

# La seguridad marítima de los espacios oceánicos frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. Visión académica\*

Por: Capitán de Navío Roberto Muniz<sup>24</sup>

*“Ejercer la soberanía y jurisdicción en las aguas de interés para el país, asegurando el cumplimiento de las leyes nacionales y los convenios internacionales aprobados por la República. Colaborar en la protección y el desarrollo de los intereses marítimos nacionales, mediante el empleo del Poder Naval en situaciones de crisis y conflicto y de sus recursos humanos y materiales en tiempo de paz, en coordinación con la Política Exterior de la República”.*

## Armada Nacional República Oriental del Uruguay.

### Temario de la ponencia

Introducción

Definición básica de CNTM:

¿Qué es el CNTM? ¿Por qué es vital para una nación el CNTM?

Escenario de CNTM

¿Cuáles son sus antecedentes?

Evolución y desafíos

Consideraciones finales

### Introducción

La historia del mundo muestra al “comercio marítimo” como factor clave de las economías de los países, fuente de poder y símbolo de prestigio. Además, enseña que cuando el tráfico marítimo existió su interrupción ha sido siempre un objetivo durante la guerra,

\* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

24 **Capitán de Navío Roberto Muniz, Armada Nacional del Uruguay.** Actualmente ocupa también el cargo de Director de Tráfico Marítimo dependiente de la Prefectura Nacional Naval. Asumió como Comandante Local de Control Operativo el 21 de febrero de 2020. Prestó servicios en diferentes Unidades Flotantes Veleros Escuela ROU 20 Capitán Miranda, Fragata ROU 03 Montevideo, Barreminas ROU 32 Valiente, ROU 33 Fortuna y en el Buque Antártico ROU 26 Vanguardia. Se ha desempeñado como Jefe de Operaciones del Comando Local Operativo. Fue designado como Docente de Comunicaciones y Operaciones de los Cursos de Formación de Oficiales de la Escuela Naval.

como consecuencia, la necesidad de su seguridad constituye el antecedente básico y más importante incentivo de la creación de las marinas de guerra.

La historia revela que el Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) fue una exigencia operacional frente al surgimiento de amenazas y ataques al Tráfico Marítimo (TM) en el inicio de la gran guerra, circunstancia en la que se creó una estructura pionera de acompañamiento de esa situación por intermedio de una red de agencias en los puertos aliados, garantizando, de esa forma, una cobertura a escala mundial. Fue fundamental el establecimiento, en julio de 1917, de un sistema de convoyes, frente al resultado del hundimiento estimado de 6.927 buques mercantes, representando 13 millones de toneladas.

Décadas más tarde, en ocasión de la Segunda Guerra Mundial, nuevamente se constató la importancia vital del mantenimiento y la mejora de los sistemas de convoyes para que los países adquirieran conocimientos y prácticas, y ejercer con efectividad las actividades del CNTM. Como ejemplo, se observó que durante la Batalla del Atlántico, el Brasil escoltó 3.164 buques mercantes en 575 convoyes.

El control del mar se define como: “asegurar su uso por el bando propio y negárselo a un eventual oponente”. Esto requiere ejecutar diferentes tipos de operaciones navales, una de ellas es el Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM).

Figura 1. Organización global de dirección y defensa



Fuente: coamas.org

### Definición básica de CNTM

Es 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. El CNTM exige un conocimiento del estado de los buques en puerto y del ploteo continuo de los que se encuentran en el mar, en situación de normalidad. Comprende las operaciones navales clásicas ejecutadas por

buques y aeronaves de guerra, en su rol de activos protagonistas de la seguridad del Tráfico Mercante (TM).

Implica medidas como:

- Protección directa.
- Asignación de fuerzas de escolta para cortejar convoyes.
- Exploración de la aérea cercana en el sentido de avance del TM.

## ¿Qué es el CNTM? ¿Por qué es vital para una nación el CNTM?

Es el control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros.

“Para asegurar la continuidad del comercio marítimo y de las operaciones pesqueras, nacionales, aliadas y neutrales de interés ante las amenazas originadas en situaciones de crisis o guerras”. Fue en ese contexto que la Junta Interamericana de Defensa, organismo creado después del referido conflicto global, asumió la tarea de estudiar la organización y la defensa del TM a nivel interamericano.

En el marco de la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y Seguridad del Continente, celebrada el 15 de setiembre de 1947 en Río de Janeiro, los gobiernos de los países americanos firmaron el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

En 1959, el TIAR fue un foro desde el que la Junta Interamericana de Defensa desarrolló el Plan de Defensa del TM Interamericano (Plan DEFTRAMI), que hacía frente a los escenarios, tendencias y prospectiva vigente a la época en términos de defensa y seguridad hemisférica. El Plan DEFTRAMI fue una de las iniciativas para distribuir actividades para la defensa continental y esa idea fue esencial para lo que iría a seguir, que fue una división de áreas de coordinación del TM.

Las áreas fueron planificadas de la siguiente forma: Área Marítima del Atlántico Norte (AMAN), estructurada comprendiendo a Colombia, Estados Unidos, México y Venezuela, el Área Marítima del Pacífico Norte (AMPAN), integrada por los Estados Unidos, El Salvador, Honduras y México y Área Marítima del Pacífico Sur (AMPAS), cuyos países son Chile, Ecuador y Perú.

En 1964, en Brasil (ciudad de Río de Janeiro), en el transcurso de la IV Conferencia Naval Interamericana (CNI), con el propósito de profundizar los estudios sobre la defensa del TM y de materializar la organización de esas áreas marítimas en el cono sur, cabe destacar que fue creado un Comité interamericano para la defensa del TM. Al año siguiente, en Argentina, aquel Comité encomendó instalar un Subcomité regional del Atlántico sur, la Junta de comandantes en jefe de las Marinas del Área Marítima del Atlántico Sur, en aquella área, en tiempo de paz, solicitó un Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) que, en función de argumentos político-estratégicos de cada país y de situaciones de crisis y conflicto, pudiese asumir el cargo de autoridad de comando de la referida área.

Así, el 19 de julio de 1966, en la ciudad de Río de Janeiro, tuvo lugar la primera reunión de comandantes en jefe, en la que se formalizó la actual estructura del CAMAS, circunstancia en que se establecieron sus atribuciones, miembros componentes, nacionalidades y los países sedes de los coordinadores. El 18 de agosto de 1967, en Argentina (ciudad autónoma de Buenos Aires), asumió el primer coordinador del CAMAS.

La estructura del coordinador fue proyectada para un sistema de rotación entre almirantes seleccionados por las Marinas de los países componentes del AMAS y ratificados por la Junta de comandantes en jefe. Inicialmente participaron de la rotación Brasil y Argentina,

siendo que en 1993 la Armada de Uruguay inauguró la sede del CAMAS en aquel país, y en el año siguiente fue nominado el primer coordinador de Uruguay pasando a componer el sistema de rotación.

Además de la distribución y atribuciones de los coordinadores, el Plan DEFTRAMI también estableció una estructura del CAMAS de los Comandantes Locales de Control Operativo (COLCO), con sede en los países componentes, cuyas funciones, entre otras, es la de ejercer el control operativo del TM en su área de responsabilidad en situaciones de paz, crisis y conflicto armado, coordinar los movimientos de buques con los demás COLCO del área e intercambiar informaciones marítimas de modo de facilitar al coordinador el cumplimiento de sus actividades.

Siguieron relevantes resultados logísticos y de adiestramiento. En 1959, la Armada Argentina (ARA) inauguró el Comando Naval de Tránsito Marítimo y en 1969, el Comando Local de Control Operativo de ARA fue incorporado a la estructura del CAMAS. En 1968, en Brasil se creó el Comando de Control Naval de Tráfico Marítimo y su COLCO. En 1969, Uruguay instaló su COLCO, incorporándose a la estructura del CAMAS y en 2013, Paraguay siguió la misma dirección creando su Comando Local.

En esa coyuntura, en 1996, en ocasión de la II Conferencia Naval Interamericana Especializada en CNTM, se aprobó el Plan para Coordinación de la Defensa del TM Interamericano (Plan CODEFTRAMI), que sustituyó al Plan DEFTRAMI, observándose la naturaleza de la protección del TM y sus características de orden regional, que destacaba la singularidad de la actividad de coordinación como esencial en ese Plan.

## Escenario de CNTM

En el continente americano han disminuido las amenazas tradicionales que podrían ocasionar un conflicto generalizado, pero han aumentado, considerablemente, los factores de riesgo no convencionales derivados de un nuevo orden mundial.

Las nuevas amenazas constituyen un conjunto de riesgos de situaciones de conflictos no tradicionales, muchas veces generados por cuestiones interestatales y tienen como actor central el terrorismo internacional, además de otros como el tráfico de personas, de armas y de drogas, el crimen organizado, la piratería, la inmigración ilegal, el contrabando y los crímenes ambientales.

Se considera fundamental en los días actuales la cooperación global y regional para obtención de una conciencia situacional marítima y fluvial que envuelve en comprensión el conocimiento y extensión de esos riesgos, teniendo en vista que esas amenazas, muchas de ellas transnacionales y relacionadas a grupos de poder, desafían a los Estados por medio de estructuras que son articuladas y complejas, y que poseen la capacidad de desestabilizar una región.

Además de los conflictos militares tradicionales, una nueva situación mundial y las amenazas que afectan la estabilidad de los países necesitan ser incluidas en problemática que afecta al CNTM regional y, al mismo tiempo, incidiendo en la planificación de los ejercicios futuros del AMAS, para que las Armadas que componen esa organización internacional puedan realizar su preparación y empleo en ese escenario más que probable.

En ese esfuerzo combinado está incidiendo el CAMAS, buscando siempre alcanzar un criterio común para mejorar el sistema de control del TM, consagrando un esfuerzo que posibilite la cooperación, el entendimiento y la confianza mutua regional.

El Plan CODEFTRAMI, que es la base legal del CAMAS, tiene como misión “coordinar las acciones inherentes a la dirección, acompañamiento y defensa del comercio marítimo, pesca y otras actividades económicas desarrolladas en aguas de interés de los países

americanos, a fin de contribuir a la seguridad del Tráfico Marítimo Interamericano”. Ese documento es periódicamente sometido a procesos de actualización doctrinaria y de procedimientos, cuya aprobación depende de la CNI, conforme a las propuestas de la CNIE CNTM, y ratificadas por las experiencias obtenidas en los ejercicios interamericanos.

### ¿Cuáles son sus antecedentes?

- Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR, 1947). Es un pacto de defensa mutua interamericana, el área geográfica de acción del tratado comprende a América y 300 millas a partir de la costa. SLIDE 04
- La Junta Interamericana de Defensa crea el Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (DEFTRAMI 1959 actualmente CODEFTRAMI, 1996) por resolución de II CNIE-CNTM.
- IV Conferencia Naval Interamericana (1964).
- Comité Interamericano para Defensa del Tráfico Marítimo (1965).
- Subcomité del Área del Atlántico Sur.

Se recomendó la creación de 4 Zonas, de las cuales efectivamente se concretó el Área Marítima Atlántico Sur (AMAS).

Atlántico Norte	Atlántico Sur	Pacífico Norte	Pacífico Sur
Colombia	Argentina	USA	Chile
USA	Brasil	El Salvador	Ecuador
México	Paraguay	Honduras	Perú
Venezuela	Uruguay	México	

- **Subcomité del Atlántico Sur recomienda también:**
- Crear la Junta de comandantes en jefe de las Marinas del Atlántico Sur.
- Instituir en el Área Marítima del Atlántico Sur, en tiempo de paz, un coordinador (CAMAS) que se transforme en Comandante de Área en Tiempo de Guerra (CAM).
- En base a estas recomendaciones, la primera reunión de comandantes en jefe de Armadas del Atlántico Sur se lleva a cabo en julio de 1966.
- El CAMAS se crea el 18 de Agosto de 1967, se subdivide en 5 zonas: OCA Banorte (Brasil), OCA Brasil (Brasil), OCA Uruguay (Uruguay), OCA Argentina Norte (Argentina) y OCA Argentina Austral (Argentina). Estas zonas coinciden con las Áreas de Responsabilidad SAR de cada uno de los miembros.

Figura 2. Área Marítima del Atlántico Sur



Fuente: coamas.org

Figura 3. Organización CAMAS



Fuente: coamas.org

## Evolución y desafíos

El CAMAS paso por una evolución que en 2017, son cincuenta años y de ese modo, representa una de las organizaciones de referencia mundial en términos de desarrollo de doctrina y procedimientos operativos de CNTM.

Hoy, el alcance de un área estimada en 32 millones de km<sup>2</sup> engloba las áreas de actuación SAR de las Armadas de cuatro países y absorbe el esfuerzo de control naval no solamente marítimo, sino fluvial en importantes ríos e hidrovías como el Uruguay, Paraná y del Río de la Plata.

Además de eso enlaza centenas de estaciones de los sistemas Automatic Identification System (AIS) y Long Range Identification and Tracking (LRIT) y de esa forma conecta importantes estructuras de organizaciones de CNTM globales y regionales.

Las actividades del CAMAS son diversas y conformadas por las situaciones que van desde la paz hasta la previsión de crisis y conflictos armados, además de incluir las cuestiones de nuevas amenazas.

En tiempo de paz, se destacan la coordinación con los Órganos de Dirección Civil, y de Acompañamiento del TM, con la evolución doctrinaria y la realización de cursos de ejercicios internacionales. En situaciones de crisis y conflicto armado, el CAMAS podrá ser designado "Autoridad de Comando del AMAS" y adoptar de acuerdo con evolución los hechos, medidas más severas que además de la cooperación, que contemplan las medidas de orientación y supervisión del CNTM, tales con el establecimiento de áreas de riesgo los buques, corredores de navegación segura, sistema de rutas y de convoyes.

Desde el tiempo de paz, el monitoreo del TM es realizado continuamente, lo que significa obtener y compartir datos e informaciones. Eso envuelve la detección, la localización, la identificación y el acompañamiento de buques mercantes en áreas de interés, así como efectuar un análisis de anomalías de sus patrones de comportamiento. Sobre ese enfoque hay una relevante evolución de los sistemas de CNTM de los países del AMAS. En 1982, una de esos perfeccionamientos busco integrar y compartir informaciones marítimas derivadas de esos sistemas, que fue materializado con el desarrollo de los mensajes RAINFORM.

En 2010, fue presentado, para el uso en CAMAS, el Centro Regional de Tráfico Marítimo del AMAS (CRT-AMAS) que, de modo simplificado, se destinaba a posibilitar la presentación gráfica de informaciones marítimas de los cuatro países componentes. Fue un considerable esfuerzo en sentido de integrar informaciones marítimas y fluviales en el área.

En 2014, otro importante avance fue obtenido con la integración de los sistemas AIS de los cuatro países, proporcionando un considerable progreso con capacidad de elaboración de un panorama de superficie marítima y fluvial regional común.

Recientemente, fueron desarrollados un nuevo sistema de criptografía denominado ATRIA que, actualmente, se encuentra en fase de test e implementación; y el CRT-AMAS fue perfeccionando e incorporado al sistema de informaciones sobre el TM (SISTRAM IV) que, dentro de otras posibilidades, dispondrá un módulo gráfico para la conducción de ejercicios de CNTM internacionales.

Esas y otras informaciones estarán disponibles en una página web del CAMAS, en la dirección [www.coamas.org](http://www.coamas.org), que tomó como objetivo divulgar informaciones, publicaciones, históricos y otros datos sobre la organización, constituyéndose en un archivo de noticias sobre aspectos contemporáneos de CNTM.

Sobre el aspecto de la seguridad marítima, el CAMAS visualiza la importancia de ampliar la cooperación para la integración de redes globales y regionales para compartir informaciones marítimas, en complemento a las redes nacionales. Así, como esfuerzo concreto para el incremento de la consciencia situacional marítima, otros sistemas podrán ser integrados a partir de acuerdos internacionales y regionales propios, permitiendo obtener avances en interoperabilidad, por ejemplo, con el *Maritime Safety and Security Information System (MSSIS)* y el *Sea Vision, de los EUA, o el Virtual - Regional Maritime Traffic Centre, coordinado por Italia, en el ámbito de Trans-Regional Maritime Network (T-RMN)*.

Alcanzar un sistema de control de TM realmente integrado y eficiente, en tanto, importa en superar muchos desafíos. Hay relevantes progresos que fueron y están siendo obtenidos para la integración de sistemas y la ampliación del intercambio de información. Además de la detección, identificación y localización, obtener la clasificación de los buques de acompañamiento especial en los sistemas de información marítima de los COLCOS es uno de esos desafíos. Eso implicará, en primer lugar, establecer criterios y doctrina en seguridad marítima para los compartimientos de informaciones públicas y reservadas, colaborativas y no colaborativas, o que requiere, también, buscar obtener y la adhesión de distintos actores de la actividad marítima, observando el destino propio de cada actor, sus peculiaridades y los aspectos legales correspondientes.

En el ámbito de la iniciativa de integración de sistemas y ampliación de cantidad y calidad de intercambio de informaciones marítimas, que contribuyen para la obtención de una precisa consciencia situacional marítima, constituyendo otro objetivo lograr la adquisición de una imagen común de superficie que permite la interacción en oportunidad.

Así mismo, en la fase de las informaciones disponibles, cada vez en mayor cantidad, es esencial elaborar un método combinado de investigación, análisis, clasificación y coordinación para eliminar o reducir las incompatibilidades o superposiciones de datos.

También resulta importante la adecuación permanente al derecho internacional vigente, debiendo resaltar la trascendencia que asumió la revisión del marco jurídico de la Organización Marítima Internacional (IMO), de la "Convención Internacional para la Represión de Actos Ilícitos que atentan contra la Seguridad a la Navegación" (SUA), de particular relevancia en la contención de las referidas nuevas amenazas.

Es un camino importante incrementar la aproximación con organizaciones internacionales y nacionales, públicas y privadas, entre otras con la Unión de las Naciones Sudamericanas, sobre la esfera de su Consejo de Defensa, y con los países de la ZOPACAS, con énfasis en los países del golfo de Guinea.

Por otra parte, si bien se aprecia que las Armadas de la región tenían establecido una tradición de cooperación y entendimiento, que han generado un adecuado nivel de interoperabilidad, es fundamental elevar y homogeneizar los patrones de coordinación y control, que sustentarán la toma de decisiones en tiempo real ante la materialización de amenazas concretas, cada día más sensibles y complejas, en razón de su alta velocidad de evolución al constituirse y las implicaciones de la vida diaria de las comunidades marítimas, circunstancias estas analizadas en el transcurso de las últimas CNI.

La evolución doctrinaria, es actualmente, una referencia mundial y uno de los mayores emprendimientos del CAMAS. En tanto, permanece un esfuerzo para aquilatar los instrumentos y la doctrina dedicada a la seguridad marítima en adición a la de defensa. Esto ha llevado a la Organización a participar en los principales foros de debate de doctrinas de CNTM, y de la *Naval and Cooperation Guidance Shipping (NCAGS)*, incluyendo *Pacific and Indic Ocean Shipping Working Group (PACIOSWG)* o *NATO Shipping Working Group (NSWG)*. Tales actividades propiciaran la elaboración de publicaciones doctrinarias y

tácticas del AMAS y la ratificación de procedimientos y perfeccionamientos considerables que, a su vez, son evaluados y testados en ejercicios operativos de CNTM. Dentro de los recientes perfeccionamientos doctrinarios, se destaca la consolidación de diferentes órdenes de operaciones de ejercicios en una única denominada Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI, aprobada en 2016, en la XII CNIE-CNTM realizada en Jacksonville (EUA).

De esa forma, los ejercicios de CNTM internacionales, han sedimentado la cohesión necesaria entre las Armadas, evidenciando la relevancia de una adecuada coordinación del control de tráfico marítimo y fluvial, manteniéndose la imperiosa necesidad de seguir perfeccionando su conformación a nivel hemisférico.

Además de los ejercicios de CNTM denominados "COAMAS" (con la participación de Paraguay, Argentina, Brasil y Uruguay), el CAMAS participa de los ejercicios combinados bianuales TRANSOCEANIC Y TRANSAMERICA, donde integran también a los demás países del Plan CODEFTRAMI. En una de esas series más complejas, hasta cinco mil personas, entre civiles y militares, pueden participar en las diversas organizaciones de CNTM de sus países, evidenciando el movimiento, el desdoblamiento y la articulación que exige un ejercicio de esa naturaleza. Tal actividad resulta, además, en la amplia capacitación de países, como fue el caso de Paraguay que, después de la creación e incorporación de su COLCO a la estructura del CAMAS, recientemente asumió la dirección del TRANSOCEANIC-XXIX, realizado en 2016, donde participaron las Armadas de Paraguay, Argentina, Brasil, Chile, México, Perú y Uruguay, constituyéndose en un importante destaque y hecho para su Armada.

Con base en la aproximación de la doctrina de CNTM con las demás doctrinas existentes, entre los días 8 y 12 de mayo, tuvo lugar en la Ciudad de Rio de Janeiro el Ejercicio Multinacional de Seguridad Marítima BELL BUOY 2017. Tal ejercicio fue ejecutado en tiempo real sobre la doctrina NCAGS y acompañado por PACIOSWG. Por primera vez fue realizado por COLCO-Brasil. Ese ejercicio presenta respuestas a situaciones de crisis en cuestiones de seguridad marítima y de nuevas amenazas, tales como el terrorismo, la piratería y la inmigración ilegal, y que pueden afectar el TM. Contó con la participación de observadores de varias Marinas amigas, dentro de ellas la Argentina, la de Australia, de Chile, de Colombia, de Corea del Sur, de Ecuador, de los Estados Unidos, de Francia, de México y del Perú, así como instituciones civiles y militares: Agencia Nacional de Petróleo, TRANSPETRO, Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios, PETROBRAS, Policía Federal, Fuerza Aérea Brasileira y del Instituto Brasileiro de Medio Ambiente y de Recursos Naturales Renovables (IBAMA).

Así, los desafíos son muchos y, dentro de ellos, mejorar el intercambio de informaciones en términos de calidad y cantidad es uno de los más importantes. Tal desafío, una vez superado, conducirá a los países del AMAS a la obtención de un buen conocimiento anticipado del ambiente marítimo y fluvial y a la compilación de un panorama de superficie regional común.

En ese contexto, en 2016, por ocasión de la XII CNIE-CNTM, se realizó el debate sobre ese desafío, que resultó en la recomendación para la elaboración de un documento preliminar que conduzca, posteriormente, a la elaboración de una política de intercambio de informaciones marítimas y fluviales. Esos debates establecieron el cimiento para que, en la misma conferencia, otra recomendación abordara la necesidad de actualizar el Plan CODEFTRAMI, asuntos que hoy en día se están desarrollando en conjunto con la elaboración de un procedimiento operativo de intercambio de información y la actualización de los conceptos doctrinales referentes a los buques de interés.

## Consideraciones finales

En el proceso de globalización que envuelve a todos los Estados, el control del TM tenderá a ser cada vez más un instrumento vital para la seguridad y defensa de los países y de sus líneas de comunicaciones marítimas.

El Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur está inmerso en la tarea de implantar y desenvolver los nuevos conceptos de CNTM como parte substancial de las políticas institucionales, respetando la normativa jurídica vigente en cada uno de los países integrantes en su área.

La existencia del CAMAS contribuye al fortalecimiento de políticas y estrategias regionales orientadas desde la seguridad del TM internacional, y puede ser presentada como una propuesta de una red hemisférica útil a la comunidad continental. Esa organización deja registrada la importancia de maximizar la participación de todos los países en la determinación y delimitación de los problemas y en la búsqueda de las soluciones aptas, en la necesidad de explorar y encontrar convergencias que abran los caminos para un mundo más seguro y el valor de contar con un enfoque pluralista y multidisciplinario que posibilite la acción coordinada de todos los participantes.

En sus 53 años de funcionamiento, el CAMAS es también un ejemplo en términos de integración regional y de cooperación internacional, y una referencia mundial en CNTM, con el fin de la seguridad y la defensa del TM de interés. Es una de las más relevantes materializaciones de la confianza mutua regional, constituyéndose en una organización potencial para la aproximación con las demás organizaciones en el Atlántico sur y de otras regiones.

Figura 4. Caso práctico de captura del B/P Perbes



Fuente. Elaboración propia

**Mensaje naval de COLCO Chile alertando de una situación anómala:**

P 291500Z NOV 13

FM COLCO CHILE VALPARAISO CI

TO COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UR

BT

UNCLAS

MSGID/GENADMIN/COLCO CHILE VALPARAÍSO CI/NOV//

SUBJ: PANORAMA DE SUPERFICIE- PESQUERO PERBES//

I.- INFORMACIÓN:

1/EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA EFECTUADA 18 PREMES, DETECTO EN LAT: 40°15,4'S LONG: 077°01'W A PESQUERO "PERBES", SEÑAL DE LLAMADA HO4167, BANDERA PANAMÁ EFECTUANDO TRANSITO Z.E.E. RUMBO SUR. AL MOMENTO DE AVISTAMIENTO NO ESTABA MONITOREADO EN SISTEMA PROPIO DE PANORAMA DE SUPERFICIE POR NO REPORTE DE DICHO PESQUERO AL CHILREP/

2/PESQUERO DE 304 TON. - 38 MTS DE ESLORA - 7,6 MTS DE MANGA Y 3,4 MTS DE CALADO, PERTENECE A EMPRESA "PESQUERÍAS INTERNACIONALES S.A." CON SEDE EN CIUDAD DE PANAMÁ, AÑO CONSTRUCCIÓN 1973, EN ASTILLERO DE MURUETA-GUERNICA, ESPAÑA.

ENTRE AÑOS 1999 Y 2003 MANTUVO BANDERA DE BELIZE.

ENTRE 2003 Y 2005 MANTUVO BANDERA DE BOLIVIA.

DE 2005 A LA FECHA NAVEGA CON BANDERA DE PANAMÁ/

3/CITADA EMBARCACIÓN DE PESCA NO REPORTA POSICIÓN NI RESPONDE LLAMADOS O CORREOS VÍA INMARSAT. SITUACIÓN GENERÓ QUE MRCC CHILE ESTABLECIERA COMUNICACIÓN CON BANDERA REGISTRO PARA PUNTO DE CONTACTO CON ARMADORES Y/O COMPAÑÍA, SIN RESULTADOS POSITIVOS A LA FECHA/

4/CONSIDERANDO QUE VUELO DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA DÍA 19 NO DETECTO A PESQUERO, SE SOLICITO A TRAVÉS MANDOS OPERATIVOS, QUE RADIO ESTACIONES MARÍTIMAS ESTABLECIERAN ENLACE VIA RADIAL, OBJETO VERIFICAR POSICIÓN E INTENCIÓN DE MOVIMIENTO DE LA NAVE EN CUESTIÓN/

5/EN ANÁLISIS PREVIO POR PARTE COLCO CHILE SE DETERMINO QUE:

CONFORME A CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE, ESTA PODRÍA HACER INGRESO A ESTRECHO MAGALLANES, REQUIRIENDO POR INTERMEDIO DE ALGUNA AGENCIA SOLICITUD DE PILOTAJE. POR LO ANTERIOR, SE SOLICITO INSTRUIR A PRÁCTICOS QUE SE DESIGNAREN, PARA OBTENER DETALLES Y QUE INFORMAREN DEFICIENCIAS O DISCREPANCIAS EN:

- CONDICIONES DE EQUIPOS DE COMUNICACIONES (AIS, EPIRB, INMARSAT, ETC.)
- CANTIDAD Y NACIONALIDAD DE TRIPULACIÓN
- INDAGAR ÚLTIMOS PUERTOS Y DESTINO
- TIPO Y CANTIDAD DE CARGA
- INDAGAR MOVIMIENTOS REGISTRADOS EN BITACORA/

6/AGENCIA MARÍTIMA BROOM, SE CONTACTO CON CAPITANÍA DE PUERTO PUNTA ARENAS E INFORMO QUE FUE NOTIFICADA PARA AGENCIAR PESQUERO PERBES,

SOLICITANDO SERVICIO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE TRAMO PUNTA ARENAS - BAHÍA POSESIÓN/

7/NAVE SALIÓ DE AGUAS JURISDICCIONALES 240350 Y SE ENCUENTRA NAVEGANDO HACIA ZONA PESCA MONTEVIDEO (URUGUAY)/

8/INFORMACIÓN ENVIADA POR PRÁCTICO DESIGNADO:

FECHA PILOTAJE: 231545 / 240045

TRAMO: PARENAS - BAHÍA POSESIÓN

DATOS DE LA NAVE:

BANDERA: PANAMÁ

TIPO DE PESCA: ESPINEL

TIPO DE ESPECIES: DORADO-ALBACORA-TIBURÓN-OTROS

ARTES DE PESCA: LÍNEA-BOYARINES-TRANSPONDER

CARGA: 16 TON CARNADA - 4 TON PESCADOS VARIOS

PUERTO DE ZARPE: PAITA-PERÚ 30-OCT-2013

INGRESO ESTRECHO DE MAGALLANES: 22-NOV-2013

RECALADA A LA GIRA BAHÍA PUNTA ARENAS: 23-NOV-2013 0900

ZARPE BAHÍA PUNTA ARENAS: 23-NOV-2013 1545

DESTINO INMEDIATO: ZONA DE PESCA NO DEFINIDA - MONTEVIDEO

TRIPULACIÓN: 9 PERSONAS

NACIONALIDAD CAPITÁN DE LA NAVE COLOMBIA

CAPITÁN DE PESCA COLOMBIA

4 TRIPULANTES COLOMBIA

3 TRIPULANTES NICARAGUA

ENLACE RADIAL CON AERONAVE NAVAL: 17-NOV-2013 1100 (REGISTRO BITÁCORA)

OPERATIVIDAD EQUIPOS

Equipos y Elementos OPERATIVIDAD Detalle observaciones

Op No Op Op/Obs

Gyrocompass X

Radar N° 1 X

Radar N° 2 X

GPS X

AIS y Piloto plugo NO TIENE

Compás Magnético X SIN LUZ

EPIRB X SE DESCONOCE ESTADO OPERATIVIDAD

Facsímil Meteorológico NO TIENE

INMARSAT NO TIENE

Sisa. Gobierno y piloto automático X

Ecosonda X

Nártex NO TIENE

EQUIPO VHF 1 X ENLACE A MUY CORTA DISTANCIA

EQUIPO VHF 2 X PTT INOPERATIVO. SOLO EN ESCUCHA

TELEFONO SATELITAL X SOLO USO CAPITÁN DE PESCA

ANCLA X SISTEMA DE FONDEO CON ESPÍA

## OTRAS OBSERVACIONES:

- 1.- EQUIPOS Y SISTEMAS EN CONDICIONES BASTANTE PRECARIAS.
- 2.- CONOCIMIENTO PARCIAL DEL CAPITÁN, EN LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS OPERATIVOS.
- 3.- DESDE EL ZARPE DE PAITA, UNA VEZ FUERA DE LA ZEE, FUERON EFECTUANDO LANCES, SEGÚN LO RELATADO POR EL CAPITÁN.
- 4.- ÁREA DE PESCA EN EL ATLÁNTICO NO DEFINIDA. SEGÚN LO INDICADO POR EL CAPITÁN, "SEGUIRÍAN RUTA POR TEMPERATURAS DEL AGUA DE MAR"
- 5.- TRIPULACIÓN ESTABA ESPERANZADA DE DESEMBARCARSE EN MONTEVIDEO Y REGRESAR A RESPECTIVOS PAÍSES PARA NAVIDAD, PERO POR BAJA CAPTURA HASTA LA FECHA QUE PERMITIERA UN BONO ADICIONAL ACEPTABLE PARA CADA TRIPULANTE, SE ESTIMA CONTINUARAN ABORDO.
- 6.- EL BITÁCORA ERA DIFÍCIL DE SEGUIR, PORQUE NO REGISTRABA FRECUENCIA EN EL INGRESO DE DATOS. A MODO DE EJEMPLO, DESDE EL ZARPE DE PAITA HASTA ARRIBO A PUNTA ARENAS, HABÍA DOS Y MEDIA PAGINA DE INFORMACIÓN REGISTRADA. EN TODO CASO SI SE VERIFICO EL REGISTRO DEL ENLACE QUE TUVIERON CON LA AERONAVE EL DÍA 17 DE NOVIEMBRE A LAS 1100 HORAS.
- 7.- COMENTARIO FINAL. GENTE MUY AMABLE, CON UNA ATENCIÓN MUY CORDIAL. FRANCO EN LA CONVERSACIÓN, PERO EVIDENCIABAN FALTA DE CLARIDAD EN LA ACTIVIDAD DE PESCA QUE DECLARABAN REALIZAR, PARTICULARMENTE EN LO RELATIVO AL TIPO DE ESPECIES QUE DICEN CAPTURAR, SEÑALANDO EL CAPITÁN DE PESCA "QUE SACABAN DE TODO". LO HABITUAL ES QUE SE DEDIQUEN A UN TIPO DE ESPECIE, EN PARTICULAR/

## II.- APRECIACIÓN

DE ACUERDO A ANTECEDENTES OBTENIDOS RELACIONADOS A SITUACIÓN DE NAVEGACIÓN, ESTADO OPERATIVO DE SUS EQUIPOS Y PRINCIPALMENTE POR LA POCA CLARIDAD DE LA TRIPULACIÓN RESPECTO DE ACTIVIDADES DE PESCA, SE ESTIMA QUE NAVE NO EFECTUÓ PESCA DENTRO DE ZEE, PERO SÍ EFECTUÓ NAVEGACIÓN EN CONDICIONES POCO SEGURAS.

## III.- SUGERENCIAS

1. MANTENER MONITOREO COMO SOSPECHOSO (SUS).
2. LO ANTERIOR PARA FINES QUE ESTIME CONVENIENTE CONFORME LEGISLACIÓN NACIONAL, EN ATENCIÓN A QUE CITADA NAVE NO HIZO INGRESO A PUERTO NACIONAL QUE PERMITIERA HABERLA ABORDADO.
3. SOLICITO ACUSAR RECIBO Y ALGUNA INFORMACIÓN NUEVA QUE PUDIESE RESULTAR. BT

**Mensaje Naval de COLCO Uruguay informando desenlace de la situación:**

P 271325Z DEC 13

FM COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UY

TO COLCO CHILE VALPARAISO CI

BT

UNCLAS

MSGID/GENADMIN/COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UY/DIC//

SUBJ/PESQUERO PERBES//

REF/P 291500Z DIC 13 COLCO CHILE VALPARAISO CI//

RMKS/ 1. DE ACUERDO A MENSAJE DE REFERENCIA INFORMO A UD. QUE EL DÍA 21 DEL CORRIENTE FUERON INCAUTADOS 1.441 KILOGRAMOS DE CLORHIDRATO DE COCAÍNA EN EL PESQUERO PERBES.

2. SE HIZO INGRESAR AL PUERTO DE MONTEVIDEO AL B/P PERBES DONDE SE ORDENÓ ALLANAR LA EMBARCACIÓN. SE DETECTÓ LA DROGA TRAS ROMPER UN PISO DE MADERA EN LA PARTE BAJA DEL PESQUERO. LOS ESTUPEFACIENTES ESTABAN EN UN COMPARTIMENTO OCULTO, CONFECCIONADO CONTIGUO A LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE, DEBAJO DE LA CÁMARA.

3. RESULTARON NUEVE PERSONAS DETENIDAS: SEIS COLOMBIANAS Y TRES NICARAGÜENSES. FUERON PROCESADOS EL PATRÓN Y EL ARMADOR DEL BARCO, AMBOS TIENEN ANTECEDENTES POR DELITO DE NARCOTRÁFICO.

4. HAGO PROPICIA LA OPORTUNIDAD PARA FELICITAR A COLCO CHILE- NCAGS POR EL ALTO GRADO DE PROFESIONALISMO DEMOSTRADO, AGRADECIENDO LA INFORMACIÓN REMITIDA A FIN DE ENFRENTAR ESTA AMENAZA COMÚN A TODOS LOS PAÍSES.

3.- SOLICITO ACUSE RECIBO//

BT

**FUENTES: EL PRESENTE ARTÍCULO SE BASA ESPECÍFICAMENTE EN LOS MANUALES DEL AMAS, SU DOCTRINA, SU RESEÑA HISTÓRICA, SU EVOLUCIÓN Y SUS PERSPECTIVAS DE FUTURO, SE ADJUNTAN TAMBIÉN MENSAJES NAVALES REALES DE COLCO CHILE Y COLCO URUGUAY.**

**Referencias bibliográficas**

AMAS. (2020). Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur. AMAS Área Marítima del Atlántico Sur. <http://www.coamas.org/>

Armada Nacional. (2020). Armada Nacional República Oriental del Uruguay. <http://www.armada.mil.uy/index.php/en/>

PRENA. (2020). PRENA - Prefectura Nacional Naval. Armada Nacional República Oriental del Uruguay. <http://www.armada.mil.uy/index.php/institucion/organizacion/grandes-mandos/prefectura-nacional-naval>. PRENA - Prefectura Nacional Naval

PTI-CNTM. (2018). Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo. Publicación de Control Naval de Tráfico Marítimo de la Organización Interamericana del Plan CODEFRAMI. PTI-CNTM Vol. I. [http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20VOL%20I%20\(B\)%20ESPA%C3%91OL.pdf](http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20VOL%20I%20(B)%20ESPA%C3%91OL.pdf)