



Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN: 1390-938x

N° 23: Julio - septiembre 2020

La inteligencia marítima en apoyo a las operaciones marítimas en el Ecuador, p.p. 21-42

Miño Pazmiño, Fabián

Academia de Guerra

Quito, Ecuador

Av. General Enríquez.

fmino@armada.mil.ec

La Inteligencia Marítima en apoyo a las Operaciones Marítimas en el Ecuador

*Miño Pazmiño, Fabián
Academia de Defensa Militar Conjunta*

fmينو@armada.mil.ec

Resumen

El Ecuador, como país independiente y autónomo goza del privilegio de mantener entre su territorio las 200 millas marítimas, en este sentido ha tenido que establecer con sus Fuerzas Armadas y especialmente con la Armada del Ecuador, una Seguridad Marítima que le permita implantar un buen orden en sus espacios marítimos, este cometido lo lleva a cabo ejecutando una serie de Operaciones de Seguridad y Protección Marítima que le permitan controlar y neutralizar las amenazas y riesgos que existen en este entorno. Para que estas Operaciones Marítimas tengan el resultado que el Estado demanda, necesitan de una información e inteligencia marítima, que permita al Comando de Operaciones Navales y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos ejecutores de la Seguridad Marítima en la Armada del Ecuador, ser efectivos en las Operaciones Marítimas que desarrollan. Un Centro de Fusión de la Información Marítima que permita una gestión completa de la información que se obtiene en el complejo ámbito marítimo y una Grupo de Inteligencia Marítimo, contribuirán de una manera complementaria, para que estas Operaciones de Seguridad y Protección Marítima se lleven a cabo de una manera efectiva, logrando la disminución y/o neutralización de las amenazas y riesgos en los espacios marítimos.

Palabras clave:

Seguridad Marítima, Operaciones Marítimas, Operaciones de Seguridad Marítima, Inteligencia Marítima.

Abstract

Ecuador, as an independent and autonomous country, has the privilege of maintaining 200 maritime miles among its territory, in this sense it has had to establish with its Armed Forces and especially with the Ecuadorian Navy, a Maritime Security that allows it to establish good order. In its maritime areas, this task is carried out by executing a series of Maritime Security and Protection Operations that allow it to control and neutralize the threats and risks that exist in this environment. In order for these Maritime Operations to have the result that the State demands, they need maritime information and intelligence that allows the Naval Operations Command and the National Directorate of Aquatic Spaces executing Maritime Security in the Ecuadorian Navy to be effective in the Maritime operations that develop. A Maritime Information Fusion Center that allows complete management of the information obtained in the complex maritime field and a Maritime Intelligence Group will contribute in a complementary way, so that these Maritime Security and Protection Operations are carried out in an effective way, achieving the reduction and/or neutralization of threats and risks in maritime spaces.

Keywords

Maritime Security, Maritime Operations, Maritime Security Operations, Maritime Intelligence.

Los fenómenos globales como los tráfico ilícitos por vía marítima, los actos de violencia contra la navegación, la degradación del medio marino o los efectos de catástrofes naturales, han obligado a la necesidad de establecer normas que regulen la respuesta a estos retos en un espacio de uso universal como es el mar. El carácter transnacional de estos riesgos y amenazas, así como la vital contribución del mar a la prosperidad y la seguridad de las naciones, han motivado el desarrollo de procesos internacionales de coordinación y cooperación en el ámbito de la seguridad marítima. Esta normativa internacional se ha visto rebasada por la aparición de nuevas amenazas y riesgos. En la actualidad, se podría decir que han proliferado las organizaciones criminales, la piratería, los ataques informáticos, el narcotráfico, el terrorismo, el tráfico de armas y de personas, el desplazamiento de refugiados, desastres humanitarios y naturales.

El Ecuador, por su posición geográfica central en el Pacífico Sudeste, su cercanía al Canal de Panamá y a los socios comerciales de los hemisferios norte y sur y encontrarse frente al continente asiático, es esencialmente un país marítimo por excelencia, ubicación que le plantea retos muy grandes en cuanto a la aplicación de la Seguridad y Protección Marítima en sus espacios marítimos jurisdiccionales, que proteja sus intereses marítimos, enfrente las amenazas y riesgos presentes y establezca normas y regulaciones relacionadas al aprovechamiento y custodia de sus recursos marítimos.

Para que esta Seguridad y Protección Marítima sean efectivas, necesitan descansar en dos pilares fundamentales, el conocimiento del entorno marítimo como elemento posibilitador y las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima como elemento operativo.

El presente trabajo, abarca el estudio de estos dos pilares fundamentales, un elemento operativo como son las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima y un conocimiento del entorno marítimo a través del aporte de una inteligencia marítima que sea capaz de contribuir a la ejecución de las Operaciones Marítimas.

Materiales y Métodos

La presente investigación se basa en un enfoque cualitativo-inductivo, llevada de una manera abierta, flexible, construída durante la realización del estudio. Este enfoque permitirá explorar las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima que ejecuta la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y Comando Operacional No 2 “Occidental”; la misma permite elaborar un diagnóstico de la Inteligencia Conjunta que permita ir planteando, descubriendo y estableciendo interrogantes que nos lleven a instituir una organización de inteligencia en el campo marítimo en apoyo a las necesidades que planteen las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima (Hernández, Collado & Baptista, 2010).

De acuerdo a la metodología planteada, el diseño de la investigación corresponde a una Investigación – acción, ya que se busca comprender y resolver una problemática específica (Hernández, Collado & Baptista, 2010), entre las Operaciones Marítimas y la Inteligencia Marítima, aplicando la teoría y la aportación de información que guíe a una toma de decisiones para determinar una organización de inteligencia que apoye a las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima. Igualmente se considera un estudio descriptivo ya que se va a intentar buscar propiedades y características importantes de las Operaciones Marítimas e Inteligencia Marítima.

Dado que es una investigación cualitativa, la técnica de recolección de datos empleada, estará basada en revisión de archivos y cuestionarios abiertos, igualmente en documentos oficiales se analizará las amenazas y riesgos a los que se ven enfrentadas estas operaciones y qué tipo de inteligencia marítima están requiriendo. La recolección de datos principalmente será documental y en base a entrevistas con un cuestionario ya preparado, que nos permitan alcanzar un mayor entendimiento de los significados de Operaciones Marítimas. Se revisará la teoría existente tanto en Seguridad Marítima como en inteligencia marítima como un marco de referencia general (Hernández, Collado & Baptista, 2010). Al ser una investigación cualitativa, esta recolección será continua y a medida que vayan saliendo interrogantes, se recolectará la información pertinente para someterla al análisis pertinente.

Resultados

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional de la Armada de España, (ESMN, 2013), menciona que “los derechos y obligaciones que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 como el principal marco jurídico internacional de los espacios marinos, atribuye al Estado ribereño, sobre los distintos espacios marinos frente a sus costas (aguas interiores, mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva) y las reglas y principios que rigen la utilización de las zonas más allá de la jurisdicción estatal, son el punto de partida de cualquier esfuerzo, interno o internacional, encaminado a resolver los desafíos que plantea la Seguridad Marítima”.

En este sentido la (DOBARE, Doctrina Básica de la Armada, Operaciones de Seguridad Marítima, 2019), establece que la Seguridad Marítima, en su noción más amplia, trata de hacer compatible la libertad de navegación con la seguridad en la mar para imponer el respeto a la legislación, proteger a los ciudadanos y salvaguardar los intereses nacionales e internacionales. Es decir, implica la coordinación de todos los esfuerzos y actividades entre organismos civiles y militares, nacionales e internacionales, para prevenir y combatir las amenazas en el entorno marítimo. Por lo tanto, persigue el doble objetivo de evitar, por un lado, el efecto sobre el territorio de las amenazas proyectadas desde el mar, y por otro el de garantizar el libre ejercicio de las actividades lícitas de índole marítima.

Al referirse a la Seguridad Marítima, la Política de Defensa Nacional “Libro Blanco” 2018, (MINDEF, 2018), establece que el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Armada del Ecuador, tiene competencias en la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación, protección marítima, neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos y la prevención y control de la contaminación del ambiente marino; todas estas competencias convergen en la seguridad marítima.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, con el objeto de conducir las operaciones en el ámbito interno, emite órdenes y disposiciones periódicas al Comando Operacional No 2 “Occidental” para, a través del Comando de Operaciones Navales, realizar operaciones de vigilancia, exploración, reconocimiento e interdicción marítima y fluvial en coordinación con la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), aguas interiores y estuarios de los ríos que desembocan en el Océano Pacífico, para desarticular actividades ilícitas como: narcotráfico, contrabando, pesca ilegal, robo de embarcaciones y motores fuera de borda, control de armas, municiones y explosivos. Igualmente, le otorga a la DIRNEA la realización de operaciones de vigilancia, exploración, reconocimiento e interdicción marítima, en coordinación con el Comando Operacional No 1

“Norte” y Comando Operacional No 2 “Occidental” para neutralizar actividades ilícitas como: narcotráfico, contrabando de combustible, pesca ilegal, robo de embarcaciones y motores fuera de borda, control de armas, munición, explosivos y accesorios.

Para ejercer estas competencias y disposiciones, la Armada del Ecuador como Autoridad de Policía Marítima¹, ejecuta una serie de Operaciones Marítimas a través del Comando de Operaciones Navales y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos como Autoridad Marítima Nacional², estas Operaciones Marítimas se desglosan en Operaciones de Seguridad y Operaciones de Protección Marítima, entendida la primera como aquellas acciones que ejecutan las fuerzas navales para mitigar los factores de riesgo natural o combatir los factores antrópicos que amenazan a las actividades marítimas o que se aprovechan de ellas para desarrollar actividades ilegales y criminales, ya sean de carácter nacional o transnacional. Y las segundas orientadas por la estrategia marítima nacional, aplicadas sobre los recursos marítimos, las actividades marítimas, así como la infraestructura marítima y estratégica en el litoral.

Con el fin de desarrollar estas Operaciones de Seguridad y Protección Marítima que permitan neutralizar y/o desarticular las actividades ilícitas en los espacios marítimos jurisdiccionales, tanto el Comando Operacional No 2 “Occidental” a través del Comando de Operaciones Navales y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, necesitan de una inteligencia marítima completa, útil y oportuna, asociada a un insumo básico e importante que es la información marítima; entendidos estos dos términos como un proceso de recolectar datos o grupos de datos en el ámbito marítimo que luego de ser procesados, integrados, interpretados y analizados, van a contribuir a la toma de decisiones oportunas para la conducción de las operaciones marítimas.

Pudiendo afirmar que la Seguridad y Protección Marítima, descansan en dos pilares fundamentales: el conocimiento del entorno marítimo como elemento posibilitador y las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima como elemento operativo.

Discusión

En la Armada del Ecuador, la información marítima, como un proceso de recolección cíclica y permanente, está basada en un Sistema de Gestión de la Información Marítima, teniendo los siguientes componentes: La base fundamental de esta gestión, consta el “Sistema de Gestión Marítima y Portuaria-SIGMAP”, conformado por un conjunto de módulos que automatizan los principales procesos a cargo de la DIRNEA y permite desplegar gráficamente la información contenida en la Base de Datos a fin de obtener el panorama de superficie, información para control de naves, puertos y personal, concesiones marítimas, reportes y estadísticas (DIRNEA, 2018). Así mismo, es una aplicación basada en la Web, que será una herramienta de apoyo para procesar todos los servicios que se brindan en el Departamento de Gestión Marítima, Técnico Marítimo y Personal Mercante de Capitanías y que permite la emisión de la documentación y certificación de naves hasta 499 TRB y personal mercante.

Complementario a este Sistema, la DIRNEA dispone del “Sistema de Gestión Marítima-SIGMAR”, conformado por un conjunto de módulos adicionales a los ya existentes en el SIGMAP, con las siguientes acciones de mejora que permiten una mayor eficiencia en las actividades de Autoridad Marítima y Policía Marítima.

1. Desarrollo de reportes de auditoría (ejemplo: verificación de acciones de usuarios)
2. Habilitación de módulo para control de documentación del sistema de gestión de calidad.
3. Implementación de cartas temáticas INOCAR en geoportal.
4. Integración de dispositivos de ubicación a unidades navales (condorsky) al geoportal.
5. Automatización de parte operativo de control del mar.
6. Implementación de facturación electrónica en zarpe online

Otro componente de la gestión de información marítima, viene dado en base a la obtención de información por parte de los sensores de las unidades de superficie, submarinas, aéreas y guardacostas instalados a bordo de las unidades de superficie, submarinas, aéreas y guardacostas, durante el cumplimiento de las operaciones de seguridad y protección marítima planificadas y dispuestas, información que le permite tener un panorama de superficie y aéreo actualizado para una toma de decisiones adecuada en la conducción de estas operaciones, estos sensores son los siguientes: radares de vigilancia aérea y de superficie, electroópticos, sonares y radares de exploración aeromarítima.

Así mismo, el Escuadrón Aeronaval de Manta, dispone de un Sistema de Vigilancia Marítimo UAV, compuesto por 04 Aeronaves No Tripuladas (UAV), estaciones de control, data enlace, sensores y equipos, su función es la de realizar la vigilancia del espacio marítimo

jurisdiccional, con el fin de detectar actividades ilícitas y actualizar el panorama de superficie para la toma de decisiones en el nivel táctico/operacional. La información que se obtiene de este sistema es entregada al usuario/solicitante para la ejecución de Operaciones de Seguridad y Protección Marítima.

Otro aspecto de obtención de información marítima en el ámbito mundial, constituyen los sistemas de reporte automático impuestos por las leyes marítimas internacionales que contribuyen a la seguridad de la vida humana en el mar y a detectar barcos mercantes y pesqueros, los cuales podrían estar realizando actividades sospechosas y/o ilícitas, estos sistemas son:

Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance, conocido por su sigla LRIT, del inglés Long Range International Tracking³, es un sistema de monitoreo global que posibilita mantener el control del posicionamiento de los buques mercantes ya que un transmisor a bordo emite, de forma automática, su posición cada seis horas.

Sistema de Identificación Automática Satelital conocido normalmente como AIS (Automatic Identification System) satelital, no siendo obligatorio para buques de marinas de guerra, es obligatorio para buques mercantes, y pesqueros de más de 300 toneladas, el cual permite además de su posicionamiento, el reconocimiento entre naves evitando accidentes. Dado que estos sistemas están sujetos a la manipulación intencionada de su tripulación, posibilita sortear los esperados controles.

Sistema de Monitoreo de Embarcaciones (VMS), cuya función básica es la de proporcionar reportes regulares a la autoridad administrativa de pesca sobre la ubicación y velocidad de una embarcación pesquera; además el de informarle sobre las capturas que esta realiza. Los Centros de Vigilancia Pesquera realizan el seguimiento, monitoreo y vigilancia de las actividades de las flotas pesqueras y el VMS es su herramienta básica.

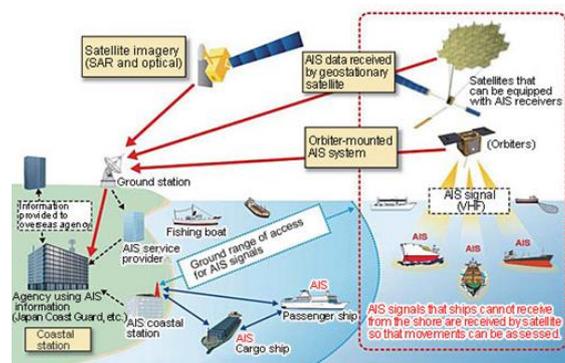


Ilustración 1: Esquema de monitoreo satelital para buques mercantes y pesqueros

Fuente: Recuperado de Noticias del mundo satelital y global, disponible en: <http://www.satelital-movil.com/2015/09/crece-cantidad-de-satelites-para.html>

Otra fuente de información marítima para detectar embarcaciones de pesca en alta mar, así como sus principales características, se la puede obtener de sitios especializados en internet, como es el “Global Fishing Watch” (GFW)

La información marítima que proporcionan estos sistemas, es muy relevante para las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima, dado que aportan con un panorama de superficie muy útil para las unidades que se encuentran realizando operaciones de interdicción e interceptación marítima, las cuales luego de la integración con otras fuentes, pueden verificar embarcaciones en posibles actividades ilícitas como narcotráfico, pesca ilegal, tráfico de combustible, tráfico de personas, piratería, terrorismo o tráfico de armas. El inconveniente de estos sistemas es que brindan información bajo contrato de servicios, no se puede acceder a la misma si no se realiza un pago acordado, a continuación, se presenta la siguiente ilustración con el aporte de estos sistemas para una inteligencia marítima:

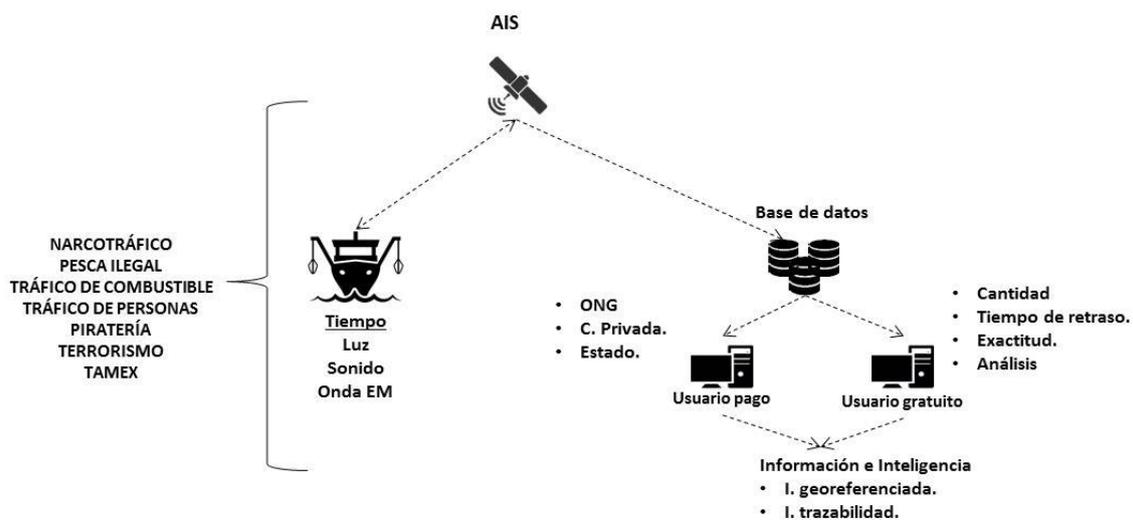


Ilustración 2: Aporte de un Sistema de Información Automática para la Inteligencia Marítima

Fuente: Elaboración propia

Otra forma de gestionar la información marítima en la Armada del Ecuador, es a través de la cooperación interagencial; esta cooperación interagencial es “un elemento o herramienta de un proceso de coordinación, que permite a través de su implementación, el operacionalizar la acción sinérgica de un conjunto de personas u organizaciones que tienen como fin alcanzar metas comunes” (Velásquez, 2015). Basado en este concepto, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y el Comando de Guardacostas en su tarea de contribuir a neutralizar o disminuir el tráfico de estupefacientes por vía marítima en la región, mantiene una cooperación interagencial con los Estados Unidos de Norteamérica y su Departamento de

Defensa a través de la JIATF-South (Joint Interagency Task Force South) y la Red APAN (All Partners Access Network), además de Armadas de países amigos como instituciones de seguridad del Estado como la Policía Nacional y Ecu 911.

Por otro lado, la Inteligencia Marítima está regulada en su forma más amplia por un Sistema de Inteligencia Militar y por un Subsistema de Inteligencia Naval. Actualmente el encargado de proveer esta inteligencia es el Grupo de Inteligencia Militar Conjunto “Occidental”, subordinado al Comando de Inteligencia Militar Conjunto (COIMC), con su sede en Guayaquil y con jurisdicción en todo el litoral continental e insular, más las Provincias de Manabí, Guayas, Santa Elena, Galápagos y la parroquia Puerto Bolívar en la Provincia de El Oro.

La amplitud de su jurisdicción, la multiplicidad de tareas y varias unidades militares y repartos navales a los que tiene que atender y satisfacer con su inteligencia, ocasionan que los productos de inteligencia en el ámbito marítimo que genera este Grupo de Inteligencia no sean tan completos y oportunos, por lo que se hace necesario implementar en estos espacios, un Grupo de Inteligencia netamente marítimo, con jurisdicción en el litoral continental, aguas interiores, archipiélagos, espacios marítimos jurisdiccionales (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva), Zona SAR (búsqueda y rescate) y la Provincia de Galápagos, constituyendo el Alta Mar como su área de interés⁴, así como el espacio terrestre y aéreo de las Provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas y El Oro.

Las amenazas y riesgos que deberá considerar son aquellas propuestas en el Plan de Seguridad de los Espacios Marítimos y Ejes Fluviales Navegables (PSEMyF) como son:

1. Delincuencia Común (Asalto de embarcaciones)
2. Delincuencia organizada transnacional.
3. Desastres naturales que afecten a la seguridad interna
4. Siniestros marítimos
5. Explotación ilegal de recursos vivos y no vivos
6. Contaminación marino, costera y fluvial
7. Investigación, exploración y extracción ilegal de la geo-data marina
8. Actos contra el patrimonio cultural subacuático.

En la siguiente ilustración, se detalla estas amenazas en base a su severidad y probabilidad de ocurrencia:

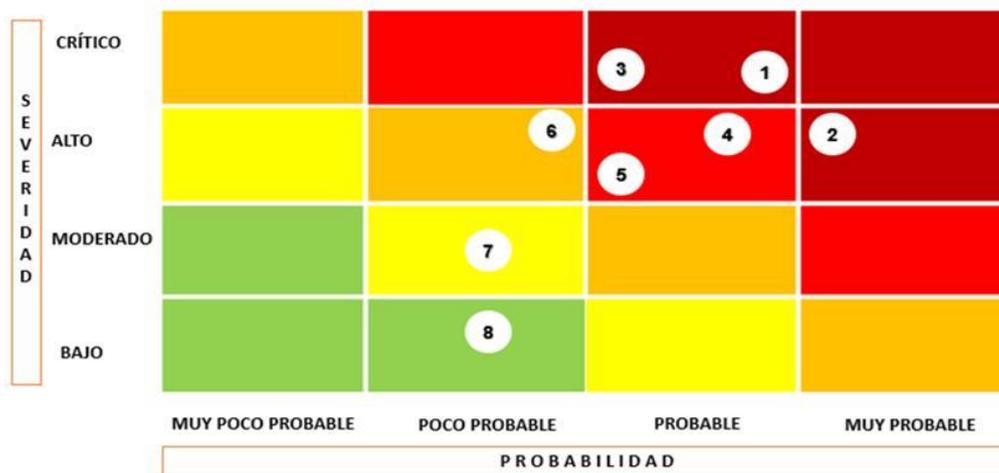


Ilustración 3: Valuación de la Amenazas y riesgos en el ámbito marítimo

Fuente: Departamento de Operaciones Marítimas – DIRNEA

Además, deberá considerar el análisis del terrorismo marítimo mundial y regional por sus implicaciones o acciones en contra de las líneas de comunicaciones marítimas en los espacios marítimos nacionales e internacionales.

La Misión y tareas que deberá cumplir este Grupo deben ser consecuentes con el apoyo a las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima, siendo las siguientes:

Misión.

“Realizar operaciones de inteligencia humana y contrainteligencia pasiva sobre amenazas y riesgos en el ámbito marítimo en forma permanente, para proporcionar apoyo de inteligencia a los Comandos Operacionales No 2 “Occidental” y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y coadyuvar al cumplimiento de la misión del COIMC”.

Tareas.

1. Contribuir al conocimiento del entorno marítimo⁵ y ambiente operacional.
2. Planificar y ejecutar el ciclo de inteligencia que contribuya a la ejecución de las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima en los siguientes casos:
 - a. Aplicación de la ley (protección de la vida humana y la propiedad, aprehensión de criminales y recuperación de propiedad robada);
 - b. Interceptación de embarcaciones que se encuentren en actividades ilícitas;
 - c. Búsqueda y salvamento a personas o embarcaciones que se encuentran en una situación de urgencia o emergencia en el mar.
 - d. Identificar posibles focos de contaminación marítima, causas y consecuencias.
 - e. Identificar aquellos riesgos que se encuentren afectando a las actividades marítimas (pesca, turismo, extracción de recursos, comercio, transporte);
 - f. Identificar las acciones depredadoras ilegales en zonas de extracción de recursos;

- g. Identificar amenazas y riesgos que puedan afectar a la infraestructura marítima constituida por puertos, terminales, astilleros, varaderos, plataformas de extracción de recursos y terminales petroleros.
 - h. Identificar y analizar los incidentes marítimos que se hayan dado en su jurisdicción y área de interés.
 - i. Identificar posibles atentados terroristas que puedan sufrir buques e instalaciones portuarias.
3. Recopilar información sobre asuntos clave de seguridad marítima y desafíos que enfrenta la comunidad naviera y pesquera en el litoral continental e insular.
 4. Planificar y ejecutar actividades de contrainteligencia que contribuyan a la confidencialidad de la Operaciones de Seguridad y Protección Marítima; así como a detectar personal militar involucrado en actividades ilícitas.
 5. Difundir la inteligencia obtenida en base a la Arquitectura de Inteligencia Marítima y Conjunta dispuesta.

A más de la implementación de un Grupo de Inteligencia Marítimo y con el fin de concentrar y fusionar toda la información marítima que se maneja en el Sistema de Gestión de Información Marítima en la Armada del Ecuador, se hace necesaria la implementación de un Centro de Fusión de la Información Marítima, con las siguientes características:

Función básica.

“Desarrollar procedimientos de recolección y procesamiento de Información Marítima, dinamizando la generación de productos especializados, basados en un modelo de fusión e integración de datos e información de diferentes fuentes en tiempo real, que permita a las unidades navales y marítimas que se encuentran ejecutando operaciones marítimas, las acciones tácticas pertinentes, con el fin de neutralizar o disminuir las amenazas y riesgos en los espacios marítimos”.

En la siguiente Ilustración, se detalla de una manera gráfica, como cumpliría la función básica este Centro de Fusión de la Información Marítima:

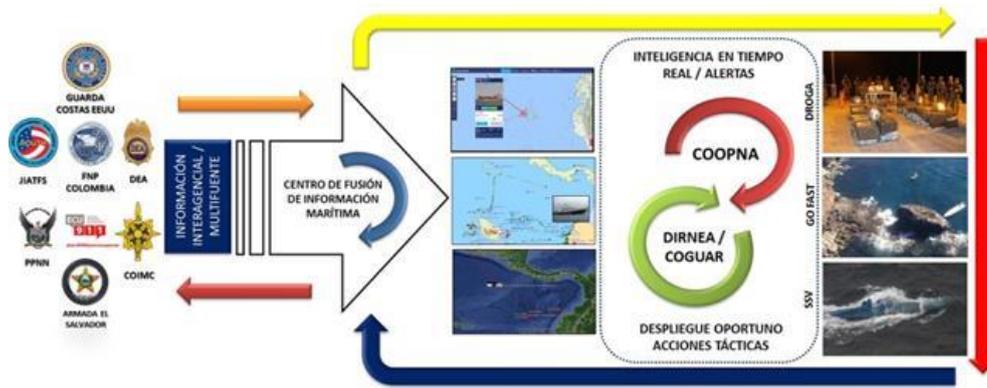


Ilustración 4: Esquema de un Centro de Fusión de Información Marítima
Fuente: Elaboración propia a partir de un Centro de Fusión en la Armada de Colombia

Tareas.

Su tarea principal será la de convertirse en un centro neurálgico en torno al cual se concentre y se mueva todo tipo de indicios e información provenientes de diversas fuentes en el ámbito marítimo, procesar toda esta información, y entregar un producto completo y útil pero ante todo en tiempo real, que permita la ejecución de las Operaciones de Seguridad y Protección Marítimas.

Debe servir además como una plataforma abierta e inclusiva que reúna la colaboración multinacional e interinstitucional para mantener actualizado el panorama operacional. Pudiendo enlazarse o intercambiar información con Centros de Fusión de Información Marítima de la Armada de Colombia y la Marina de Guerra del Perú.

Participar activamente en los ejercicios multinacionales concernientes a Operaciones de Seguridad y Protección Marítima (Galapex - Armada del Ecuador, Panamax - Comando Sur, Martillo-JIATFS, Orión - Armada de Colombia).

Participar en Ejercicios de intercambio de información marítima con Centros de Fusión de Información Marítima de la Armada de Colombia y la Marina de Guerra del Perú y otros que se agreguen.

En la Ilustración 5, se detalla un ejemplo del área de trabajo de un Centro de Fusión de Información Marítima



Ilustración 5: Área de trabajo de un Centro de Fusión de Información Marítima
Fuente: Centro de Fusión de Información Marítima de la Armada de Singapur.

34

Este Centro de Fusión de la Información Marítima, deberá priorizar el tratamiento de la información referente al crimen organizado transnacional en el ámbito marítimo (narcotráfico y sus actividades conexas; tráfico de armas, municiones y explosivos; tráfico de personas; tráfico ilegal de hidrocarburos, sus derivados y gas licuado de petróleo y biocombustibles por vía marítima; tráfico ilegal de migrantes y el contrabando de mercancías), delincuencia marítima, explotación ilegal de recursos vivos y no vivos (pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) y siniestros marítimos. Constituyendo en una pieza fundamental para el apoyo a la Estrategia de Seguridad Marítima planteada por el señor Ministro de Defensa Nacional en cuanto a la implementación de un “Triángulo de Seguridad Marítima”, con sus vértices en San Cristóbal (Islas Galápagos), Puerto de Manta y Puerto de Posorja, tal como se aprecia en la ilustración siguiente:



Ilustración 6: Triángulo de Seguridad Marítima y su función

Fuente: Recuperado de Diario “El Comercio” disponible en:

<https://www.elcomercio.com/actualidad/defensa-triangulo-seguridad-mafias-narcotrafico.html>

Se recomienda que este Centro de Fusión, funcione en el Comando de Operaciones Navales en Guayaquil, coordinando su trabajo con el Departamento de Operaciones y de Inteligencia, se puede considerar su implementación a futuro en el Complejo Geomarítimo⁶ que se desarrollará en el Puerto de Posorja con el apoyo de la Empresa DP World, dada su cercanía al Área de Operaciones y su amplitud y facilidad para la obtención de información marítima.

Fuentes de información.

Las fuentes principales de información que debe considerar este Centro de Fusión de Información Marítima deberán ser aquellas mencionadas en los “Sistemas de Gestión de la Información Marítima”, aparte de aquellas fuentes que se considere necesarias y oportunas en un instante determinado.

1. Sistema de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP).
2. Sistema de Gestión Marítima (SIGMAR).
3. Sensores de las unidades de superficie, submarinas, aéreas y guardacostas.
4. Sistema de Vigilancia Marítimo UAV.
5. Sistemas de reporte automático: LRIT, AIS, VMS.
6. Radar de apertura sintética.
7. Radares costeros.
8. Portales en internet que proveen información marítima: Global Fishing Watch (GFW), Marinetraffic.
9. Sensores hidrográficos y oceanográficos.
10. Intercambio de información interinstitucional e interagencial (JIAT-S, DEA, Red APAN, Armadas de la región, Policía Nacional, inteligencia conjunta, Servicio Nacional 911).

Con el fin de que exista un flujo de información e inteligencia marítima continuo y permanente entre todos los órganos operativos y de inteligencia que componen las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima, es necesario implementar una arquitectura de inteligencia, detallada en la siguiente ilustración:

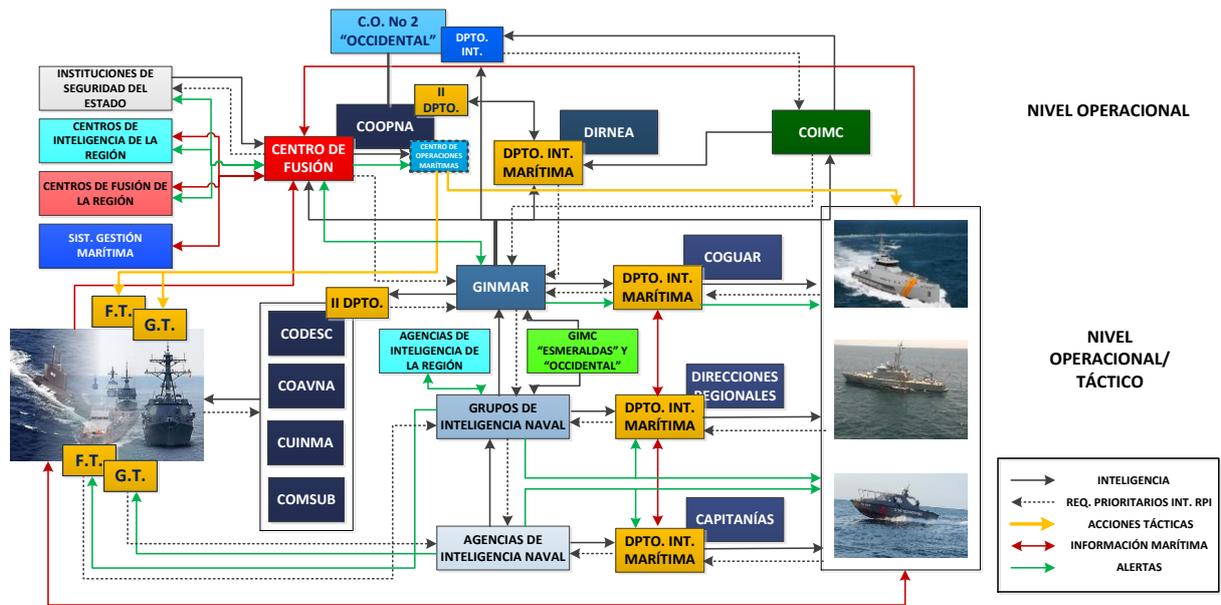


Ilustración 7: Arquitectura de Inteligencia Marítima

Fuente: Elaboración propia

Esta Arquitectura de Inteligencia Marítima, está conformada principalmente por el conjunto de Repartos Navales, Instituciones de Seguridad del Estado (grupos especializados de la Policía Nacional, Sistema 911), Centros de Inteligencia y Centros de Fusión de Información Marítima de la región y por elementos componentes de la Gestión de Información Marítima, que de alguna manera procesan, producen y difunden información e inteligencia marítima y aquellos Repartos Navales que emplean esta inteligencia para la planificación y ejecución de las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima.

Igualmente, está dada por las líneas de flujo de información e inteligencia marítima, Requerimientos Prioritarios de Inteligencia (RPI), Alertas y la disposición para las acciones tácticas pertinentes en el ámbito marítimo.

Los principales órganos donde se planificaría y procesaría la información marítima en inteligencia marítima, son el Grupo de Inteligencia "Marítima" y el Centro de Fusión de Información Marítima.

En el nivel operacional, la inteligencia marítima producida, es difundida al Comando Operacional No 2 "Occidental" y al Comando de Operaciones Navales, como unidad subordinada, encargada de la planificación y ejecución las Operaciones Marítimas; a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, igualmente encargada de la planificación y ejecución las Operaciones Marítimas como Autoridad Marítima y al Comando de Inteligencia Militar Conjunto, para su procesamiento y elaboración de las Apreciaciones de Inteligencia Marítima necesarias y su correspondiente asesoramiento a la Dirección de Inteligencia del

Comando Conjunto de las FF.AA., así como conocimiento del Comando Operacional No 2 “Occidental” y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

Es importante considerar en este nivel operacional, la creación de un Centro de Operaciones Marítimas, que actualice permanentemente el panorama operacional, mediante la inteligencia producida por el Grupo de Inteligencia “Marítima” y por el Centro de Fusión y sea el que tome las decisiones pertinentes para la planificación y ejecución de las Operaciones de Seguridad y Protección Marítimas.

37

En el nivel operacional/táctico, la inteligencia marítima producida es difundida al Comando de Guardacostas, Direcciones Regionales de los Espacios Acuáticos y Guardacostas Norte, Sur e Insular, Capitanías de Puerto y a los órganos operativos subordinados el Comando de Operaciones Navales: necesariamente esta inteligencia tiene que ser procesada por sus Departamentos de Inteligencia tanto Naval y Marítima, para la ejecución de Operaciones de Seguridad y Protección Marítima.

Evidentemente, un flujo de inteligencia siempre va a tener una retroalimentación así como la solicitud pertinente de Requerimientos Prioritarios de Inteligencia (RPI), graficados en línea negra punteada.

Conclusiones.

a. La Seguridad y Protección Marítima, descansan en dos pilares fundamentales: el conocimiento del entorno marítimo como elemento posibilitador y las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima como elemento operativo. Conocimiento del entorno marítimo al cual tienen que contribuir la Inteligencia Marítima.

b. La Inteligencia en el ámbito marítimo demanda por un lado de una inteligencia humana totalmente capacitada y entrenada apoyada por organización sólida y por otro lado de una gestión de la información marítima capaz de obtener y procesar sistemas y sensores automáticos. El conjunto de esta inteligencia y de esta información marítima va a permitir la ejecución efectiva de las Operaciones de Seguridad y Protección Marítima.

c. La amplitud y complejidad de las Operaciones de Seguridad y Protección que se desarrollan en los espacios marítimos, demandan una organización de Inteligencia Marítima fuerte y completa, que contribuya al éxito de estas Operaciones, su fortaleza deberá basarse en un excelente recurso humano, bien capacitado, entrenado y leal a la Institución, recursos logísticos adecuados y suficientes, experticia en el manejo de equipos de vigilancia y monitoreo en el ambiente marítimo y una buena organización con procesos claros y definidos.

d. Un Grupo de Inteligencia Marítimo junto a un Centro de Fusión de la Información Marítima, permiten procesar y producir grandes volúmenes de inteligencia en el ámbito marítimo, para comprender el entorno marítimo, actualizar el panorama operacional y atacar de una mejor manera, la compleja dinámica de las actividades ilícitas en el litoral continental e insular, así como aquellos riesgos naturales o antrópicos.

Lista de referencias

- Banegas, A. (2017). ¿Existen Estrategias para combatir las amenazas multidimensionales en la región? Revista "Política y Estrategia" No 129, 89-120.
- COIMC. (2018). Manual Organizacional del Comando de Inteligencia Militar Conjunto. Quito.
- COMACO. (2018). Estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos. Quito.
- DIRINT. (2019). Manual de Organización de la Dirección de Inteligencia Naval. Guayaquil.
- DIRNEA. (2018). Sistema de Gestión Marítima y Portuaria. Guayaquil.
- DOBARE. (2019). Doctrina Básica de la Armada. Guayaquil.
- DOBARE. (2019). Doctrina Básica de la Armada. Guayaquil: Armada del Ecuador.
- DOBARE. (2019). Doctrina Básica de la Armada, Operaciones de Seguridad Marítima. Guayaquil: Armada del Ecuador.
- Escuela de Guerra, Armada de Colombia. (2016). Seguridad Marítima, retos y amenazas. Bogotá.
- ESMN, E. (2013). Estrategia de Seguridad Marítima Nacional. Madrid.
- ESMN, Gobierno de España. (2013). Estrategia de Seguridad Marítima Nacional. Madrid.
- ESN, Gobierno de España. (2017). Estrategia de Seguridad Nacional. Madrid.
- España, A. d. (2015). Empleo de la Fuerza Naval. En M. d. Defensa, Concepto de Operaciones Navales (pág. 29). Madrid.
- Flynn, T. Flynn, A. (30 de abril de 2012). La integración de la inteligencia y la información, "Dies puntos para el Comandante". Obtenido de https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/Spanish/MilitaryReview_20120430_art006SPA.pdf.
- G-2. (2016). Redefinición del modelo descriptivo del Sistema de Inteligencia Militar. Quito.
- Garay, F. (2018). Incidencia de la Conciencia del Dominio Marítimo en el control de las actividades ilícitas y el tráfico marítimo en el Ecuador. Guayaquil: Academia de Guerra Naval.
- Hederra, F. (diciembre de 2018). Información mediante Network Centric Warfare en la Armada, ¿cómo y cuándo? Obtenido de <https://revistamarina.cl/tema-de-portada/informacion-mediante-network-centric-warfare-en-la-armada-como-y-cuando/>.
- Hernández, Collado & Baptista. (2010). Metodología de la Investigación. México D.F.: Mc Graw Hill.
- Jhonson, T. (marzo de 2016). Cost-Effective Technology Enablers. Presentado en NOAA Fisheries. Obtenido de <http://gftw.org/wp-content/uploads/2016/03/Trent-Johnson-REVISED-NOAA-Cost-Effective-Tech-Enablers.pdf>.
- JIATF-S. (Octubre de 2019). Joint Interagency Task Force South (JIATF South). Obtenido de <https://www.jiatfs.southcom.mil/>

- Kelly, L. (2017). La Seguridad Marítima: Un desafío parcialmente asumido. Centro de Investigaciones y Estudios Estratégicos ANEPE.CL .
- LOSEPE. (2009). Ley de Seguridad Pública y del Estado., (pág. Art. 14). Quito.
- Loy. (2001). The Role of the Coast Guard in Homeland Security. Obtenido de /homeland-security/report/the-role-the-coast-guard-homeland-security.
- Marchant, V. M. (2008). Manual de Inteligencia Operacional. Valparaíso: Armada de Chile.
- MINDEF. (2018). Política de Defensa Nacional Libro Blanco 2018. Quito: Ministerio de Defensa Nacional.
- Moller, M. F. (2007). La Seguridad Marítima y el Derecho del Mar. Revista de Marina. Valparaíso.
- OCEANA. (Septiembre de 2019). OCEANA, protegiendo los mares del mundo. Obtenido de <https://peru.oceana.org/es/publicaciones/informes/manual-de-uso-de-global-fishing-watch>.
- Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) Yura: Relaciones internacionales, 5(1), 1 - 20.
- OMI. (2019). Organización Marítima Internacional. Inglaterra.
- ONU. (1988). Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas. Viena.
- ONU. (2000). Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional. Viena.
- PSEMyF. (2019). Plan de Seguridad de los Espacios Marítimos y Ejes Fluviales Navegables. Quito: Armada del Ecuador.
- ROCRAM. (2017). Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas, XI Reunión extraordinaria. Lima.
- Rodríguez, H. (2016). Seguridad Marítima, retos y amenazas. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- SINGAPORE, M. (2019). FACT SHEET ON INFORMATION FUSION CENTRE (IFC). Ministerio de Defensa de Singapore.
- Velásquez, J. (2015). La Cooperación y Coordinación en la Función Inteligencia. Centro de Estudios Estratégico ANEPE CL, Cuaderno de Trabajo No 12/2015, 1-20.
- Wikipedia. (Octubre de 2019). All Partners Access Network. Obtenido de https://en.wikipedia.org/wiki/All_Partners_Access_Network#Location

Notas a pie de página

¹ Decreto Ejecutivo No 723

² Decreto Ejecutivo No 1111

³ LRIT. Long Range International Tracking. Disponible en: www.imo.org/safetymainframe

⁴ Área geográfica adyacente en donde eventos políticos, militares, económicos u otros, tienen un efecto dentro de una Área de Operaciones, esta área determina el ámbito máximo de las actividades de recopilación de información.

⁵ Comprensión de la situación marítima en un momento y lugar determinado.

⁶ El Puerto de Aguas Profundas de Posorja contará con un complejo geomarítimo, Disponible en: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/11/26/nota/7621148/ministerio-recibio-terrenos-edificar-complejo-geomaritimo>

Permisos de derechos de autor

Autorizo a la Escuela Politécnica de las Fuerzas Armadas ESPE para la publicación total o parcial del presente proyecto de investigación, de su bibliografía y anexos, siendo los derechos del presente trabajo de propiedad exclusiva del Comando Conjunto de la FF.AA.

¹ Decreto Ejecutivo No 723

² Decreto Ejecutivo No 1111

³ LRIT. Long Range International Tracking. Disponible en: www.imo.org/safetymainframe

⁴ Área geográfica adyacente en donde eventos políticos, militares, económicos u otros, tienen un efecto dentro de una Área de Operaciones, esta área determina el ámbito máximo de las actividades de recopilación de información.

⁵ Comprensión de la situación marítima en un momento y lugar determinado.

⁶ El Puerto de Aguas Profundas de Posorja contará con un complejo geomarítimo, Disponible en: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/11/26/nota/7621148/ministerio-recibio-terrenos-edificar-complejo-geomaritimo>