

# TEMAS PROFESIONALES



## ACCIÓN MARÍTIMA

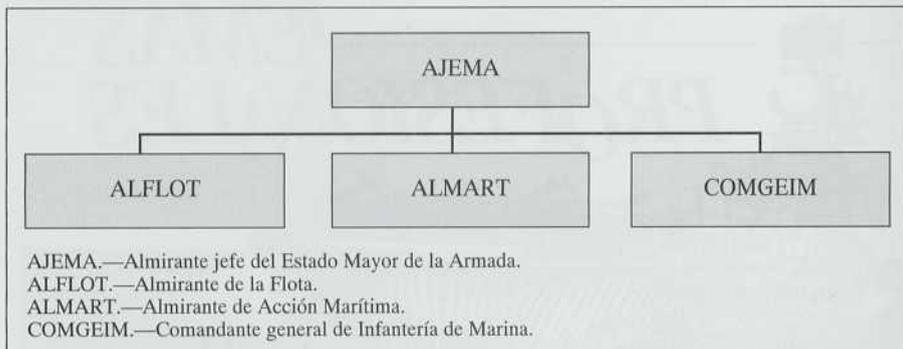
Mario SÁNCHEZ-BARRIGA FERNÁNDEZ



### Introducción



A Armada ha experimentado una gran transformación en su estructura orgánica, separando de una manera clara las funciones de la Fuerza y el Apoyo a la misma. Esta separación, suprime la división territorial que hasta ahora prevalecía y establece relaciones funcionales entre los propios componentes de la Fuerza y también en el Apoyo; siendo positivo este cambio, aún quedan «flecós» por resolver, como todo cambio orgánico en que hay que matizar la función y el órgano con suma claridad, y digo que, a mi juicio, lo más importante ha sido la creación de la Fuerza de Acción Marítima como componente de la Fuerza Naval, la cual quedara estructurada en:



Flota, Fuerza de Acción Marítima e Infantería de Marina.

Para la creación de la Fuerza de Acción Marítima, la Armada se apoyó en la existencia de las llamadas Fuerzas de Zona, las cuales, al desaparecer las zonas marítimas, se constituyeron en Fuerza con mando único.

La acción exterior, con la proyección de Fuerzas que ello supone, descansa en la Flota; mientras, la vigilancia de los intereses marítimos permanentes en nuestras aguas, donde ellos existen (pesca/tráfico marítimo), así como la colaboración con la Administración Marítima, descansa en esta Fuerza de Acción Marítima, lo cual no impide el natural intercambio de información y apoyo en las misiones, con los medios de ambos, cuando es necesario.

Doble misión, pues, para esta Fuerza de Acción Marítima: por un lado, la vigilancia en un amplio espacio marítimo; por otro, colaborar con las diferentes instituciones que ejercen sus competencias en la mar.

### De la colaboración

En el año 1986 se constituyó la COMINMAR (Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima), un paso muy importante, al asignar las competencias que tendría cada ministerio en los asuntos de la mar; posteriormente se traduciría en diferentes normativas que así lo indicaban. Fruto de ello fueron, entre otras, la creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil; la Ley de Puertos 27/92, normas para abanderamiento y matriculación; creación de las capitanías marítimas; responsabilidades sobre salvamento y contaminación.

La Armada cedió muchas competencias (capitanías; salvamento; contaminación; etc.), que ejercía en algunos casos en nombre de otros ministerios, aunque siguió con dos grandes responsabilidades: la seguridad hidrográfica de nuestras aguas y la vigilancia marítima de nuestros intereses; colaborando con la Administración Marítima en sus nuevas competencias.



Actualmente, la acción del estado en la mar la ejercen diferentes ministerios, con gran variedad de competencias, la Armada colabora con ellos a través de acuerdos o convenios.

- Ministerio del Interior: responsable, a través del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, de la policía en el mar territorial; tiene competencias en emigración y tráfico ilegal de drogas; asimismo se le asignan competencias en vigilancia de pesca.  
La Armada colabora, esencialmente, apoyando operaciones en alta mar, donde no pueden llegar las embarcaciones de este servicio; cuando la Armada interviene en emigración o drogas en aguas cercanas, lo es de ocasión, comunicándole siempre al servicio correspondiente dicha acción.
- Ministerio de Hacienda: en la competencia de resguardo fiscal reprimiendo tráfico ilícito actúa el Servicio de Aduanas, dependiendo de la Agencia Tributaria; sus buques, auxiliares de la Armada, la ejercen en cualquier espacio marítimo.  
La Armada colabora a través de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, a petición, en conjunción con grupos de operaciones especiales policiales y coordinados por un Gabinete de Actuación Concertada.
- Ministerio de Educación y Ciencia: los buques *Hespérides* y *Las Palmas*, marinados por la Armada, realizan campañas nacionales e internacionales que se planifican con un año de anticipación (antártida; zona económica exclusiva; limitación de plataforma, etc.). La conexión científica es para la Armada, el Instituto Hidrográfico y el Observatorio de Marina y la citada planificación, a través de una

comisión de coordinación Armada/Ministerio de Educación y Ciencia (COCSABU).

- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: la Armada se responsabiliza de la vigilancia de pesca en nuestros caladeros, nacionales e internacionales, con cuatro patrulleros, adquiridos por este ministerio y marinados por la Armada. Normalmente llevan inspectores de pesca a bordo que asesoran para ejercer la competencia asignada a la Secretaría General de Pesca (SEGEPEPESCA). También están facultados el resto de patrulleros de la Armada para ejercer esta competencia de vigilancia en nombre de SEGEPEPESCA.

Se destacan las prolongadas campañas en: NAFO (Atlántico Norte, Canadá); NEAFC (Atlántico Norte, Islandia); campañas del bonito (de Azores al Cantábrico); atún rojo (Mediterráneo); vigilancia en zonas fronterizas, y tantas otras: (Huelva; Miño; Cantábrico).

- Ministerio de Cultura: se vigila la extracción de pecios y las campañas en alta mar sobre bienes patrimoniales, de acuerdo con las diferentes normativas, entre ellas la Ley 60/62 (hallazgos y extracciones). En la Armada (Centro de Buceo), se encuentra el apropiado lugar, experto en el mundo submarino.
- Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación: la Armada colabora y participa en la CIPMI (Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional) y en trabajos de la Organización Marítima Internacional. Específicamente, el Instituto Hidrográfico trabaja con este ministerio en comisiones de límites; extensiones de plataformas y zonas sensibles (medioambientales, canales de navegación del tráfico marítimo).

Por otra parte, nuestro buque escuela *Juan Sebastián Elcano* actúa como embajador flotante de España, en sus tránsitos por ultramar.

- Ministerio de Fomento: la Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas, ejerce sus competencias sobre tráfico marítimo, seguridad y ordenación del mismo, balizamiento, salvamento y contaminación. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), como entidad de derecho público, es la encargada de prestar servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares de forma práctica, dependiendo del capitán marítimo y del director de la Marina Mercante, utilizando lanchas y medios aéreos a este propósito, además de centros de salvamento. La Armada colabora estrechamente con la Dirección General de la Marina Mercante, de la que se obtiene la información sobre el tráfico marítimo y proporciona unidades de apoyo cuando así lo solicitan.

La Armada trabaja «codo con codo» con toda la Administración Marítima, apoyando sus diferentes competencias. Los dieciocho años que han pasado desde creación de COMINMAR han hecho firme una relación que resulta fluida y con resultados positivos.

La experiencia adquirida como mando único, dedicado a colaborar con las instituciones que ejercen la acción del estado en la mar, dan como fruto un buen intercambio de información; también es verdad que al ser modernizados los sistemas de mando y control, permite en tiempo real un mayor conocimiento del escenario donde se desarrollará la acción y dar la colaboración con mayor rapidez.

### **Vigilancia marítima**

Aun cuando el abanico de competencias relacionadas con la acción del estado en la mar que anteriormente desempeñaba la Armada ha disminuido, al entrar en vigor normativas que permiten a determinados organismos (Dirección General de la Marina Mercante, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, Secretaría General de Pesca) ejecutarlos en la mar, sigue siendo indispensable un control de los espacios marítimos a través de una estrecha vigilancia que satisfaga las propias necesidades de la defensa en el ámbito marítimo, con sus responsabilidades, y permita además colaborar con la mayor eficacia operativa con la Administración Marítima.

La Armada, en defensa del cumplimiento de leyes nacionales e internacionales, debe saber todos los buques que pueden transitar por nuestros espacios marítimos. También debe conocer de aquellos sitios en la mar donde existan intereses españoles (claro ejemplo, la pesca o el tráfico ilegal y su prevención) para tomar acción.

En cuanto a la colaboración con las instituciones, claramente servida y garantizada por la Armada, lo son en actividades comunes, a las cuales se aportan medios y conocimientos, merced a la continua vigilancia y el estar en la mar.

Vigilancia que se puede concretar en: un conocimiento del tráfico marítimo que transita en nuestra zona de interés; el conocimiento de actividades de interés militar (inteligencia) y el estar listos en la mar para colaborar con las administraciones que allí operan o tienen intereses.

Hoy en día, en el ámbito de la OTAN y con reflejo en los organismos nacionales, han cambiado los sistemas de control de tráfico marítimo y de intercambio de información que ello conlleva. Del antiguo NCS (CONTRAMAR), con carácter forzoso, hemos pasado al NCAGS (Naval Cooperation and Guidance System), al cual los buques se apuntan de manera voluntaria y cuyo Centro de Coordinación está en Northwood (UK); esta «política» es un



conjunto de procedimientos, desde la simple cooperación hasta la protección de mercantes mediante el tradicional sistema de convoyes, y encaminada a garantizar la continuidad de cualquier actividad civil y naval en la mar.

Conocer el tráfico existente en el área donde se encuentran nuestros intereses marítimos es posible recopilando información diversa a través de Internet, Intranet, centros zonales/regionales o locales, puertos y las obtenidas por los buques en la mar durante su vigilancia, gracias a nuevos sistemas de autenticación (AIS) y de transmisión de datos. Ello permitiría tener un buen RMP (Recognized Maritime Picture), asegurando la protección del tráfico mercante.

Las actividades de inteligencia son de máxima importancia en el campo de crisis o de batalla, su acopio es fundamental; parte de ella es necesario obtenerla en la mar y con exhaustiva vigilancia, mucho más hoy en día con la asimetría de la amenaza y su carácter global.

Por último, estar listos para colaborar es una máxima fundamental. Los acontecimientos diarios en nuestras costas se suceden sin interrupción, en algunos casos con desgracias. Es muy grande la extensión marítima de España (dos veces nuestra península, incluye la ZEE), con casi 8.000 km de costa, diez comunidades y dos ciudades autónomas cara al mar, lo cual significa que los medios navales, a veces escasos, estén en continua acción; prácticamente son una «fuerza de 24 horas».

El lema de submarinos es buen ejemplo aplicable a la Fuerza de Acción Marítima: «Siempre listos» y, por qué no, a todos los que tienen responsabilidad en la mar.

Es razonable que la Armada requiera buques con buenas características de alta mar que sustituyan a los actuales patrulleros con bastantes años de vida operativa y en número adecuado a las necesidades de vigilancia y colaboración.

## Despliegue

La defensa de los espacios marítimos de interés contra la amenaza asimétrica, esencialmente el terrorismo internacional y la proliferación de armas de destrucción masiva, implica, como venimos diciendo, una vigilancia intensa que permita conocer con precisión el tráfico marítimo existente; debemos materializar en medios una capacidad de naturaleza esencialmente militar, sin olvidar que con esta capacidad tenemos que colaborar en lo que precisen otras instituciones del Estado, las cuales también deben proteger los intereses marítimos nacionales (Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Dirección de Aduanas, Pesca, etc.) contra amenazas no específicamente militares (inmigración, tráfico ilegal de drogas, caladeros, pesca, etcétera).

Esta capacidad debe permitir a la Fuerza de Acción Marítima libertad de acción fuera de los espacios de soberanía; buena asistencia logística, medios tecnológicos para informar con rapidez, plenamente interoperables con organismos internacionales. Es decir, se debe dotar a la Fuerza de Acción Marítima de la capacidad suficiente para cumplir los cometidos específicamente militares —presencia disuasoria y vigilancia— y aquellos otros que colaboran con la mayor eficacia de la Administración Marítima.

La capacidad de la Acción Marítima se debe sustentar en el conjunto de medios y unidades navales desplegadas en el litoral, en un escenario estratégico que evoluciona con rapidez y que implica desde la mera presencia disuasoria a la acción, acorde además con el despliegue de otras instituciones del Estado. Para este despliegue, los medios de mando y control son esenciales, de forma que obtengan posición privilegiada para coordinar y ahorrar esfuerzos.



Torre de Salvamento Marítimo. Capitanía Marítima de Barcelona. (Foto: A. Ortigueira).

Como punto central del despliegue de la Fuerza de Acción Marítima, la Armada ha escogido Cartagena, que aunque se aparta del centro de decisión (Madrid) donde residen la mayoría de las instituciones del Estado de la Administración Marítima, no es óbice para que con los medios actuales de Mando y Control exista interrelación. Por otra parte, da frente a nuestro mar Mediterráneo, donde yacen muchos de nuestros intereses y amenazas, sin olvidar que está en la costa (frente al mar) y en relación directa por cercanía con la «esquina dorsal de la Fuerza», la Flota (Rota).

Siendo el ámbito de actuación de la Acción Marítima nacional, lógico es que tenga mandos subordinados en los puntos de interés: Cádiz (estrecho de Gibraltar), Ferrol (nudo crucial Atlántico/Cantábrico), Las Palmas y Palma de Mallorca. Cubriendo sus responsabilidades de vigilancia con unidades navales y Comandancias Navales, permitiendo, en paralelo, estar en contacto con los despliegues de Salvamento Marítimo (centros zonales/regionales o locales), despliegue del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y despliegue de Aduanas.

La experiencia que se va adquiriendo, hace ver que la idea ha sido acertada y, por otra parte, que se ha realizado aprovechamiento óptimo de los medios existentes, destacando la labor de las comandancias de navales en su aspecto operativo, conjugando el conocimiento del tráfico con los centros de salvamento y autoridades portuarias.

### **A modo de reflexión**

En diferentes debates, o en círculos de opinión, a raíz de incidentes en la mar, se pone muchas veces en entredicho la actuación de los medios o de las propias instituciones en la mar. El tema permanecerá con los tiempos en una nación marítima como lo es España, con intereses marítimos, incluso fuera de nuestras fronteras, donde transitan más de 200.000 buques anuales, en verdaderas autopistas del mar. Piensen que sólo en el estrecho hay 60.000 buques al año, con cargas de todo tipo y cercanos a la costa. Es normal que susciten comentarios, en muchos casos constructivos y en otros contradictorios.

España tiene 16.000 pesqueros, con capacidad de operar en distintos caladeros y de distinta forma, 198 puertos principales, 27 del Estado; un tráfico marítimo creciente; una Marina mercante con más de 300 buques; buques y puertos deportivos. Todo ello nos obliga cada vez más a vigilar, estableciendo medidas adecuadas de seguridad e inteligencia.

El control de la mar a efectos de seguridad por medio de centros y torres de control es bastante adecuado, complementado con otros medios, donde no alcanzan los radares. El Servicio Marítimo de la Guardia Civil, aunque con falta de más medios, es importante, e igualmente el Aduanero. Todos con eficacia probada en sus distintas operaciones ejecutadas en la mar.



# FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA

E  
S  
T  
R  
U  
C  
T  
U  
R  
A



Cabría preguntarse, por tanto, si es bueno el sistema de colaboración y coordinación que se realiza en España y ello basta como servicio. Aunque podría parecer más conveniente un Servicio de Guardacostas civil que aúne y coordine los servicios civiles que operan en la mar, solución adoptada por otras naciones como Estados Unidos o Japón, hay que tener en cuenta que ello significa: gasto importante de dinero, más medios tecnológicos; doctrina única en diversas cuestiones todavía sin madurar; mando único entre diferentes instituciones civiles, periodo largo de transición de lo actual al futuro. Otros países de nuestro entorno, como Portugal, Francia, Italia y Marruecos, han optado por un modelo más o menos evolucionado de una administración marítima basada en la cooperación. Como el caso de España, profundizan en la coordinación e integración de esfuerzos entre la Armada y todos los organismos nacionales que tienen responsabilidades en la acción del estado en la mar, estimando que utilizan un sistema eficaz y homogéneo. Por ello, en nuestras circunstancias abogo por un sistema como el actual de coordinación y colaboración de la Armada y ésta, separada y «a la voz». Lo que si es necesario, y en ello se está, es en dar pasos importantes con todas las instituciones para el futuro: aunando doctrina y medios tecnológicos, logrando un buen y eficaz intercambio de información, realizando ejercicios en la mar que simulen situa-

ciones reales y, por último, lograr flexibilidad en el empleo conjunto de medios.

La mar es el mayor tesoro, a veces olvidado, que tiene nuestra nación; por ella discurre el 80 por 100 de nuestra exportación y no menos en la importación; lo fundamental es que el futuro está en ella; cuando en la tierra, sus medios de transporte estén en saturación y los problemas de medio ambiente se multipliquen, ahí están nuestros mares Atlántico y Mediterráneo para su uso en tráfico marítimo y para la explotación de sus riquezas. La Fuerza de Acción Marítima, junto a las instituciones del Estado, la cuidan y protegen, pero son los ciudadanos los que deben concienciarse, sin darle la espalda, de que todos los gastos que se realicen en mejora de medios en la mar; serán bienes de futuro para nuevas generaciones.

