Vigilancia y control de las *200 millas* de la *Zona Económica Exclusiva* (*)

Desde los tempranos días de la artillería, la distancia desde la costa sobre la cual un país reclamaba jurisdicción estuvo determinada por el alcance efectivo de un cañón situado en el litoral. Como éste permaneció en aproximadamente tres millas náuticas durante toda la era de la pólvora, el "límite de tres millas" vino a ser una convención casi universal.

Con el incremento de la importancia percibida de los océanos como un recurso económico, tanto como fuente de alimento como de minerales e hidrocarburos que estaban escaseando en tierra, desde mediados de la década de los cincuentas empezó a exigirse la soberanía sobre los recursos económicos de sus mares territoriales hasta una distancia de 200 millas desde la costa. Desde sus inicios, este reclamo fue activamente disputado por las potencias marítimas, mas, a pesar de eso, el concepto empezó a ganar reconocimiento internacional y desde 1977 la mayoría de los países han declarado una zona de 200 millas dentro de las cuales reclaman derechos exclusivos sobre los recursos económicos existentes.



Aunque tradicionalmente la vigilancia de las aguas tradicionales era un deber fundamental de las Fueras Navales, han surgido incompatibilidades entre los requerimientos funcionales de las modernas unidades navales y de aquéllas empeñadas en el rol esencialmente policial de controlar las zonas económicas. Algunos países, como los EE.UU. de N.A., desde los primeros tiempos crearon organizaciones guardacostas como entidades completamente separadas de sus Armadas Nacionales para el desempeño de todas las funciones que no eran de carácter estrictamente militar. El advenimiento de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de las 200 Millas ha estimulado a muchos otros países a seguir este ejemplo y aun aquellos países que continúan considerando el patrullaje de su ZEE como una función puramente naval han descubierto que la tarea requiere unidades de diseño especializado.

La adopción de las 200 millas ha involucrado un dramático incremento, a un nivel puramente cuantitativo, de las responsabilidades de las fuerzas encargadas de su protección. Gran Bretaña, por ejemplo, tiene ahora que controlar en tiempo de paz 270,000 millas cuadradas de mar, o sea un área equivalente a más de tres veces del total de su área terrestre. La República de Irlanda, cuyas fuerzas navales son insignificantes, debe intentar el patrullaje de 130,000 millas de mar, o sea, cinco veces su área terrestre. Ambos países, siendo isleños, son quizás ejemplos extremos; pero, sin embargo, muchos países con litorales extensos, tales como Italia y Suecia, tendrían, teóricamente, ZEEs del orden de 620,000 y 400,000 millas cuadradas, respectivamente. El recubrimiento de zonas adyacentes, en los casos de Estados continentales, o aquéllos ubicados en las riberas de mares por lo menos parcialmente mediterráneos, pueden reducir dramáticamente el área a ser patrullada, estando determinada el área por una línea media donde las zonas de 200 millas se sobreponen. Sin embargo, en casi todos los casos la adopción de las 200 millas ha incrementado el problema para las fuerzas navales o guardacostas requeridas para proyectar

la jurisdicción nacional sobre el área en la cual yacen sus intereses económicos.

El control de la ZEE implica la prevención del uso no autorizado de los recursos económicos de la zona. Tradicionalmente este control consistía, sobre todo, en la prevención de la pesca ilegal. El desarrollo del concepto incluye también ahora la protección de las plataformas para extracción de petróleo y gas, la prevención de exploración no autorizada de sus recursos y el control contra la contaminación.

Pueden adelantarse argumentos tanto a favor de la creación de fuerzas especializadas para llevar a cabo el patrullaje de la ZEE como para continuar encargándole esta función a la fuerza naval. Superficialmente, consideraciones económicas podrían parecer contrarias a una aparente duplicación de funciones al encargarlo a una fuerza separada y, ciertamente, donde el interés por la vigilancia del mar territorial es fundamentalmente de seguridad nacional. Esta función puede mejor ser encargada a fuerzas navales convencionalmente equipadas. En la mayoría de los casos donde la ZEE de 200 millas es principalmente de significado económico, las fuerzas navales convencionalmente equipadas pueden, pese a ello, tener ciertas limitaciones, conduciendo los diferentes requerimientos funcionales al empleo de embarcaciones de otro tipo que el puramente naval. Las sofisticadas embarcaciones navales, en adición a ser sumamente costosas para su empleo en tareas tipo policial, en muchos casos son menos aparentes para este rol que las embarcaciones especialmente diseñadas, pero más simples, del tipo Guardacostas; por lo que varios países, que continúan reteniendo la vigilancia de la ZEE bajo control naval, han adoptado embarcaciones especializadas para este propósito.

Muchos países que han encomendado la vigilancia de sus ZEE a fuerzas guardacostas especializadas también les encomiendan la responsabilidad de "búsqueda y rescate" y mantenimiento de ayudas a la navegación, en adición posiblemente a la prevención del contrabando e inmigración ilegal.

Los guardacostas de los EE.UU. de N.A. prototipo de fuerza para la ZEE, la cual en antigüedad excede aun a la de la Armada Nacional, ha combinado por muchos años estas responsabilidades, así como la similarmente venerable pero menos conocida Prefectura Naval Argentina. Otras fuerzas Guardacostas que derivan su inspiración de la de EE.UU. de N.A. tienden a combinar estas funciones en mayor o menor grado. Existen muchas otras organizaciones designadas como guardacostas, o de tipo guardacostas, la mayoría de las cuales están encargadas únicamente de la vigilancia en aguas interiores y portuarias. Varias fuerzas, sin embargo, deben su creación al concepto de ZEE de 200 millas. En otros casos, el ámbito de las fuerzas existentes ha sido expandido para incluir la vigilancia de la ZEE. Varios países marítimos no tienen fuerzas navales y encargan la defensa del mar a fuerzas guardacostas paramilitares, mientras que algunas de las más pequeñas Armadas Nacionales son insignificantes en comparación con sus guardacostas.

En circunstancias ideales, un control efectivo de la ZEE sería mantenido por Patrullaje de Saturación. Sin embargo, debido a las enormes áreas usualmente involucradas, esto es claramente imposible incluso para las mayores potencias navales. En algunos casos, el uso de aviones basados en tierra o a bordo puede aumentar grandemente la efectivi-

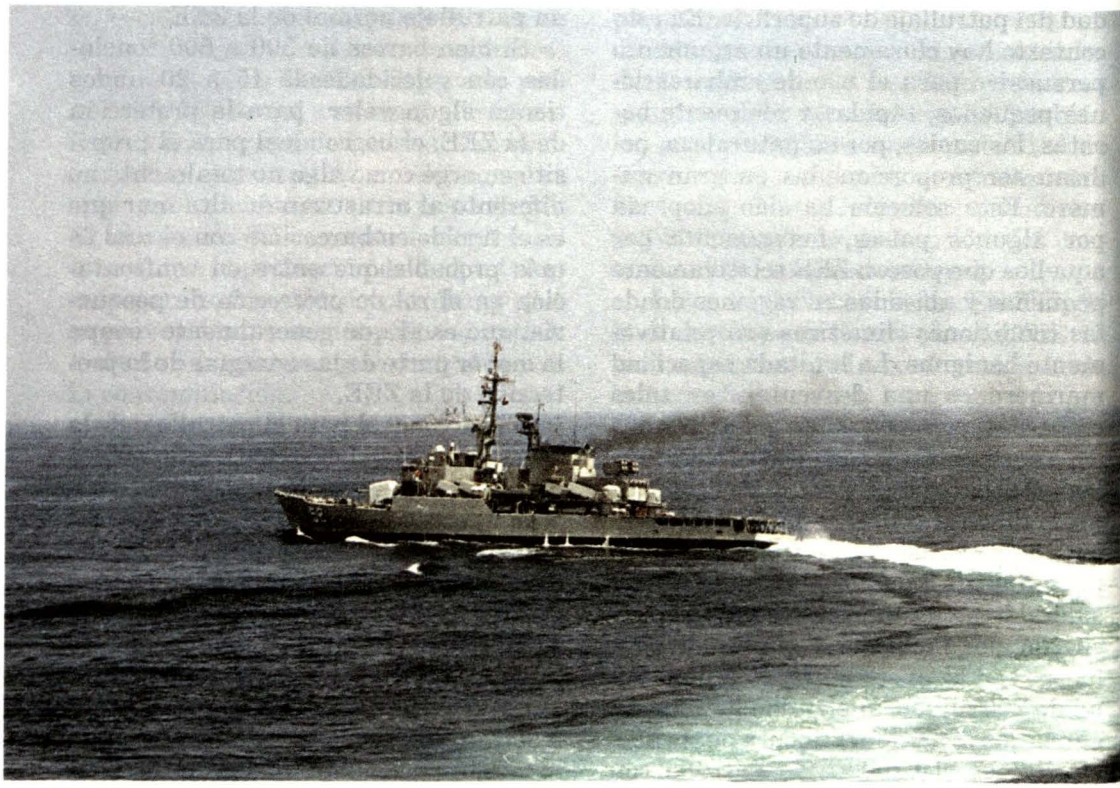
dad del patrullaje de superficie. En este contexto hay claramente un argumento persuasivo para el uso de embarcaciones pequeñas, rápidas y realmente baratas, las cuales, por su naturaleza, podrían ser proporcionadas en gran número. Esta solución ha sido adoptada por algunos países, mayormente por aquellos que poseen ZEE relativamente pequeñas y ubicadas en regiones donde las condiciones climáticas son relativamente benignas. La limitada capacidad marinera es una desventaja en tales embarcaciones pequeñas y los méritos del concepto de intercepción "corto-veloz" de patrullaje por embarcaciones normalmente con base en puerto, aun cuando persuasivo en el contexto de un patrullaje de 3 a 12 millas, se hace considerablemente menor cuando se recuerda que, incluso a 40 nudos, demora 5 horas en alcanzar los límites de la zona de 200 millas, que es donde tiene lugar la mayoría de las incursiones. Más efectivo es el Crucero de Patrulla con un alto grado de aptitud marinera y una razonable autonomía y radio de acción. Si esto puede ser combinado con la habilidad para posar un helicóptero, la efectividad de tal embarcación es mejorada considerablemente y éste es el tipo de embarcación que está haciéndose más popular para la protección de la ZEE nacional.

Aunque muchos países usan fragatas y barreminas para el control de la ZEE, la guerra del bacalao entre Gran Bretaña e Islandia, en la cual modernas fragatas de la Armada Real fueron confrontadas por embarcaciones guardacostas islándicas singularmente no militares -con características similares a las de arrastreros de alta mar- probó la superioridad de estos últimos para una confrontación de tipo no artillero, la cual es más probable de encontrarse en un patrullaje normal de la ZEE.

Si bien barcos de 300 a 500 toneladas con velocidadesde 15 a 20 nudos tienen algún valor para la protección de la ZEE, el barco ideal para el propósito emerge como algo no totalmente no diferente al arrastrero de alta mar que es el tipo de embarcación con el cual es más probable que entre en confrontación en el rol de protección de pesquería, que es el que generalmente ocupa la mayor parte de las energías de la protección de la ZEE.

El barco ideal para el patrullaje de la ZEE, por tanto, debe tener por lo menos 60 metros de eslora, lo cual corresponde a un desplazamiento de 1,000 o más toneladas con un límite probable de no más de 2,000 toneladas. Una velocidad de 20 25 nudos parece ser la adecuada, siempre que sea posible mantenerla por largos periodos en mares turbulentos. Un radio de acción de por lo menos 3,000 millas con una autonomía de al menos una semana fuera de su base también parece ser un requerimiento mínimo. En este aspecto se hace importante un alto grado de habitabilidad.

Como tal barco no se intenta que sea para combate, un simple cañón no sofisticado de calibre relativamente pequeño -40 mm. a 75 mm- para el disparo del tradicional "tiro de advertencia a proa" usualmente proporciona el armamento adecuado. Sin embargo, el barco de patrullaje de la ZEE debe ser capaz de abordar con personal armado otras embarcaciones y quizás enfrentarse con terroristas en plataformas de explotación de petróleo y gas. Para estos propósitos se deberá contar con embarcaciones suficientemente marineras. El tipo *Geminis* inflable con casco rígido goza de mucha popularidad para estos fines. Aunque no se requiere equipamiento electrónico muy sofisticado, es necesario



Cualesquiera fueren los medios adoptados para el control de la ZEE, éste sigue siendo una función del poder naval

que el barco cuente con radar para detección y navegación, así como establecer exactamente la posición de los intrusos al momento de la interceptación. Equipos de anticontaminación son también esenciales mas no intrínsecos a una unidad naval promedio. Tales barcos tendrán generalmente una dotación superior a 30 individuos, a la cual debe añadirse personal supernumerario para grupos de abordaje.

Los barcos que caen en esta categoría incluyen la clase *Halcón,* de construcción española, recientemente suministrados a la Argentina y México; la clase *P 22*, de Irlanda; el *Nornen,* de Noruega, y la clase *Island* de la Armada Real Británica.

Como se ha remarcado, el ámbito de este tipo de barco y su área efectiva de patrullaje puede ser incrementada grandemente con la provisión de un helicóptero embarcado, siendo también deseable un hangar y provisiones para reabastecimiento y mantenimiento del helicóptero. Barcos con estas facilidades incluyen la clase *Hvidbjorden* de la Armada Real Danesa, que también tiene una limitada capacidad antisubmarina; las de la clase *Odinn* y *Aegir* islandesas, la clase india *Vikran,* la clase irlandesa *P 31* y las clases *Bear* y *Reliance*

de los guardacostas U.S.A. Los tipos de helicópteros utilizados más comunmente son el Aerospatiale *Alouette III*, *Puma* y el nuevo *Dauphin;* el Westland-Aerospatiale *Lynx* y el Sikorsky *Sea King,* siendo de primera importancia que sean bimotores, que tengan razonable alcance y la factibilidad para montar sofisticado equipo de radar y navegación, así como cámaras fotográficas.

Los aviones con base en tierra también aumentan la efectividad del patrullaje de superficie; sin embargo, deberá haber suficiencia de embarcaciones económicamente distribuidas en la mar en todo momento, y éstas deben tener adecuada velocidad para garantizar reacción rápida a los informes del avión de reconocimiento, la intercepción real y el arresto de los infractores, las que deben ser ejecutadas físicamente por unidades de superficie.

Los tipos de los aviones usados para patrullaje de la ZEE, distintos de los más belicosos para reconocimiento marítimo, requieren, básicamente, un razonable radio de acción y autonomía -la velocidad es de relativa importancia-, adecuado equipamiento de comunicaciones y equipamiento relativamente sofisticado de navegación, radar y fotografía, siendo los dos últimos particularmente vitales en la identificación y precisa localización de intrusos en el momento de intercepción. Los aviones más ampliamente utilizados para este propósito tienden a ser modificaciones de los tipos de transporte o comunicaciones, bimotores, tales como el Beech *Super King Air;* el Aerospace HS 748 *Coastguarder* o HS 125 *Protector;* el Dassault *Falcon Guardian*; el Embraer *Bandeirante;* el GAF *Nomad;* el Fairey Britten Norman *Maritime Defender,* o el Fokker F.27 *Marritime.*

Cualesquiera que fueren los medios adoptados para el control de la Zona Económica Exclusiva, ya sea por fuerzas navales convencionales o guardacostas paramilitares, por barcos de crucero o pequeñas embarcaciones rápidas de patrulla, o una combinación de ambas, con o sin apoyo de reconocimiento aéreo, permanece siendo una función del poder naval y no puede considerarse aislada de él. La protección de las aguas territoriales de un país constituye la razón básica para el mantenimiento de fuerzas navales, cualquiera que sea su designación.

(*) *De Navy International*. Agosto, 1994. Traducción por el vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton.