



BOLETÍN

RED INTERAMERICANA DE  
TELECOMUNICACIONES  
NAVALES

RITN 2018



## **Editorial**

Personal Secretaría de la RITN

## **Fotografía**

Archivo RITN

## **Traducción no oficial**

Personal RITN

## CONTENIDO

<b>Bienvenidos a la Red</b> .....	<b>1</b>
<b>Actividades de la Secretaría</b> .....	<b>2</b>
Relevos .....	2
Visitas de Coordinación.....	4
Conferencias .....	6
Ejercicios.....	8
Aniversario de la RITN.....	9
<b>All Partners Access Network (APAN)</b> .....	<b>10</b>
<b>PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE LA RITN</b> .....	<b>11</b>
<b>Autoridades Navales Representativas</b> .....	<b>13</b>
<b>Personal Operativo</b> .....	<b>19</b>
<b>Premio a la Mejor Estación</b> .....	<b>24</b>
<b>Medallas y Distintivos RITN</b> .....	<b>26</b>
<b>Objetivos RITN 2019</b> .....	<b>28</b>
<b>Articulos de las Marinas Miembros</b> .....	<b>29</b>
Argentina.....	29
Brasil.....	35
Chile.....	38
Ecuador.....	41
México.....	57
Peru.....	67



## BIENVENIDOS A LA RED

Como Secretario de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (RITN), es un placer reportar que 2018 ha sido un año significativo en nuestra duradera colaboración. A lo largo de múltiples operaciones de alto impacto con nuestra Red siendo utilizada totalmente, incluso mejoramos muchas de las capacidades existentes y proporcionamos un soporte directo a los objetivos estratégicos de nuestras Marinas.

Como reseña, nuestra participación como RITN en los ejercicios multinacionales UNITAS y PANAMAX, donde CENTRIXS tuvo una gran demanda como canal primario de comunicación. Manteniendo la capacitación de los Destacamentos como una prioridad, la Secretaría de la RITN planeó, coordinó y realizó ejercicios de comunicación. Destacamento y Centros Operacionales RITN de nuestras Marinas firmantes se desempeñaron excepcionalmente en estos ejercicios competitivos, usando ambos canales de comunicación CENTRIXS-IANTN y All Partners Access Network (APAN). Esta última es una herramienta efectiva para compartir información desclasificada, en caso de asistencia Humanitaria y para coordinación de las Conferencias Navales Especializadas.

Me gustaría resaltar otras tareas cumplidas satisfactoriamente: incremento en la complejidad en los ejercicios, modernización de nuestra organización administrativa, sustitución de los grupos APAN con el Nuevo sitio web SharePointn y mucho más.

En todo momento, la Secretaría de IANTN mantuvo todas las funciones como asesor de la organización en materia de telecomunicaciones, y mantuvo un liderazgo clave durante los siguientes eventos: PANAMAX 2018; UNITAS 2018; XXVIII Conferencia Naval Interamericana (Cartagena-Colombia); XIII Conferencia Naval Interamericana Especializada en control Naval de Tráfico Marítimo (Rio de Janeiro-Brasil); VII Conferencia Naval

Interamericana Especializada en Ciencia, Tecnología e Innovación (Lima-Peru); un total de 4 visitas de coordinación: Brasil, Colombia, México y Ecuador. En todas ellas, tuvimos la oportunidad de exponer la misión de la RITN, nuestras capacidades, retos, prioridades y acciones a largo plazo, siempre enfocado en incrementar las comunicaciones entre las Armadas de América.

Me gustaría tomar un momento para reconocer al Destacamento RITN Brasil, quien obtuvo el Premio a la Mejor Estación 2018. En total, el Destacamento Brasilia ha Ganado el Premio a la mejor Estación en 14 ocasiones, durante las últimas 27 competiciones anuales. Atentamente, felicitaciones a todos los Destacamentos y Centros Operacionales participantes por nuestra apreciación de su tenacidad, esfuerzo y dedicación durante las numerosas actividades de la RITN a lo largo del año.

Ésta Secretaría de la RITN Saluda a cada uno de los miembros de nuestra Red por su invaluable trabajo, compromiso y profesionalismo. Cualidades que contribuyen diariamente en mantener el prestigio de esta Red ganados durante cinco décadas de destacado servicio a nuestras Armadas. Mis mejores deseos a todos para este 2019.!

ERIC MOYER

CAPITÁN DE FRAGATA  
SECRETARIO RITN

## ACTIVIDADES DE LA SECRETARÍA

### RELEVOS

El 6 de febrero del 2018 el Suboficial Alex Rodríguez Lima (Marina de Brasil) finalizo con su comisión, entregando sus funciones y responsabilidades al Suboficial Felix Rolando Laxi (Armada Argentina).



El 13 de febrero del 2018, el Capitán de Fragata Marcel Parreiras de B.O. Araujo (Marina de Brasil) finalizo con su comisión, entregando sus funciones y responsabilidades al Capitán de Corbeta Rodrigo A. Zarate Jacinto (Armada de México).



El 30 de mayo del 2018 el Capitán de Fragata Robert D. Matthias (USN) finalizo su comisión, entregando sus funciones y responsabilidades al Capitán de Fragata CDR Eric Moyer (USN).



El 24 de mayo del 2018, el Capitán de Corbeta Alberto E. Fiallo Cattani (Armada de Ecuador) asumió el cargo y responsabilidades como Secretario Adjunto para Planeamiento e Iniciativas Estratégicas. Fue ascendido al grado de Capitán de Fragata el 11 de diciembre del mismo año; con la presencia de su familia, miembros de la RITN y de la Cuarta Flota. Capitán de Navío James W. Robinson (Jefe de Estado mayor de la Cuarta Flota).



Recepción del Cargo



Ceremonia de Ascenso

## VISITAS DE COORDINACIÓN

Como una de sus últimas actividades como Secretario, el Capitán de Fragata Robert Matthias y el Capitán de Corbeta Leonardo Daflon Secretario Adjunto para Información y Estadística, realizaron vista a Brasil el 26 de abril del 2018. Durante la cual tuvieron la oportunidad de visitar el Destacamento RITN Brasilia BR y entregar el Premio a la Mejor Estación 2017 al Jefe del Destacamento Capitán de Fragata Fábio Tayarol y operadores. Además, el Destacamento Brasilia premio al Capitán de Fragata Matthias con “Ordem dos Corujas do Planalto Central”, en reconocimiento a su valiosa contribución y apoyo.



Presentación al Destacamento Brasilia BR



Premio a la Mejor Estación 2017

El Capitán de Fragata Eric Moyer Secretario de la RITN y el Capitán de Corbeta Rodrigo Zarate Subsecretario, llevaron a cabo visita a Colombia, del 5 al 6 de junio del 2018. Durante este periodo tuvieron la oportunidad de visitar el Destacamento RITN Bogotá CO y reunirse con el Director de Comunicaciones Capitán de Navío Álvaro José Cermeño Petro, Jefe del Destacamento y operadores; con el fin de conocer las dificultades, retos y prioridades del Destacamento. La delegación tuvo la oportunidad de reunirse con el Capitán de Navío Norman Cabrera Asistente del Secretario de la CNI, con el fin de apoyar en el planeamiento y organización de la XXVIII CNI.



Meeting the Director of Telecommunications



Meeting the IANTN DET Bogota CO Team

El Capitán de Fragata Eric Moyer y el Capitán de Corbeta Rodrigo Zarate llevaron a cabo visita de coordinación a México el 28 y 29 de agosto del 2018. Durante este tiempo tuvieron la oportunidad de visitar la nueva ubicación de Destacamento RITN MEX y el Centro Operacional, así mismo como reunirse con el Jefe de Comunicaciones el Capitán de Navío Rodríguez Estévez. El Capitán Zarate realizo una presentación de la RITN a personal de la Armada de México.



Presentación RITN

Los Capitanes de Fragata Eric Moyer y Alberto Fiallo, realizaron visita de coordinación a Ecuador del 6 al 8 de noviembre del 2018. Durante esta visita tuvieron la oportunidad de reunirse con el Jefe de Estado Mayor del COOPNA, Jefe de Relaciones Internacionales de la Armada Ecuatoriana y Jefe de Destacamento. El Capitán Fiallo expuso una presentación de la RITN a 30 oficiales y personal enlistado de la Armada Ecuatoriana.



Visita de coordinacion a Ecuador

## CONFERENCIAS

El 16 de mayo el Capitán de Fragata Robert Matthias fue invitado por la JID a participar en el Seminario de Ayuda Humanitaria en Casos de Desastres. Expuso una presentación de como la RITN podría ser usada en Ayuda Humanitaria.



Seminario JID

La Secretaría de la RITN asistió a la VII Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia, Tecnología e Innovación (CNIE-C, T&I), llevada a cabo en Lima, Perú (del 01-05 julio). La Secretaría fue representada por el Capitán de Corbeta Sergio Davis, el cual asistió a los Grupos de Trabajo como representante de la RITN en apoyo a la preparación del Acta Final.



CNIE-C,T&I

La Secretaría de la RITN asistió a la XXVIII Conferencia Naval Interamericana (CNI) llevada a cabo en Cartagena, Colombia (del 22-26 julio 2018). Durante la asistencia a la Conferencia, el Secretario de la RITN expuso la presentación “La Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales”.

El objetivo principal de la Conferencia Naval Interamericana es el proveer intercambio de ideas, conocimiento y un entendimiento mutuo relativo a los problemas marítimos que afectan al Continente. El propósito básico es el de motivar un contacto profesional permanente entre las marinas de los países participantes con el fin de promover la solidaridad hemisférica.



Delegados de la XXVIII CNI



Exposición del Secretario de la RITN

La Secretaría de la RITN asistió a la XIII Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control naval de Trafico Marítimo (CNIE-CNTM) llevada a cabo en Rio de Janeiro, Brasil (del 10-12 diciembre 2018). La Secretaría fue representada por el Capitán de Corbeta Leonardo Daflon.



Delegados de la XIII CNIE-CNTM

## EJERCICIOS

### PANAMAX 2018

La Secretaría de la RITN participo en el Ejercicio PANAMAX 2018 llevado a cabo en la Estación Naval de Mayport, Florida, EE UU. (del 3-10 agosto 2018), con la participación de 20 países. La Secretaría de la RITN fungió como N6, apoyando a todos los participantes en la instalación, mantenimiento y funcionalidad del CENTRIX-IANTN.



La Secretaría de la RITN asistió parte del XXX Ejercicio TRANSOCEANIC llevado a cabo en Brasil (del 06-17 agosto 2018). La Secretaría de la RITN fue representada por el Capitán de Corbeta Rafael Nascimento, Oficial ejecutivo del Destacamento IANTN Brasilia y por el Suboficial Primero Alex Rodrigues Lima, supervisor del Destacamento.



## ANIVERSARIO DE LA RITN

La Secretaría de la RITN cumplió 51 años el 23 de junio del 2018. completed 51 years on June 23, 2018. “Los valores de cada Armada, la cultura de cada país, los idiomas de cada marino, todo eso constituye el núcleo y el espíritu duradero de nuestra Secretaría de la RITN”.



## ALL PARTNERS ACCESS NETWORK (APAN)

El sitio Web All Partners Access Network (APAN) es uno de los canales de comunicación primarios de la RITN. En noviembre del 2018 esta Secretaría creó en APAN el SharePoint "Inter-American Naval Telecommunications Network" (<https://wss.apan.org/pfa/iantn/default.aspx>). Este sitio reemplazó a los 9 grupos que eran manejados por la secretaría de la RITN. El SharePoint provee las herramientas para el planeamiento y ejecución de las CNI y Conferencias Especializadas, así como el compartir información entre la Secretaría de la RITN, destacamentos y centros operacionales. Existen dos sitios:

**IANC:** Este sitio contribuye en el planeamiento, ejecución y registro histórico de las conferencias. Por lo tanto, apoya el intercambio de información entre los participantes de las próximas conferencias, así como en los relevos del país anfitrión de la conferencia.

**IANTN Secretariat:** Es para el intercambio de información entre los países miembros de la RITN. Contiene una gama de herramientas que permiten el intercambio de archivos, teleconferencias, chat y otras capacidades. El usuario puede descargar manuales, boletines anuales, instrucciones de los ejercicios mensuales y otros archivos relacionados con la Red. Este sitio web incluso tiene la capacidad de intercambio de información durante Operaciones de Asistencia Humanitaria en Casos de Desastre.

Los links para solicitar acceso están en la página principal. Hay un link para crear una cuenta para aquellos que aún no cuenten con un perfil en APAN

The screenshot shows the SharePoint interface for the Inter-American Naval Telecommunications Network (IANTN). At the top, there is a navigation bar with the site name and user information. Below that, a message states: "Before you can access the IANTN communities, a group owner must add you as a member. Follow the link and fill out the appropriate form." There is also an "Announcements" section with a "New" button and a date of 9/20/2018 6:45 AM. The main content area is divided into two columns. The left column contains a list of committees and conferences, including "IANC - 2020", "Naval Control of Shipping - 10-14 Dec 2018", "Intelligence Directors - 2019", "Interoperability - 2019", "Directors of Navy Academies - 2019", "Telecommunications and Information - 2019", "Science, Technology & Innovation - 2020", and "Helicopter Operations (HOSTAC) - To be defined". The right column contains a table with administrative and legislative information, listing various committees and their descriptions.

Administrative / Legislativa	
(IANTN) Secretariat	Inter-American Naval Telecommunications Network Secretariat
Secretaría de la RITN	Secretaría de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales
Secretaria da RITN	Secretaria da Rede Naval Interamericana de Telecomunicações
IANC	Inter-American Naval Telecommunications Network
CNI	Conferencia Naval Interamericana
CNI	Conferência Naval Interamericana
SIANC-DE	Specialized Inter-American Naval Conference in Directors of Intelligence
CNI-DE	Conferência Naval Interamericana Especializada em Diretores de Inteligência
CNI-DE	Conferência Naval Interamericana Especializada em Diretores de Inteligência
SIANC-DNA	Specialized Inter-American Naval Conference in Superintendents of Naval Academies
CNI-DNA	Conferência Naval Interamericana Especializada em Diretores de Academias Navales
CNI-DNA	Conferência Naval Interamericana Especializada em Diretores de Academias Navales
SIANC-HOSTAC	Specialized Inter-American Naval Conference (Conferencia Naval Interamericana Especializada) in Helicopter Operations from Ships Other than Aircraft Carriers
CNI-HOSTAC	Specialized Inter-American Naval Conference (Conferência Naval Interamericana Especializada) em Operações de Helicópteros em Navios Outros que não Carreiras de Avião
CNI-HOSTAC	Conferência Naval Interamericana Especializada em Interoperabilidade
SIANC-I	Specialized Inter-American Naval Conference in Interoperability
CNI-I	Conferência Naval Interamericana Especializada em Interoperabilidade

Página principal del sitio SharePoint en APAN

PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE LA RITN



ERIC MOYER  
CAPITÁN DE FRAGATA  
US NAVY  
SECRETARIO



RODRIGO ALEJANDRO ZARATE JACINTO  
CAPITÁN DE CORBETA  
ARMADA DE MEXICO  
SUBSECRETARIO



ALBERTO E. FIALLO CATTANI  
CAPITÁN DE FRAGATA  
ARMADA DE ECUADOR  
SECRETARIO ADJUNTO PARA  
PLANEAMIENTO E INICIATIVAS  
ESTRATEGICAS



SERGIO DAVIS VEGA  
CAPITÁN DE CORBETA  
MARINA DE PERU  
SECRETARIO ADJUNTO PARA  
OPERACIONES Y MENTENIMIENTO



LEONARDO FREITAS DAFLON DA SILVA  
CAPITÁN DE CORBETA  
MARINA DE BRASIL  
SECRETARIO ADJUNTO PARA INFORMACION  
Y ESTADISTICAS



JOSEPH THOMAS  
CHIEF WARRANT OFFICER 4  
US NAVY  
SECRETARIO ADJUNTO PARA  
ADMINISTRACION



FELIX ROLANDO LAXI  
SUBOFICIAL PRIMERO  
ARMADA ARGENTINA  
ASISTENTE ADMINISTRATIVO

*EVOLUCION ESCUDO DE LA RITN*

 <p>1974</p>	 <p>1994</p>
 <p>2004</p>	 <p>2012</p>

AUTORIDADES NAVALES ADMINISTRATIVAS

ARGENTINA



JOSE LUIS VILLAN  
VICEALMIRANTE  
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE  
LA ARMADA



ROBERTO OSCAR SANTOPIETRO  
CAPITAN DE NAVIO  
JEFE DEL SERVICIO DE COMUNICACIONES  
NAVALES

BRASIL

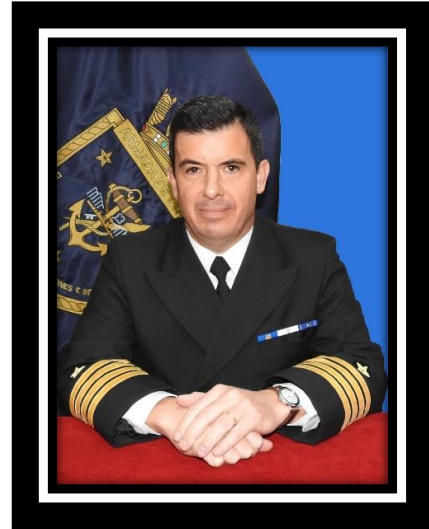


EDUARDO BACELLAR LEAL FERREIRA  
ALMIRANTE  
COMANDANTE DA MARINHA



ARTHUR FERNANDO BETTEGA CORRÊA  
CONTRALMIRANTE  
DIRETOR DE COMUNICAÇÕES E  
TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

CHILE



JULIO LEIVA MOLINA  
ALMIRANTE  
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

FERNANDO LE DANTEC HUDSON  
CAPITAN DE NAVIO  
DIRECTOR DE TELECOMUNICACIONES E  
INFORMÁTICA DE LA ARMADA

COLOMBIA



ERNESTO DURAN GONZALES  
VICEALMIRANTE  
COMANDANTE ARMADA NACIONAL

ALVARO JOSE CERMEÑO PETRO  
CAPITAN DE NAVIO  
DIRECTOR TECNOLOGÍAS DE  
INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

ECUADOR



RENÁN RUIZ CORNEJO  
CONTRALMIRANTE  
COMANDANTE GENERAL DE LA  
ARMADA



MAURICIO ALVEAR ORAMAS  
CONTRALMIRANTE  
JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA  
ARMADA

UNITED STATES OF AMERICA



JOHN M. RICHARDSON  
ADMIRAL  
CHIEF OF NAVAL OPERATION



SEAN S. BUCK  
REAR ADMIRAL  
COMMANDER U.S. NAVAL FORCES,  
SOUTHERN COMMAND

MEXICO



VIDAL FRANCISCO SOBERON SANZ  
ALMIRANTE  
SECRETARIO DE MARINA

JESUS ORTIZ ESTEVEZ  
CAPITAN DE NAVIO  
JEFE SECCION QUINTA DEL ESTADO  
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

PARAGUAY



PAULO MARIA GOMEZ BENITEZ  
VICEALMIRANTE  
COMANDANTE DE LA ARMADA

JORGE CORONEL AGUIRRE  
TENIENTE DE NAVIO  
COMANDANTE DE COMUNICACIONES  
NAVALES

PERU



CERDAN RUIZ FERNANDO RAUL  
ALMIRANTE  
COMANDANTE GENERAL DE LA  
MARINA



CABALLERO RONCAL CESAR MANUEL  
CONTRALMIRANTE  
DIRECTOR DE TELEMATICA DE LA  
MARINA

URUGUAY



CARLOS EDUARDO ABILLEIRA ARIS  
ALMIRANTE  
COMANDANTE Y JEFE DE LA ARMADA



OSCAR DANIEL ANTONINI PIRIZ  
CAPITAN DE NAVIO  
JEFE DE LA QUINTA DIVISIÓN DEL  
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA  
ARMADA

FOTOS NO DISPONIBLES

BOLIVIA

CANADA

GUATEMALA

HONDURAS

NICARAGUA

PANAMA

REPUBLICA DOMINICANA

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

## PERSONAL OPERATIVO

### IANTN DET BUENOS AIRES AR



ANSELMO OMAR HERRERA  
CAPITAN DE FRAGATA  
JEFE DE DESTACAMENTO



**OPERADORES**  
SUBOFICIAL SEGUNDO MARISOL ILEANA BROCHIERO  
AGENTE CIVIL OSCAR ALVAREZ  
CABO PRIMERO GUSTAVO ALEJANDRO CRUZ  
CABO PRINCIPAL GONZALO FEDERICO POLI

### IANTN DET BRASILIA BR



FABIO TAYAROL MARQUES  
CAPITAN DE FRAGATA  
JEFE DE DESTACAMENTO



**OPERADORES**  
CT(EN) Daniel Almeida de Medeiros, SO-CN Mauro Fernandes de Jesus, SO-CN Alex Rodrigues Lima, 1ºSG-CN Ubirailson da Silva, 2ºSG-CN Sérgio Alves da Silva, 2ºSG-CN André Medeiros Barreiros, 2º SG-CN Marcio Fernando de Souza Luz, 2ºSG-CN André Luiz Leopoldino do Carmo da Silva, 2ºSG-CN Carlos César Lopes dos Santos, 2ºSG-CN Paulo César Viana Junior, 2ºSG-CN Thiago Alcântara Silva, 2ºSG-CN Anderson Joel Silva de Araújo, 2ºSG-CN Ricardo de Andrade da Silva, 3ºSG-CN Daniel de Oliveira Braga, 3ºSG-CN Ramires Santos Pires e 3ºSG-CN Rafael Nascimento Borgatti.

IANTN DET SANTIAGO CI



CHRISTIAN MAHN VILICICH  
CAPITAN DE FRAGATA  
JEFE DE DESTACAMENTO



OPERADORES

CABO SEGUNDO (COM.) FELIPE ROJAS VALENZUELA, CABO PRIMERO (COM.) FRANCISCO GONZÁLEZ VERA, CABO SEGUNDO (COM.) EDGARDO BERRIOS MARTINEZ, SARGENTO SEGUNDO (COM.) JUAN VILLASECA MORALES, TENIENTE PRIMERO SR. FELIPE VALDES CHAMORRO, SARGENTO PRIMERO (COM.) MANUEL GUTIERREZ RIFFO, SARGENTO SEGUNDO (COM.) VICTOR MOYANO ORELLANA, CABO PRIMERO (COM.) LEONARDO TORRES MERINO, CABO SEGUNDO (COM.) ELIAS SIERRA CASTRO.

IANTN DET BOGOTA CO



GUILLERMO ALEJANDRO GARCÍA DOMÍNGUEZ  
TENIENTE DE NAVIO  
JEFE DE DESTACAMENTO



OPERADORES

S2MCE JAIRO ENRIQUE CORTEZ RODRIGUEZ  
S3AIEL EDWIN FABIAN PRIETO SANDOVAL  
S3MCE GREGORIO HERRERA MORENO

IANTN DET QUITO EC



ANDRÉS ALMEIDA FREIRE  
TENIENTE DE NAVIO  
JEFE DE DESTACAMENTO



JORGE LÓPEZ VERA  
TENIENTE DE NAVIO  
JEFE DEL CENTRO  
OPERACIONAL



RODRIGO COYAGO  
SARGENTO PRIMERO  
OPERADOR DEL  
DESTACAMENTO



HARRY LLAGUNO  
SARGENTO SEGUNDO  
OPERADOR DEL  
CENTRO OPERACIONAL

IANTN DET MAYPORT FL



ERIC MOYER  
COMMANDER  
CHIEF OF DETACHMENT



CHIEF WARRANT OFFICER 4  
JOSEPH THOMAS

IANTN DET ASUNCION PY



JORGE CORONEL AGUIRRE  
TENIENTE DE NAVIO  
JEFE DE DESTACAMENTO



PERSONAL RITN PARAGUAY

IANTN DET CALLAO PE



MANUEL CASTILLA SALAZAR  
TENIENTE DE NAVIO  
JEFE DE DESTACAMENTO



OPERADORES  
TECNICO SUPERVISOR 2 JOSE LUIS MOGOLLON ASTUDILLO  
OFICIAL DE MAR PRIMERO MICHAEL RUIZ PENA

**IANTN DET MONTEVIDEO UY**



**ELBIO FRANCA DE LIMA**  
SUBOFICIAL DE CARGO (COM)  
JEFE DE DESTACAMENTO



**OPERADORES**

Cabo de Primera (COM) Carlitos OJEDA, Cabo de Segunda (COM) Sandra ASTRADA; Cabo de Segunda (COM) Carlos VIERA, Marinero de Primera (COM) Jimena BERGARA, Cabo de Segunda (COM) Vanesa GAITAN

FOTOS NO DISPONIBLES

IANTN DET LA PAZ BO

IANTN DET OTTAWA CA

IANTN DET PUERTO QUETZAL GT

IANTN DET TEGUCIGALPA HO

IANTN DET CDMEXICO MX

IANTN DET MANAGUA NI

IANTN DET PANAMA PA

IANTN DET SANTO DOMINGO DR

IANTN DET CARACAS VE

## PREMIO A LA MEJOR ESTACION

### ANTERIORES GANADORES DEL PREMIO A MEJOR ESTACION

AÑO	ESTACION GANADORA	PAIS
1989	IANTN DET MONTEVIDEO	URUGUAY
1990	IANTN DET CARACAS	VENEZUELA
1991	IANTN DET CALLAO	PERU
1992	IANTN DET CALLAO	PERU
1993	IANTN DET ASUNCION	PARAGUAY
1994	IANTN DET ASUNCION	PARAGUAY
1995	NO SE ENTREGO PREMIO. TRANSICION A VSAT	----- --
1996	NO SE ENTREGO PREMIO. TRANSICION A VSAT	----- --
1997	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
1998	IANTN DET CALLAO	PERU
1999	IANTN DET LA PAZ	BOLIVIA
2000	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2001	IANTN DET QUITO	ECUADOR
2002	IANTN DET BUENOS AIRES AND IANTN DET CALLAO	ARGENTINA - PERU
2003	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2004	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2005	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2006	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2007	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2008	NO SE ENTREGO PREMIO. TRANSICION DE VSAT A CENTRIXS	-----
2009	IANTN DET MONTEVIDEO	URUGUAY
2010	IANTN DET BUENOS AIRES	ARGENTINA
2011	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2012	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2013	IANTN DET QUITO	ECUADOR
2014	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2015	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2016	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL
2017	IANTN DET BRASILIA	BRAZIL



## PREMIO A MEJOR ESTACION 2017

### IANTN DET BRASILIA



IANTN DET Brasilia BR fue la mejor estación 2017. El Jefe de la Estación de Radio en Brasilia, Jefe del Destacamento Capitán Fábio Tayarol y su equipo, recibieron premio y certificados.



Equipo IANTN DET Brasilia BR

## PERSONAL PREMIADO CON MEDALLAS Y DISTINTIVOS DE LA RITN EN 2018

### MEDALLAS

<b>ARGENTINA</b>	
Capitán de Corbeta	Cristian Adrian Perez
Suboficial Primero	Oscar Ruben Bejar
Cabo Primero	Mayra Alejandra Rojas
<b>BRAZIL</b>	
Capitão de Fragata	Fábio Tayarol Marques
Capitão de Fragata	Marcel Parreiras de Bragança Oneto Araujo
Capitão-Tenente	Daniel Almeida de Medeiros
Capitão-Tenente (AA)	Cláudio Verdán de Mattos
Suboficial	Alex Rodrigues Lima
Segundo-Sargento	Sergio Alves da Silva
<b>CHILE</b>	
Capitán de Navío	Claudio Yáñez Aguilera
Teniente Primero	Felipe Valdés Chamorro
<b>COLOMBIA</b>	
Suboficial Jefe	Jaime Alonso Córdoba Henao
Suboficial Segundo	Jairo Enrique Cortez Rodriguez
Suboficial Tercero	Edwin Prieto Sandoval
Suboficial Tercero	Gregorio Herrera Moreno
<b>ECUADOR</b>	
Capitán de Corbeta	Nixon Ruiz Castello
<b>MEXICO</b>	
Teniente de Fragata	Kristopher Castillejos Martínez
<b>PARAGUAY</b>	
Capitán de Corbeta	Jorge Coronel Aguirre
Suboficial de Primera	Claudio Saucedo Valenzuela
Suboficial de Segunda	Valdo Denis Correa Maciel
<b>URUGUAY</b>	
Cabo de Primera	Carlitos Ojeda
Cabo de Segunda	Carlos Viera



## DISTINTIVOS

<b>ARGENTINA</b>	
Suboficial Primero	Felix Rolando Laxi
<b>BRAZIL</b>	
Suboficial	Mauro Fernandes de Jesus
Segundo-Sargento	André Medeiros Barreiros
<b>CHILE</b>	
Capitán de Navío	Fernando Le Dantec Hudson
Cabo Primero (Com.)	Omar Alarcón Pereira
Cabo Primero (Com.)	Leonardo Torres Merino
Cabo Primero (Com.)	Francisco González Vera
Cabo Segundo (Com.)	Edgardo Berríos Martínez
Cabo Segundo (Com.)	Elías Sierra Castro
Marinero Primero (Com.)	Gabriel Contreras Aravena
<b>COLOMBIA</b>	
Suboficial Jefe	Jaime Alonso Córdoba Henao
Suboficial Segundo	Jairo Enrique Cortez Rodriguez
Suboficial Tercero	Gregorio Herrera Moreno
<b>ECUADOR</b>	
Capitán de Corbeta	Nixon Ruiz Castello
Capitán de Fragata	Alberto Fiallo
Sargento Segundo-ET	Javier Alejandro Villamarin Carrillo
Cabo Primero	Hector Jose Salinas Arellano
<b>MEXICO</b>	
Capitán de Corbeta	Rodrigo Alejandro Zarate Jacinto
Teniente de Fragata	Kristopher Castillejos Martínez
<b>URUGUAY</b>	
Cabo de Primera	Carlitos Ojeda
Cabo de Segunda	Carlos Viera



## SECRETARÍA RITN OBJETIVOS 2019

### CORTO PLAZO

- Realizar visitas de coordinación
- Transferir la secretaría de la CNIE-T&I a Brasil
- Fomentar la cultura de la Ciberdefensa

### MEDIANO PLAZO

- Total participación con los países miembro
- Asesorar desarrollos tecnológicos, impacto, costos y beneficios de la interoperabilidad.
- Apoyar a Brasil en preparación a la CNIE-T&I 2019
- Trabajar con los países miembros y el US SOUTHCOM para consolidar los Enclaves y expandir la RITN
- Renovar/Actualizar U.S. & PN IANTN MOU (Memorándum de Entendimiento)

### LARGO PLAZO

- Aprovechar el éxito operacional de CENTRIXS
- Incrementar la coordinación con la JID
- Incrementar la coordinación de nuestras contrapartes del Ejército y Fuerza Aérea
- Expandir el Diesel Electrical Submarine Initiative (DESI) a sitios en tierra

**ARGENTINA**



**SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES DE LA ARMADA ARGENTINA**

**RESPONSABLE DEL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT**

El Programa Internacional “COSPAS-SARSAT” en la República Argentina fue implementado el 9 de enero de 2002, a través de una carta de adhesión al programa, depositada en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El proyecto se materializó a través de un emprendimiento conjunto entre la Armada y la Fuerza Aérea Argentina, a solicitud del Ministerio de Defensa en el año 1994, con la creación del Servicio de Alerta de Socorro Satelital (S.A.S.S.), Agencia Nacional ante la Organización Internacional COSPAS-SARSAT, cumpliendo con el deseo argentino de implementar un Segmento Terrestre del Sistema Satelital COSPAS-SARSAT.

El sistema comenzó a instalarse en junio de 2001, integrándose a la red mundial el 11 de marzo del año 2002, con el sistema en modo IOC (Initial Operational Capability); alcanzando Plena Capacidad Operativa desde el 01 diciembre del año 2002 (cuando el sistema, luego de aprobar los tests que solicita COSPAS-SARSAT fue declarado en “Condición de operación completa” FOC - Full Operational Capability).

**COSPAS-SARSAT**

El Programa es una constelación de satélites que monitorean en forma ininterrumpida las emisiones generadas por radiobalizas de emergencia de aeronaves (ELT), embarcaciones (EPIRB) o personas (PLB), que han sido activadas manual o

automáticamente. Estas emisiones son retransmitidas a estaciones terrestres que se encargan de reencaminar las alertas a los distintos Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (RCCs).

El sistema consta de tres segmentos:

- Segmento espacial: Compuesto por tres constelaciones:
  - 5 satélites Geoestacionarios (GEO),
  - 32 satélites (16 en prueba) Orbita Media (MEO)
  - 6 satélites de Orbita Baja (LEO).
  
- Segmento terrestre: Un total de 30 estaciones (Centros Control de Misión) que reciben y procesan los mensajes enviados desde los satélites para generar las alertas de peligro.
  
- Segmento usuario: Compuesto por radiobalizas de emergencia que transmiten una señal durante las situaciones de peligro (la población actual se estima en 1.516.000 balizas de 406 Mhz a nivel global).

## **FUNCIONAMIENTO**

El programa Internacional Cospas – Sarsat detecta y localiza las posiciones geográficas de las balizas de las siguientes maneras:

- Mediante satélites geoestacionarios que detectan en forma instantánea las emisiones de balizas de 406 Mhz con información de GPS asociada o no.
- Mediante satélites de órbita baja que reciben emisiones de balizas en la frecuencia de 406 Mhz para luego calcular la posición de la baliza utilizando el desplazamiento “Doppler” de la frecuencia. Este cálculo requiere, de al menos,

dos pasadas de satélite sobre la posición de la baliza activada (unos 40 minutos promedio entre pasada y pasada) para entregar una posición final.

- Mediante satélites de órbita media que reciben emisiones de balizas en la frecuencia de 406 Mhz para luego calcular la posición por triangulación analizando la Diferencia de Tiempo de Arribo y Diferencia de Frecuencia de señal (TOA/DOA).

### **CENTRO DE CONTROL DE MISIÓN ARGENTINA (ARMCC)**

El ARMCC constituye el elemento operativo del S.A.S.S. y cumple la tarea vital de:

“Distribuir la información de alertas de peligro y datos de localización, usando facilidades espaciales y terrestres para detectar y localizar las señales de radiobalizas de alerta de peligro a fin de ayudar en las operaciones de búsqueda y rescate dentro del área de servicio asignado al ARMCC; y distribuir información de datos de alerta de seguridad marítima para buques (S.S.A.S) a la autoridad competente designada”.

El ARMCC en argentina está instalado en el Grupo III de Comunicaciones de la Fuerza Aérea Argentina (I Brigada Aérea - El Palomar). El mismo controla una (1) MEOLUT, dos (2) LEOLUTs y una GEOLUT, ubicadas en las siguientes localidades:

- a. GEOLUT I - El Palomar
- b. ARLUT II - Rio Grande
- c. ARLUT IV - El Palomar
- d. AR MEOLUT - El Palomar - Rio grande

Las LEOLUTs argentinas proveen procesamiento total en la frecuencia 406 Mhz, incluyendo procesamiento global de datos y procesamiento combinado LEO/GEO.

El área de cobertura y de responsabilidad del segmento terrestre argentino incluye: Argentina, parte de la Antártida, el sudoeste del Océano Atlántico (hasta el meridiano 10º W) incluyendo las Islas Malvinas, con una superficie total aproximada de 14.571.274 Km<sup>2</sup>.

La AR MEOLUT argentina instalada en diciembre 2015, es equipamiento de última tecnología y parte del proyecto AR MEO. Su diseño y construcción fue establecido para seguir la migración de COSPAS-SARSAT a un modo más eficiente como lo es el sistema MEOSAR, que utiliza satélites GPS-Glonass-GALILEO. La AR MEOLUT está Compuesta por seis (6) Canales/antenas y distribuidas:

- 4 canales en El Palomar,
- 2 canales en Rio grande.

Completando el proyecto AR MEO esta la Consola Operativa MEOMCC que procesa los datos satelitales y en un futuro será la que integre todas las señales (LEO-GEO-MEO) y distribuya las alertas a los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (RCCs).



<https://cospas-sarsat.int/en/system-overview/cospas-sarsat-system>

El Centro de Control de Misión Argentina (ARMCC) mantiene la Base Nacional de datos de registro de Balizas Marítimas, Aéreas y Personales de 406 Mhz, y a su vez esta adherida al Registro Internacional de Base de Datos Balizas (IBDR) "On Line", propuesto por el Secretariado de la Organización COSPAS-SARSAT .

El segmento terreno argentino es mantenido y operado las 24 horas del día, los siete días de la semana y los 365 días del año por personal de la Armada y Fuerza Aérea Argentina, especialmente instruidos y seleccionados bajo la responsabilidad del S.A.S.S.

Actualmente el S.A.S.S., se encuentra comisionando (homologación) el Equipamiento MEO, esperando tener todo el equipamiento comisionado para el segundo semestre del año 2019.

La Armada y la Fuerza Aérea Argentina emplean sus propios recursos (personal y material) para ejercer la Administración y Operación del Segmento Terrestre instalado a través de la Agencia Nacional denominada S.A.S.S y un organismo Operativo que es el Centro de Control de Misión Argentina (ARMCC) cuyas responsabilidades y competencias son compartidas y rotativas en forma bianual según lo establecido en un Acta de Acuerdo firmada por los jefes de Estado Mayor General de las respectivas fuerzas.

En el bienio 2018-2019 el Servicio de Alerta de Socorro Satelital se encuentra a cargo del Jefe del Servicio de Comunicaciones Navales, Señor Capitán de Navío Don Roberto Oscar Santopietro y el Centro control de Misión Argentina a cargo de un oficial de la Fuerza Aérea Argentina.

La República Argentina mantiene los compromisos Internacionales y Regionales asumidos ante Programa COSPAS-SARSAT, OACI y OMI en lo que respecta a brindar alerta temprana y localización de radiobalizas de emergencia de aeronaves, buques y personas siniestradas, a fin de colaborar eficientemente con las tareas de búsqueda y salvamento en el área de cobertura de responsabilidad.

Desde sus inicios, septiembre de 1982 (Declaración operativa 1985) y hasta el 2018, el programa internacional COSPAS-SARSAT ha proporcionado aviso sobre señales de alerta que han permitido el rescate de más de 41.7500 personas en alrededor de 11.800 acontecimientos S.A.R en todo el mundo.

El Centro de Control de Misión Argentina (ARMCC) ha participado de 93 casos S.A.R reales colaborando en el rescate de 842 personas.

**BRASIL**



**LA ARMADA LANZA AL MAR EL SUBMARINO  
"RIACHUELO", EL PRIMERO DEL PROSUB**

El 14 de diciembre, la Armada lanzó al mar el Submarino "Riachuelo", el primero de una serie de cuatro submarinos convencionales y uno con propulsión nuclear que están siendo construidos por el Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB).

El marco de la nueva fase del PROSUB ocurrió en el Complejo Naval de Itaguaí (RJ), cuando el "Riachuelo" descendió por el Shiplift (ascensor de barcos) hasta el agua. La maniobra tuvo una duración de 30 minutos.



Submarino "Riachuelo" sobre el Shiplift (ascensor de barcos)

El Comandante de la Armada, Almirante de Esquadra Leal Ferreira, resaltó la importancia de la entrega del submarino a Brasil y a la Armada. "En el día de hoy, celebramos un marco del PROSUB, al mismo tiempo que enaltecemos las tradiciones marineras y festejamos una conquista para la sociedad brasileña y la comprobación de la calificación profesional e industrial instalada en Brasil", afirmó.

Sobre el PROSUB - Para proteger la "Amazonia Azul" y garantizar la soberanía brasileña en el mar, la Armada de Brasil invierte en la expansión de la Fuerza Naval y en el desarrollo de la industria de la defensa. La parte esencial de esta inversión es el Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB), con la producción de cuatro submarinos convencionales y culminará en la fabricación del primero con propulsión nuclear, el "Álvaro Alberto", previsto para estar listo en 2029.

El Submarino "Riachuelo" tiene 72 metros de largo, seis de diámetro y peso de 1.870 toneladas. Se mueve por propulsión diesel-eléctrica y armado con torpedos, misiles y minas. Tiene autonomía en el mar de 70 días y capacidad de 300 metros de inmersión. La tripulación está compuesta por 35 militares.

La Estrategia Nacional de Defensa, lanzada en 2008, estableció que Brasil necesita una "fuerza naval de envergadura". En ese mismo año, se firmó un acuerdo de transferencia de tecnología entre Brasil y Francia, que dio inicio al Programa.

Además de los cinco submarinos, el programa contempla la construcción de infraestructura industrial y de apoyo a la operación de los submarinos, que engloba los astilleros, la base naval y la unidad de fabricación de estructuras metálicas, en el municipio de Itaguaí (RJ).

**LA ESTACIÓN DE RADIO DE LA ARMADA EN BRASILIA**

**(PWX-33)**

**COMPLETA 58 AÑOS DE ACTIVIDADES**

La Estación de Radio de la Armada en Brasilia PWX-33 fue creada en 23 de noviembre de 1960 y tiene como misión principal, controlar y coordinar la Red Principal del Servicio Fijo, integrando los Distritos Navales y la Red Operativa de la Marina (REOMARINHA) en varias partes del país. Además, la PWX-33 mantiene en sus instalaciones el Destacamento IANTN DET BRASILIA BR, desde 01 de septiembre de 1989 cuando substituyó a la Estación de Radio de la Armada en Rio de Janeiro (PWZ-33). En esta época las transmisiones se efectuaban vía HF. A partir del 13 de julio de 1994 se pasó a operar en canal VSAT, siendo este sustituido en 2009 por CENTRIXS, hasta la actualidad. Ha conquistado el premio al "Mejor estación" en 1997, 2000, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2011, 2012, 2014, 2015, 2016 y 2017.

Durante sus 58 años de servicio, la Estación PWX-33 ha mantenido su vocación de buscar siempre cumplir las tareas que a ella encomendado y estar lista para atender las necesidades de las unidades de la Armada brasileña, en acuerdo con su lema: "EN EL SERVICIO DE COMUNICACIONES, APOYAR ES NUESTRA MISIÓN".

CHILE



**200 AÑOS NAVEGANDO AL SERVICIO DE LA PATRIA,  
CON TRADICIÓN Y VISIÓN DE FUTURO.**

El año 2018 es particularmente especial para la Armada de Chile ya que se celebra el Bicentenario de nuestra gloriosa Institución. No hay una fecha definida por decreto que indique la creación de nuestra Armada, pero para ello se toma como referencia la creación y zarpe de la primera Escuadra Nacional, hecho ocurrido el 10 de octubre del año 1818.



Zarpe Primera Escuadra Nacional, 10 de octubre de 1818

Si bien es cierto la creación de la primera Escuadra Nacional significó la consolidación de la presencia de la naciente República de Chile en el océano Pacífico, es importante mencionar que la primera unidad de combate de nuestra nación fue el bergantín “Águila”, buque de origen español que fuera capturado hábilmente por patriotas chilenos el año 1817.

Con la consolidación de la Escuadra Nacional fue posible no sólo lograr la anhelada independencia de nuestro país del reino de España, sino que también fue posible contribuir en las acciones que permitieron la independencia del Perú.

Con el tiempo, la Armada de Chile ha participado prácticamente en todas las gestas que han dado grandeza a la Nación, no solo siendo crucial su participación en los conflictos bélicos en que el País se ha visto enfrentado, sino que también contribuyendo a la



Mega Incendio de Valparaíso, año 2014

consolidación de la soberanía en lugares tan alejados como lo son Rapa Nui (Isla de Pascua) o Puerto Williams.

La Armada de Chile es una institución que ha sido crucial en el apoyo a la civilidad ante la ocurrencia de catástrofes o emergencias, tal como lo fue después del terremoto que afectara la zona central de Chile el 27 de febrero del 2010 o durante el mega incendio que afectó a la ciudad de Valparaíso.



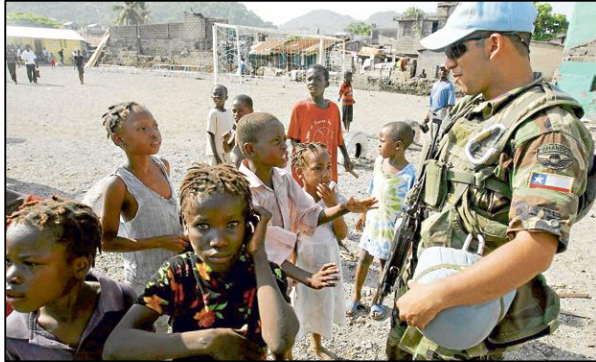
RIMPAC 2018

En la actualidad, la Armada de Chile no es sólo un actor relevante en el ámbito nacional custodiando nuestras costas y apoyando a las comunidades que habitan en las localidades aisladas, sino que también es un actor relevante en el ámbito internacional. Durante el presente año la Armada de Chile participó activamente en ejercicios tales como DESI o RIMPAC, destacando especialmente que, durante la ejecución del ejercicio RIMPAC 2018, fue la Armada de Chile la encargada de

comandar las operaciones navales realizadas, siendo primera vez en la historia que a un

país no anglo parlante se le otorga dicha tarea, lo que significó un motivo de tremendo orgullo profesional no solo para los marinos chilenos, sino que para todo el País.

Chile participa activamente en misiones de Paz de la ONU, por lo mismo, a través de la Armada de Chile se ha apoyado con funcionarios y equipamiento en países tales como Haití, Chipre y en la República Centro africana, teniendo siempre como



Armada de Chile en Haiti

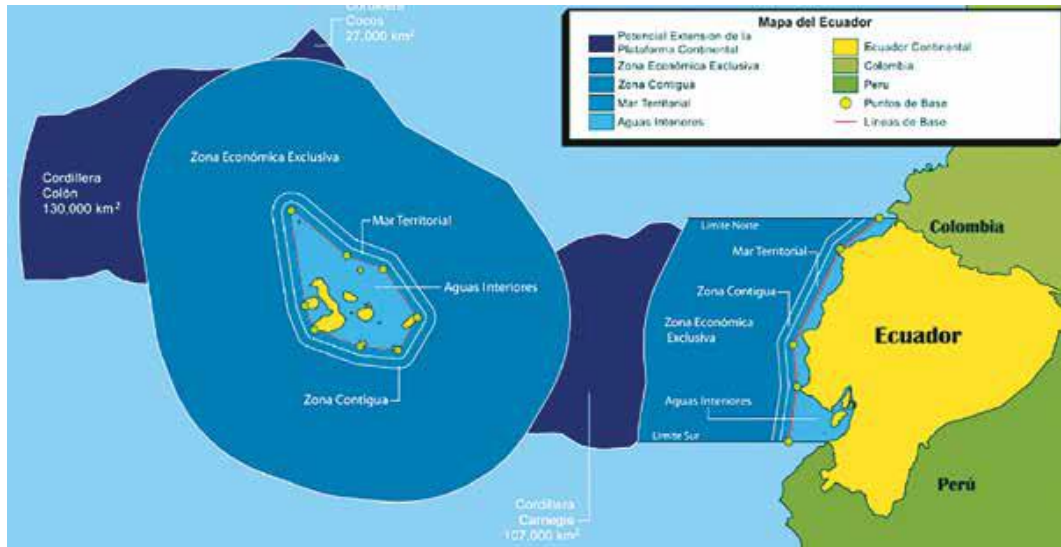
prioridad poder contribuir con el restablecimiento del orden, pero en especial con el bienestar de la población.

Los 200 años navegados por la Armada de Chile no han sido en vano, esto en especial por lo que ha significado para el País el aporte brindado por esta noble institución. Como marinos, es nuestro deber y compromiso seguir entregando el máximo de nuestras capacidades en cada actividad, esto siempre con el objetivo de contribuir al cumplimiento de los objetivos de la Armada, lo que sin lugar a dudas, aportará a la grandeza de Chile.

ECUADOR



## EL MAR EQUINOCCIAL DEL ECUADOR



## ORIGIN OF THE “MAR EQUINOCCIAL” CONCEPT

El hito más significativo que da origen al concepto de Mar Equinoccial del Ecuador se produjo el 27 de agosto de 1980 a raíz de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar el Proyecto de la CONVEMAR. Después de dos años y unos meses, el 10 de diciembre de 1982, se firma el documento final que contiene 320 artículos y 9 anexos en Montego Bay, Jamaica, con la participación de 156 delegados de diferentes países. Este instrumento, que entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, mantiene el objetivo de instaurar un régimen jurídico para los mares y océanos, a través del cual orienta a los estados hacia un justo y sustentable uso de los recursos del mar.

Aunque en un inicio el Ecuador no fue parte signataria de la CONVEMAR, era indudable pensar que, tarde o temprano, las repercusiones de este instrumento del derecho internacional marítimo involucrarían al país, y por lo tanto a las instituciones con competencias inherentes a la actividad marítima, entre ellas la Armada del Ecuador.

El segundo aspecto, que en precedencia es más antiguo que la CONVEMAR, pero que contribuye transcendentamente al origen del concepto del Mar Equinoccial es el Tratado Antártico, mismo que se firmó en Washington, Estados Unidos, el 1 de diciembre de 1959 y entró en vigor el 23 de junio de 1961. Este instrumento del derecho internacional establece un modelo de consenso y autocontrol en bien del patrimonio común de la humanidad; estableciendo entre otras cosas, la utilización del Continente Blanco exclusivamente para fines pacíficos, la libertad de investigación científica y la cooperación internacional. Cabe mencionar que, debido a las expediciones científicas y la construcción de la Estación Pedro Vicente Maldonado el Ecuador adquiere el estatus de Miembro Consultivo con voz y voto desde el 19 de noviembre de 1990.

Otro de los temas a considerar dentro del origen del concepto de Mar Equinoccial es la propuesta del Eje Multimodal Manta-Manaos, el mismo que une los océanos Pacífico y Atlántico a través de un corredor interoceánico formado por 500 km de carreteras en el Ecuador y 2,700 km de vía fluvial navegable entre Ecuador y Brasil. Aunque la aplicación práctica de esta ruta de comercio no ha sido ejecutada en su totalidad, es indiscutible la importancia que implica su concepción geopolítica al mantener abierta una puerta, no solo con los países amazónicos, sino también con el segundo océano más grande del planeta.

De igual forma, para el origen del concepto de Mar Equinoccial es necesario tomar en cuenta la proyección del país en lo que se denomina el Océano Pacífico Oriental (OPO), tema que está ligado de manera directa con la industria de la pesca. En este sentido, el Estado tiene interés en el espacio marítimo donde los buques pesqueros que enarbolan pabellón nacional realizan sus faenas.

La conjugación de los eventos antes mencionados, que representaban un cambio sustancial en las bases del derecho internacional marítimo, sumados a la condición jurídica vigente de los espacios marítimos y fluviales del país a inicios del siglo XXI, motivaron el interés de llevar a cabo estudios que, en primer lugar, establezcan la importancia de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR y, después, determinen los impactos de la implementación de los cambios de orden jurídico sobre la administración de los intereses marítimos del Estado. De esta manera, en el 2004, a través de un Trabajo de Investigación Individual realizado para la titulación en el Curso de Estado Mayor de la Academia de Guerra Naval, nace el concepto de Mar Equinoccial del Ecuador como una propuesta de la nueva visión oceanopolítica del Estado Ecuatoriano.

#### **UNA VISIÓN MÁS ALLÁ DEL TERRITORIO**

Según Friedrich Ratzel y Rudolf Kjellén la geopolítica es la ciencia que se deriva de la comprensión de las interrelaciones entre el Estado y el entorno geográfico en donde este se desarrolla; por lo tanto, en varios países, el entendimiento de esta materia se ha convertido en un engranaje fundamental para la toma de decisiones en el más alto nivel político.

Se puede decir entonces, que el nivel de influencia que el Estado puede alcanzar debido a su posición geográfica traerá prospectivamente consigo connotaciones de orden político, económico, social y militar con otros estados dentro de su entorno de relaciones internacionales. En este sentido, el estadista dice que aquellas connotaciones deben siempre orientarse al objetivo de garantizar la supervivencia, el crecimiento, el desarrollo y la seguridad del Estado – Nación, así como también su proyección en el tiempo (Gómez, La Prospectiva del pensamiento Geopolítico y Oceanopolítico en la Educación Superior, 2009)

En definitiva, Ratzel afirma que, quienes son más civilizados tendrán una mayor capacidad de expandirse y de influir sobre las demás civilizaciones, propugnando siempre el dominio del espacio, el mismo que incluye el territorio como tal y el espacio vital que se requiere para la existencia misma del Estado.

Pero, qué sucede cuando este concepto se lo traslada hacia una visión geográfica donde el océano y las relaciones que este permite, son el centro del desarrollo y supervivencia del Estado. Alfred Thayer Mahan, oficial de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica, tal vez fue el primer geopolítico que pragmáticamente estructuró una visión oceanopolítica al establecer que, "...aquél Estado que domina el mar, dominará a sus enemigos y podrá desarrollarse económicamente". Se debe entender entonces, que las decisiones políticas para poner en práctica esta visión fueron las que llevaron a dicho país a convertirse en la mayor potencia marítima de la historia. En virtud de ello, EEUU se expandió hacia el mar, adquiriendo Hawái, con una notable posición geo-estratégica en el centro de la cuenca del Pacífico; luego incluyendo a Puerto

Rico, Guantánamo en Cuba, las Filipinas y la zona del Canal de Panamá, donde construyó el canal como un paso estratégico del comercio marítimo.

En el escenario oceanopolítico descrito es donde los intereses marítimos del Estado se transforman en un elemento vital y fundamental, ya que representan todas aquellas actividades que orientan la toma de decisiones para el desarrollo social, económico y político de un país que tiene pretensiones de hacer un uso sustentable y eficiente del mar. Es necesario entonces comprender que estas acciones requieren involucrar a los actores internos de producción que posibilitan la utilización de los recursos y a los externos que materializan los beneficios.

Por otra parte, para Nicolás Spykman, estadista holandés naturalizado en EEUU, el concepto de seguridad nacional adquiere una importancia vital en función de las directrices que la geopolítica entrega a la consecución de los objetivos estratégicos del Estado y a las medidas de seguridad preventivas que se debe tomar para prevalecer ante la visión geopolítica de otros competidores. En este sentido, el mencionado estadista presta especial énfasis al hecho que la seguridad nacional siempre va a ser una responsabilidad neta del Estado y es éste el llamado a garantizarla ante sus ciudadanos a través de sus instituciones. Un ejemplo de la aplicación del análisis de Spykman es el llamado “Perímetro de Seguridad de los EEUU”, el mismo que es una frontera de alarma temprana que se proyecta desde el Estrecho de Bering hasta Hawaii; luego hasta las Islas Galápagos, la Isla de Pascua y cruza el Canal de Magallanes hasta Las Malvinas; de allí asciende hasta el centro del océano Atlántico, en las Islas Azores, y se proyecta hasta

Islandia; regresa por el Norte polar hasta el estrecho de Bering (Gómez, La Prospectiva del pensamiento Geopolítico y Oceanopolítico en la Educación Superior, 2009).

De igual manera que Mahan, el pensamiento de Spykman incluye la importancia de los océanos; visualizando que, para un Estado relativamente pequeño, el balance de poder a través del mar no adquiere un significado militar, sino más bien comercial y de influencia política, debido principalmente a que el comercio es el vínculo que establece el nivel de las relaciones internacionales.

Otro pensador geopolítico es Saúl Bernard Cohen, quien nació en Malden, Massachussets – EEUU en 1927, sirvió en el Ejército de los EEUU durante la Segunda Guerra Mundial, para posteriormente obtener un título de PhD en Ciencias Geográficas en la universidad de Harvard. Su trabajo planteó la “Teoría del Equilibrio Geoestratégico” que visualiza un mundo dividido entre núcleos de poder (EEUU, URSS, China Continental y Europa Marítima) y cinturones de quiebra (Oriente Medio, el Sudeste Asiático y Sudamérica). Respecto a estos cinturones de quiebra, establece que son regiones situadas estratégicamente, ocupadas por estados conflictivos y atrapadas entre los intereses opuestos de varios núcleos de poder.

A partir de la división de poderes, Cohen determina que las potencias de menor grado pueden amenazar significativamente el equilibrio mundial debido a alianzas estratégicas; pudiendo generar situaciones de riesgo que de una u otra manera se verán reflejadas en aspectos sociales, militares, políticos y económicos en el escenario internacional. Respecto a los cinturones de quiebra, donde se encuentra ubicado el Ecuador, menciona que existirán conflictos y que estos son síntomas del resultado de la

evolución de las sociedades modernas. En este sentido, se puede inferir que los países de Sudamérica, entre ellos el Ecuador, se encuentran evolucionando y que los síntomas presentes deben ser tomados en cuenta para su planificación estratégica, la misma que incluye la visión oceanopolítica del Estado.

La visión oceanopolítica se basa en un enfoque geopolítico orientado al sistema agua, considerando a los océanos y mares como un “espacio vital” del Estado, el mismo que sirve como nutriente para el desarrollo y el progreso, con el fin de volverse fuerte, tal como lo mencionó Fredrich Ratzel en sus postulados. En este contexto, las circunstancias y situaciones globales indican que la importancia del mar es y va a ser gravitante en la existencia de las sociedades, no sólo porque es una fuente limitada de recursos naturales, sino también porque geopolítica y estratégicamente representa un espacio de acción política, militar, social y económica de suma influencia para los estados.

Tomando en cuenta lo dicho, para que un Estado logre crear una visión oceanopolítica propia debe considerar tres aspectos fundamentales. El primero, es desarrollar un análisis prospectivo que diseñe y construya los posibles escenarios futuros; de estos, apostar hacia el favorable, con la finalidad de generar las condiciones para que el mismo oriente la toma de decisiones en beneficio de su pueblo. El segundo, es la planificación estratégica orientada al sistema agua como el medio de supervivencia, desarrollo y seguridad del Estado. Finalmente, el tercero, es la consolidación de esta visión en sus ciudadanos, afianzando en la población general la importancia que representa el mar para el Estado, así como también el conocimiento de la simbiosis

existente entre el sistema agua y el sistema tierra al cual están acostumbrados. En definitiva, lo fundamental de la visión oceanopolítica es que debe estar ligada y en consecuencia con una eficiente gestión política de los estamentos e instituciones estatales.

El Almirante Jorge Martínez Busch de la Armada de Chile, que para muchos es el creador de la oceanopolítica, en su obra “OCEANOPOLÍTICA: una alternativa para el desarrollo”, establece, bajo la perspectiva chilena, los principios que rigen a esta materia, los cuales, en forma textual, se explican a continuación:

Actitud Oceanopolítica colectiva. - Debe ser una consideración colectiva. No puede dejarse sólo a la gestión del gobernante; ha de estar en la gestión de todo ciudadano, cualquiera sea su grado de participación en la vida nacional.

Territorio oceánico - El territorio oceánico es el espacio natural para el crecimiento futuro del Estado.

Nivel de desarrollo previo - Requiere un nivel de desarrollo previo, una ocupación del territorio oceánico obliga a tener un alto grado de avance técnico u científico para que sea eficiente.

Sensibilidad con el ciclo vital del Estado - Su sensibilidad a los periodos de decrecimiento y detención del ciclo vital del Estado es directa o será, antes que cualquier otra, la actividad en el medio oceánico la que primero se detenga y abandone, justamente por la complejidad técnica que significa estar en el medio oceánico.

Acción y ocupación en cuatro niveles - Concibe el territorio oceánico como un volumen de cuatro niveles de ocupación y acción: superficie, masa oceánica, suelo oceánico y subsuelo oceánico.

División jurídica y codificación de las actividades - Este territorio oceánico debe ser sometido a una división jurídica y a una codificación de las actividades para su explotación en la forma más eficiente y segura posible. La idea de un código de normas y procedimientos legales para actuar en este medio no puede dejarse para el futuro.

Medio no renovable, posible de descomponerse y degradarse - Conceptúa el medio oceánico como no renovable en cuanto a su textura biológica y química y que se puede descomponer y degradar. Si se precisa un nivel tecnológico avanzado para su explotación, igual nivel se requieren para su conservación, limpieza y recuperación.

Código ecológico nacional - Es de rigor poseer un código ecológico nacional en donde se aborde el tema de la contaminación del continente hacia el Mar Territorial y hacia las aguas interiores.

Adaptar la administración del Estado - Hace falta modernizar y adaptar la organización y la administración del Estado para hacer más eficiente el empleo de los recursos en el territorio oceánico.

Centrarse en la educación - Se asegurará la continuidad de la idea mediante la acción permanente y definitiva de integrar a la educación nacional todas aquellas materias que permitan incorporar el océano a la conciencia individual de cada uno de los habitantes. Labor lenta y difícil que debe partir primero por los profesores, para que

ellos, imbuidos de estar realidad y de las posibilidades que esconde, abran los surcos en la mente y acicateen la imaginación de sus alumnos.

En forma adicional, los Capitanes de Fragata Humberto Gómez y Hugo Pérez (2009), oficiales de la Armada del Ecuador, en su trabajo “LA PROSPECTIVA DEL PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO Y OCEANOPOLÍTICO EN LA EDUCACIÓN SUPERIOR”, acertadamente aumentan un principio tomando en cuenta la realidad ecuatoriana, el mismo que se expone a continuación:

Gobierno con liderazgo y conocimiento de la realidad marítima del País. - Todos los principios anteriores necesitan materializarse mediante la creación de políticas que sólo pueden nacer del pensamiento y la voluntad política. Pero, para que ello ocurra, no debe cimentarse en el asesoramiento de “expertos”, sino en una razonable experiencia y conciencia de lo que significa un país marítimo y una oceanopolítica aplicada en su desarrollo.

Al estudiar estos principios, se hace objetiva la aseveración que implementar una visión oceanopolítica en un Estado es una tarea sumamente compleja. En este sentido, para aplicar la teoría en forma práctica, la construcción de la visión oceanopolítica del Estado ecuatoriano requiere de un esfuerzo constante y de una conciencia del poder político que, en conjunto sus instituciones y la población, se encuentre orientada hacia el Océano Pacífico y a la influencia que sus actores relacionados pueden ejercer sobre los intereses del Estado.

En el escenario citado, la Cuenca del Pacífico aloja a los países que mayor crecimiento económico han presentado en los últimos años y que en su conjunto

concentran más del 50% de la población mundial; lo que, sin duda, es un mercado productor y consumidor nada despreciable. Por ello, el Ecuador, puede aplicar lo establecido por Cohen, en el sentido que debe preocuparse por su natural evolución, siempre tratando que los beneficios económicos y sociales del Océano Pacífico se direccionen a la supervivencia del Estado y su población.

Para el Ecuador del presente y del futuro, el Océano Pacífico y su Cuenca tienen una característica estratégica, debido a que es el escenario mundial que abarca los principales procesos sociales, políticos, económicos, científicos, tecnológicos y financieros de desarrollo. Estos procesos, por su parte integran en forma sinérgica flujos de capital y población, corredores de recursos naturales, redes, ciudades y corredores de infraestructura, que forman parte de una mega estructura económica. Es necesario entonces, que el país se traslade de una visión terrestre a una visión marítima, con la finalidad de encontrar el equilibrio del entorno que relaciona al ciudadano con el mar y aprovechar los beneficios que este brinda a través de sus vectores oceanopolíticos tal como el de comunicaciones marítimas, productivo, recreativo, urbano, jurídico y de poder marítimo.

En el contexto oceanopolítico regional, algunos países de América del Sur ya han consolidado sus visiones oceanopolíticas propias, muchas de ellas iniciadas desde sus Armadas, se han posicionado en la estructura de cada uno de los Estados. A manera de ejemplos se pueden mencionar en Perú, "El Mar de Grau"; en Chile, "El Mar Presencial"; en Argentina "El Mar Argentino" y en Brasil, "La Amazonía Azul".

Como ya se mencionó, al igual que en los ejemplos citados, una propuesta llamada “EL MAR EQUINOCCIAL DEL ECUADOR” nació en la Academia de Guerra Naval a raíz de un trabajo de investigación en el 2004, el mismo que propone “bautizar” con este nombre a la visión oceanopolítica del país; tomando en cuenta para ello, la situación geográfica favorable que ubica al Ecuador como un Estado Ribereño sobre el paralelo 0º cuyo espacio marítimo tiene proyección en dos hemisferios.

#### EL “MAR EQUINOCCIAL” DEL ECUADOR

El concepto de “MAR EQUINOCCIAL” se encuentra enmarcado en la estrategia marítima evidenciando la influencia que tiene el mar y los intereses marítimos en el funcionamiento, desarrollo y progreso del Estado ecuatoriano. En este sentido, establece la importancia que tienen los recursos vivos y no vivos existentes en sus áreas de interés, así como también la trascendencia y repercusión que emanan la Amazonía con sus ríos navegables, las Islas Galápagos y la Antártida. También expone que, para el crecimiento y desarrollo, el Estado en su totalidad depende y dependerá de la integración de sus intereses marítimos, los mismos que se encuentran dentro de sus espacios jurisdiccionales e incluso más allá de ellos, como por ejemplo en los espacios adyacente a las zonas económicas exclusivas y a las plataformas continentales e insulares, en donde las instituciones estatales, conforme a sus competencias, deberán participar, observar, monitorear y controlar las actividades que otros estados realizan en esos espacios.

En definitiva, se debe entender que, el “MAR EQUINOCCIAL” es un mar de Galápagos, un mar de los espacios marítimos jurisdiccionales, un mar de las oportunidades de la Cuenca Asia-Pacífico, un mar de la Antártica; que además incluye los ríos de la Amazonía ecuatoriana y su interacción con la Amazonía de otros estados, que abarca áreas marítimas ubicadas en todo el globo, donde se encuentren los intereses marítimos del Estado. En este marco referencial, el “MAR EQUINOCCIAL” es la transferencia natural hacia la visión marítima del Estado, y por ello, debe ser concebido bajo dos perspectivas distintas pero relacionadas y complementarias en su esencia.

La primera de ellas es la perspectiva espacial-jurisdiccional, la misma que abarca los espacios marítimos jurisdiccionales determinados por la CONVEMAR, es decir Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental, así como también los ríos navegables que se encuentran dentro del territorio nacional. En estos espacios, de acuerdo con el derecho marítimo nacional e internacional, el Estado tiene soberanía y derechos de soberanía sobre los recursos existentes; así como también sobre las actividades que en ellos se realizan.

La segunda, y compleja por su naturaleza, se extiende hasta donde los intereses marítimos del Ecuador llegan y, por lo tanto, pueden encontrarse dentro o más allá de la jurisdicción nacional. Esta perspectiva debe ser concebida en función de las variables espacio y tiempo, así como también en función de la influencia que ejerce el transporte marítimo, el comercio, la actividad pesquera y turística, las relaciones internacionales y los compromisos adquiridos a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Tratado Antártico o cualquier otro convenio internacional de ámbito marítimo.

Bajo las dos perspectivas descritas, el “MAR EQUINOCCIAL” se define, por sí mismo, como una realidad dinámica cuyas fronteras se extienden conforme a los intereses marítimos del Estado.

Tomando en cuenta lo dicho por Friedrich Ratzel y Rudolf Kjellén y el dinamismo que caracteriza a este concepto, se debe entender que, para mantener a favor las connotaciones de orden político, económico, social y militar con otros estados, el Ecuador debe ejercer de manera plena, íntegra y física los derechos emanados de la legislación marítima nacional e internacional. Por lo tanto, el pleno ejercicio del “MAR EQUINOCCIAL” se materializará al practicar completa y efectivamente los derechos conferidos como Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño.

Derivado de lo anterior, también es necesario entender que el ejercicio del “MAR EQUINOCCIAL” no puede ser ejecutado unilateralmente por una sola institución, sino en base a una gobernabilidad marítima, la misma que está basada en la participación, cooperación y colaboración técnica-jurídica de todas las instituciones del Estado que tienen competencias sobre este ámbito. De la misma manera, es necesario comprender que el fin de las instituciones que forman parte de esta gobernabilidad debe ser la creación de las condiciones físicas, jurídicas y comerciales necesarias para que los beneficios provenientes de los intereses marítimos se direccionen hacia la sociedad ecuatoriana.

El Estado se encuentra administrado por el Gobierno Central y, por lo tanto, este es el llamado a dictar las políticas públicas respecto al ejercicio del “MAR EQUINOCCIAL” iniciando por promulgar tanto a nivel nacional como internacional la visión

oceanopolítica del Ecuador. De esta manera, el direccionamiento político-estratégico será dictado con el fin de que el engranaje estatal comience a funcionar en virtud de su visión marítima.

En virtud de lo anterior, la Armada del Ecuador, como parte integrante de esta gobernabilidad marítima, no puede dejar de lado lo establecido por Nicolás Spykman en lo que se refiere a la importancia del mar en la seguridad nacional y, por lo tanto, cumple un papel vital al estar obligada a cumplir tareas tanto en su rol diplomático, militar y de autoridad marítima. En este sentido, la planificación de sus actividades y la proyección futura del Poder Naval ecuatoriano deberán ser materializadas en función del entorno dinámico que caracteriza al “MAR EQUINOCCIAL”; con el fin último de defenderlo de cualquier amenaza y de contribuir a garantizar la seguridad de las actividades legales que en él se lleven a cabo. Para lograr ese fin, el desarrollo de capacidades para la consecución de la posición continental e insular, que permita una presencia naval donde las amenazas a los intereses marítimos estén presentes, se torna imprescindible e impostergable.

Finalmente, es imposible pensar que una sola institución puede articular todas las tareas y actividades que requiere una gobernabilidad marítima eficiente en la que intervienen varios actores; por lo tanto, para su funcionamiento, se necesita de una institución líder que guíe esta transición hacia la visión marítima del Estado. En este contexto, la Armada del Ecuador, a más de contribuir a crear las condiciones que favorezcan el pleno ejercicio del “MAR EQUINOCCIAL” por parte del Estado, que no es

otra cosa que garantizar el uso del mar para sus intereses, se puede convertir en el centro de gravedad del sistema marítimo nacional.

**MEXICO**



## **LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL**

**Redacción: Cap. de Nav. CG. DEM. Ricardo Eliseo Valdés Cerda**

El mar es una importante fuente de recursos y permite el acceso a los mercados internacionales. Más del 80% del comercio internacional se transporta por mar y crece a una tasa anual del 3%. México cuenta con 102 puertos y 15 terminales distribuidos en sus más de 11 mil kilómetros de litoral, en donde diariamente se realizan movimientos portuarios nacionales e internacionales.

Ante la importancia geoestratégica de su superficie marítima, México determinó fortalecer la seguridad y protección en aguas de jurisdicción nacional, así como de las operaciones portuarias. De ahí que, desde hace tiempo, México invierte en la infraestructura portuaria con puertos más modernos y eficientes que representan un polo de desarrollo marítimo.

Por lo anterior, con el fin de aumentar, de manera paralela, la seguridad y protección a las actividades productivas del país y el flujo del comercio marítimo, se reestructuró la Administración Marítima en México, con el fin de contar con una autoridad fuerte y monolítica: La Autoridad Marítima Nacional.

**ANTECEDENTES**

Tras los procedimientos y ajustes legales del caso, el 17 de junio de 2017, entró en vigor el decreto que otorgó a la SEMAR la Autoridad Marítima Nacional, y con ello, la transferencia de las capitanías de puerto por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Cabe mencionar que la distribución de atribuciones entre la SEMAR y la SCT se realizó, principalmente, en materia de marina mercante y del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1.

<b>Atribuciones de la SEMAR en materia de marina mercante</b>	<b>Atribuciones de la SCT en materia de marina mercante (y puertos)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro Nacional de Embarcaciones;</li> <li>• Administración de los registros de la gente de mar;</li> <li>• Abanderamiento y matriculación de las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;</li> <li>• Inspección y certificación de las embarcaciones mexicanas y extranjeras;</li> <li>• Control de tráfico marítimo;</li> <li>• Autorización de arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;</li> <li>• Otorgamiento de permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico con embarcaciones menores;</li> <li>• Cumplimiento de tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y normas oficiales mexicanas en materia de:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Seguridad y protección marítima y portuaria;</li> <li>○ Salvaguarda de la vida humana en la mar y</li> <li>○ Prevención de la contaminación marina por embarcaciones;</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro Público Marítimo Nacional;</li> <li>• Control y capacitación de la marina mercante;</li> <li>• Organización, promoción y regulación de la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante;</li> <li>• Otorgamiento de certificados de competencia;</li> <li>• “Servicios de control de la navegación” (figura de nueva creación) en los recintos portuarios y zonas de fondeo;</li> <li>• Otorgamiento de permisos... para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua... tratándose de embarcaciones mayores;</li> <li>• Prestación de servicios en vías generales de comunicación por agua;</li> <li>• Concesiones, permisos y sus tarifas;</li> <li>• Administración portuaria;</li> <li>• Fomento y desarrollo portuario;</li> <li>• Obras marítimo-portuarias y de dragado;</li> <li>• Desarrollo de la industria marítima;</li> <li>• Regulación y vigilancia del servicio de pilotaje;</li> </ul>

Atribuciones de la SEMAR en materia de marina mercante	Atribuciones de la SCT en materia de marina mercante (y puertos)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imposición de sanciones por infracciones previstas en la misma, así como nombrar y remover a los capitanes de puerto;</li> <li>• Nombramiento y destitución de los capitanes de puerto;</li> <li>• Supervisión de la marina mercante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación con la <b>SEMAR</b> en la seguridad y la protección marítima y portuaria;</li> <li>• Planeación, formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo de la Marina Mercante, y puertos nacionales;</li> <li>• Toda actividad productiva, de negocios y generadora de recursos económicos a través de las “Oficinas de Servicios a la Marina Mercante” (figura de nueva creación).</li> </ul>

Fuente: elaboración propia.

Del análisis de la redistribución de competencias se identificaron, al menos, siete atribuciones que requieren de una estrecha coordinación entre la SEMAR y la SCT en materia de marina mercante (ver la tabla 2).

Tabla 2. Coordinación entre la SEMAR y la SCT, como autoridades en materia de marina mercante.

No.	Atribución de la SEMAR que demanda una estrecha coordinación con la SCT	Atribución de la SCT que demanda una estrecha coordinación con la SEMAR
1.	Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, <b>con la intervención que las leyes otorgan a la SEMAR respecto al transporte por agua...</b> (LOAPF, art. 36, fracción I);	Planear, formular y <b>conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante...</b> (LNCM, art. 8, fracción I);
<b>Nota:</b> en materia de marina mercante, las atribuciones que permanecen en la SCT serán supervisadas por la SEMAR (LOAPF, art. 30, fracción VII ter).		
2.	<b>Representar al país</b> en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima, en el ámbito de su competencia (LNCM, art. 8 bis, fracción XVIII);	<b>Representar al país</b> en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima, en el ámbito de su competencia (LNCM, art. 8, fracción II);
<b>Nota:</b> ambas instancias se coordinarán para representar al país en las negociaciones internacionales en materia marítima, de acuerdo con el ámbito de su competencia.		

No.	Atribución de la SEMAR que demanda una estrecha coordinación con la SCT	Atribución de la SCT que demanda una estrecha coordinación con la SEMAR
3.	Inscripción en el <b>Registro Nacional de Embarcaciones</b> y expedición del certificado de matrícula (LNCM, art. 10);	Llevar el <b>Registro Público Marítimo Nacional</b> (inscripción de actos jurídicos y de comercio) (LNCM, art. 8, fracción III);
<p><u>Nota:</u> se acordó que la inscripción de actos jurídicos y de comercio estaría a cargo de la SCT. La base de datos que permita tener el control de las embarcaciones mexicanas estaría a cargo de la <b>SEMAR</b>. Se requiere de una estrecha coordinación entre ambas instancias por la afinidad que existe entre ambos registros.</p>		
4.	Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con <b>embarcaciones menores...</b> (LNCM, art. 9, fracción III);	Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua... tratándose de <b>embarcaciones mayores</b> (LNCM, art. 8, fracción V);
<p><u>Nota:</u> la clasificación de las embarcaciones “por sus dimensiones” se especifica en el artículo 10, fracción II de la LNCM. La SCT estará a cargo de las embarcaciones mayores a 500 Unidades de Arqueo Bruto (UAB) y la <b>SEMAR</b> a cargo de las embarcaciones menores a 500 UAB o 15 metros de eslora.</p>		
5.	Regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, <b>control de tráfico marítimo</b> y de ayudas a la navegación (LNCM, art. 9, fracción IV);	Organizar, regular y, en su caso, <b>prestar servicios de control de la navegación</b> en los recintos portuarios y zonas de fondeo (LNCM, art. 8, fracción VI);
<p><u>Nota:</u> se acordó que, de la boya de recalada hacia el interior de los recintos portuarios y zonas de fondeo, estaría a cargo de la SCT ya que la Administración Portuaria Integral (API), es quien determina las posiciones de atraque. <b>La SEMAR estará a cargo del control de tráfico marítimo en toda la extensión del concepto.</b></p>		
6.	Ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en materias de seguridad y protección marítima y portuaria (LOAPF, art. 30, fracción V, incisos “b” y “d”);	Participar con la SEMAR en la aplicación de las medidas en materia de seguridad y protección marítima (LOAPF, art. 36, fracción XVII);
<p><u>Nota:</u> la SEMAR es la autoridad en materia de protección marítima y portuaria, por lo tanto, tendrá a cargo instrumentos internacionales como el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). La SCT participará con la <b>SEMAR</b> en la aplicación de estas medidas.</p>		
7.	<b>Imponer sanciones</b> en el ámbito de su competencia (LNCM, art. 8 bis, fracción XII);	<b>Imponer sanciones</b> en el ámbito de su competencia (LNCM, art. 8, fracción XIV);

No.	Atribución de la SEMAR que demanda una estrecha coordinación con la SCT	Atribución de la SCT que demanda una estrecha coordinación con la SEMAR
<p><u>Nota:</u> ambas autoridades están facultadas para imponer sanciones en el ámbito de sus respectivas competencias.</p>		

Fuente: elaboración propia.

### LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

De acuerdo con el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: “La Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la SEMAR, para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias”.

La Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de dar cumplimiento a sus disposiciones internacionales, otorga a los Estados contratantes la flexibilidad de administrar los asuntos marítimos conforme a su propia organización y legislación nacional. Por ejemplo, en Latinoamérica, para dar cumplimiento a las disposiciones de la OMI las administraciones marítimas se agrupan en una Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM).

Por lo tanto, en México, por Autoridad Marítima Nacional debemos entender a la “Administración Marítima”, la cual se encarga del cumplimiento y supervisión de los compromisos marítimos nacionales e internacionales adquiridos por el Estado mexicano en materias de seguridad marítima, protección marítima y prevención de la contaminación marina originada por los buques.

La Autoridad Marítima Nacional es el ente encargado de administrar a las distintas autoridades públicas con atribuciones en el ámbito marítimo, de acuerdo con las disposiciones de la OMI, sin que con ello se contraponga con el ejercicio de las atribuciones que otras disposiciones jurídicas les confieren a estas. Como Administración Marítima, el Estado mexicano debe cumplir con tres diferentes roles (ver la tabla 3).

Tabla 3. Roles del Estado para el cumplimiento de las disposiciones marítimas internacionales.

<b>Roles del Estado</b>	<b>Concepto</b>
Estado del Pabellón ( <i>Flag State</i> )	Medidas que debe observar el Estado con los buques que enarbolan su pabellón (incluyendo expedición de certificados).
Estado del Puerto ( <i>Port State</i> )	Medidas que debe observar el Estado para verificar las condiciones de los buques extranjeros que arriban a sus puertos (incluyendo la revisión de certificados).
Estado Ribereño ( <i>Coastal State</i> )	Verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado en aguas de jurisdicción nacional.

Fuente: Elaboración propia.

Para el cumplimiento de estas disposiciones y del efectivo ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, con fecha 3 de marzo de 2017, se publicó en el DOF el Acuerdo Secretarial Núm. 14, mediante el cual se dispone que, a partir del 1 de marzo de 2017 se crea la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), dependiente orgánica, operativa y administrativamente de la Subsecretaría de Marina y entró en funciones a partir del 1 de junio de 2017.

La Autoridad Marítima Nacional descansa, principalmente, sobre dos pilares: las capitanías de puerto y las funciones de guardia costera.

### **LAS CAPITANÍAS DE PUERTO**

Actualmente existen 103 capitanías de puerto, 98 de ellas se encuentran operativas y distribuidas en ambos litorales del país. Estas se dividen, por su importancia, en regionales, las cuales se ubican en los 17 estados costeros del país, así como en categorías que van de la “A” a la “D”.

La capitanía de puerto es la unidad administrativa por medio de la cual la SEMAR ejerce la Autoridad Marítima Nacional. Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto que dependerá de la SEMAR, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada y cuyas atribuciones se especifican en los artículos 9 de la LNCM y 17 de la LP.

Para garantizar que la Autoridad Marítima Nacional cumpla con la legislación aplicable, es necesario integrar las atribuciones de las capitanías de puerto y los medios con los que cuenta la Armada de México en el desempeño de funciones de guardia costera.

### **LA GUARDIA COSTERA**

Este concepto no es nuevo en el país. La SEMAR, desde 1940, contaba ya con la atribución de la policía marítima. En ese entonces era también encargada de la marina mercante y de las capitanías de puerto. Sin embargo, en 1976 las funciones relativas a la marina mercante y a las capitanías de puerto fueron reasignadas a la SCT. No obstante, la atribución de policía marítima se quedó en la SEMAR.

La SEMAR, a través de la Armada de México, realiza operaciones navales diferentes a las de guerra al utilizar medios militares para el cumplimiento del orden

jurídico nacional y el mantenimiento del Estado de Derecho. Estas operaciones incluyen, pero no se limitan, a la búsqueda y rescate, protección marítima y portuaria, combate al narcotráfico, combate a la piratería, robo a mano armada y terrorismo, protección a instalaciones estratégicas, inspección y vigilancia pesquera, protección al medio ambiente marino, auxilio a la población civil y ayuda humanitaria.

En la práctica, casi la totalidad de las operaciones que realiza la Armada de México, de manera rutinaria, se encuentran relacionadas con el ejercicio de funciones de policía marítima o de guardia costera, términos que pueden ser utilizados indistintamente como sinónimos.

Si la policía marítima es un sinónimo de guardia costera, entonces ¿por qué no llamarle así? Simplemente, porque el concepto de policía marítima parece nunca haber funcionado como tal, principalmente porque existieron una serie de obstáculos que dificultaron legislar este concepto en el caso de la actuación de la Institución en materia de delitos.

El contenido del artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece: “La investigación de los delitos corresponde al Ministerio Público y a las policías, las cuales actuarán bajo la conducción y mando de aquel en el ejercicio de esta función”.

De manera similar, el artículo 127 del Código Nacional de Procedimientos Penales, menciona que: “Compete al Ministerio Público coordinar a las policías... para demostrar, o no, la existencia de delitos...”

Aunque, en principio, «las policías» a las que hacen referencia estos artículos no incluyen a la «policía marítima» (es decir a las funciones que siempre ha realizado la Armada de México), esta distinción no fue clara para otras dependencias de la Administración Pública Federal. Por lo que, para ser consistentes con las disposiciones de la legislación nacional y evitar confusiones en el actuar de esta figura, se tomó la decisión de cambiarle el nombre de policía marítima al de guardia costera.

Por lo anterior, la SEMAR sometió a la Cámara de Diputados un “Proyecto de Decreto por el que se reforma el inciso “b” de la fracción IV y la fracción VII del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Asimismo, se adiciona la fracción IV bis del artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, ello con el fin de otorgar a la Armada de México funciones de guardia costera. Este Decreto se publicó en el DOF el 19 de mayo de 2017.

### **CONCLUSIÓN**

La SEMAR ejerce la Autoridad Marítima Nacional desde el 17 de junio de 2017. Lo anterior, lo realiza a través del binomio integrado por las capitanías de puerto del país y de las unidades de la Armada de México en funciones de guardia costera. Lo anterior demanda de una estrecha coordinación con la SCT, ya que ambas son autoridades en materia de marina mercante, incluyendo la representación del país en el cumplimiento de instrumentos internacionales en materia marítima.

La Autoridad Marítima Nacional, como la Administración Marítima en México, representa un beneficio tanto para el Estado mexicano como para la comunidad internacional, ya que permite garantizar un transporte marítimo seguro, protegido y

eficiente en mares limpios. La ejecución de esta autoridad se encuentra a cargo de la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM) perteneciente a la SEMAR.

PERU



**EL CIBERESPACIO DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS EXPOSITORES DEL  
IV SIMPOSIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA “POLITICAS  
DE SEGURIDAD Y DEFENSA: DE LA VISIÓN ESTRATÉGICA A LA  
APLICACIÓN MARÍTIMA”**

El concepto de ciberespacio suele asociarse a Internet, sin embargo su campo de acción es mucho más amplio abarcando los diversos servicios brindados, así como los sitios web, correos electrónicos, redes sociales y juegos on-line, entre otros. El ciberespacio más allá de la ubicación concreta de los servidores y de los usuarios, adolece de ubicación geográfica específica. Según la Real Academia de la Lengua Española, ciberespacio se define como el ámbito artificial creado por medios informáticos.

Una de las primeras acciones militares desarrolladas en el ciberespacio es la que se ejecutó en la guerra de Kosovo (1999) donde, durante la intervención de la OTAN, expertos informáticos vulneraron las computadoras militares de los aliados. Este grupo, integrado por voluntarios de diferentes nacionalidades, fue capaz de penetrar en las computadoras estratégicas de la OTAN, de la Casa Blanca y del USS Nimitz.

Asimismo, otro hecho que marcó un hito fue el ocurrido en Estonia en el año 2007, en donde el gobierno culpó a Rusia de diversos ataques informáticos continuos que afectaron a medios de comunicación, bancos y diversas entidades e instituciones gubernamentales. Esta acción originó que posteriormente se redacte el Manual de Tallin (originalmente titulado, Manual de Tallin sobre el Derecho Internacional aplicable a la guerra cibernética y redactado entre 2009 y 2012, por invitación del Centro de Excelencia en Defensa de la Ciberdefensa Cooperativa de la OTAN).

En la cumbre de la OTAN en Varsovia 2016, el ciberespacio es reconocido como un nuevo dominio de las operaciones, al lado de los de tierra, mar, aire y espacio.

En este contexto, la Marina de Guerra del Perú viene efectuando operaciones de seguridad informática en el ciberespacio a través de la Dirección de Telemática y la Dirección de Inteligencia, con la finalidad de defender sus activos informáticos, su información y enfrentar ataques, atendiendo incidentes informáticos en la infraestructura telemática Institucional.

Asimismo, consciente de los avances tecnológicos y acorde a ellos, la Marina de Guerra del Perú en el año 2018 tomó la decisión de crear la Comandancia de Ciberdefensa, órgano de línea responsable de planear y conducir operaciones en el ciberespacio, la cual tiene como misión, conducir operaciones en el Ciberespacio de manera permanente con el fin de defender nuestros activos e información, explotar información de interés y responder a las amenazas.

Es así que con la finalidad de difundir la cultura de defensa y seguridad en la sociedad y en las Fuerzas Armadas del Perú, la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú organizó el IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa denominado “Políticas de Seguridad y Defensa: de la Visión Estratégica a la Aplicación Marítima”, el mismo que se llevó a cabo del 21 al 24 de agosto del 2018, y congregó a expositores y panelistas de prestigio nacional e internacional, quienes abordaron, entre otros temas el de Ciberseguridad/Ciberdefensa, durante el bloque de Seguridad y Defensa: Tecnología.

Durante su desarrollo los asistentes pudieron internalizar conceptos tan importantes con lo son el “Ciberespacio”, quinto dominio de la guerra o los conflictos, “Ciberseguridad” y “Ciberdefensa”, así como determinar sus alcances y su relación con la Seguridad Digital y la Defensa Nacional.

Queda claro que el ciberespacio es real y va más allá de la conectividad y del internet. Hay varios conceptos técnicos donde se definen una serie de capas del ciberespacio; sin embargo, podemos emplear tres elementos para una clasificación más sencilla: La información, las redes informáticas (hardware y software), y las personas o usuarios.

El ciberespacio es el ambiente dentro de las redes donde existe información que es empleada por personas y por máquinas tales como computadoras, terminales o sensores conocidos como parte del IoT (Internet of Things) y su evolución a IoE (Internet of Everything) para sus propios intereses.

Es el medio que por su característica digital está vinculado con la realidad a través de sensores y actuadores, en el cual es factible realizar operaciones que tengan un resultado dentro del mismo y hasta fuera de él.

Asimismo, el IV Simposio Internacional de Defensa y Seguridad permitió a los asistentes ser testigos de discusiones conceptuales del más alto nivel técnico, teniendo como protagonistas a altos exponentes internacionales en temas estratégicos sobre la guerra y el ciberespacio como lo son, el Dr. Geoffrey Till, el Dr. Milan Vego, el CAPT USN (Ret) Alfred Turner y el COL USAF David Schilling, con quienes se pudo intercambiar diversos puntos de vista, entre otros temas, sobre la correcta definición del nuevo dominio asignado al Ciberespacio, donde existe la necesidad del “comando y control del ciberespacio para el uso seguro y libre por todos” (G. Till).

Por su parte, el Dr. Vego, fundamentó en sus ponencias e intervenciones que el ciberespacio es un tema de exclusiva tecnología e información, y que no responde específicamente a aspectos de doctrina, mereciendo que su trato como Dominio sea reflexionado de manera más profunda o menos ligera.

Bajo este marco conceptual y dadas las descripciones fundamentadas en los párrafos precedentes, el Ciberespacio, al poder emplearse para realizar operaciones militares y ataques inclusive con consecuencias físicas, debe ser tratado en el Planeamiento Militar como el Quinto Dominio que permite proteger nuestras redes de manera complementaria al resto de Dominios, pero que es exclusivo para la ejecución de ataques en la defensa de los intereses y de la soberanía de los Estados.

En este punto es conveniente resaltar que la velocidad de los ataques, los enormes daños que producen y la rápida evolución de estas amenazas son un desafío que se agrava por la ilegalidad de los atacantes y la falta de fronteras consecuencia de la carencia de legislación para ellos; la única forma de hacer frente a las amenazas transnacionales en el ciberespacio es a través del establecimiento e implementación de claros criterios de cooperación y colaboración internacional, intersectorial e interagencial, que demande del concurso de actores públicos y privados.

Por lo tanto, mientras estemos en un periodo donde las normas aún no están claras y sabiendo que es necesario contar con el empleo seguro y libre del ciberespacio, es conveniente tratarlo como un Quinto Dominio; por lo que se le debe asignar el Comando y Control correspondiente, con el objetivo de realizar operaciones militares que defiendan los intereses y la soberanía de los Estados en el Ciberespacio, optimizando las operaciones con alianzas y coaliciones entre todos los actores involucrados enarbolando los principios de colaboración y cooperación.