EL CONCEPTO DE LA SALVAGUARDA MARÍTIMA

Santiago Hernández Maura



El Argonauta, buque especializado en descontaminación y rescate en altamar

El 17 de febrero del 2004, en la base naval de Brest, Bretaña, en Francia, y con la asistencia del presidente, Jacques Chirac, la Marina Nacional Francesa (MNF) presentó su nueva doctrina operativa: la Salvaguardia Marítima. En su alocución, el jefe del Estado denunció las amenazas más graves que se enfrentan actualmente en el mar y definió la doctrina presentada como un giro necesario en la acción del Estado en el mar.

"El mar siempre atrae a los hombre de temperamento y a todo aquel con espíritu curioso y apasionado. Lamentablemente, ahí también se cometen todo tipo de excesos que justifican la acción del Estado en él, que se materializa en las tareas de servicio que ustedes cumplen. Todo lo que hoy digo ustedes lo viven diariamente, pues un cuarto de su vida profesional la pasan embarcados, protegiendo el segundo dominio marítimo en extensión del mundo, de 11,000 kilómetros cuadrados. Su percepción del conjunto de amenazas, los riesgos y las medidas que deben tomarse para enfrentarles ha permitido que el jefe de Estado Mayor de su institución pueda formular la doctrina que hoy se presenta, la Salvaguardia Marítima, que sintetiza las misiones de defensa y de servicio público que ustedes cumplen".

Tal y como lo indica el discurso del presidente Chirac, el reto que asume la Marina Nacional Francesa es grande. El dominio marítimo francés es extenso y su Estado es consciente de que el mar es un ambiente jurídico en mutación y, en calidad de tal, las disputas y controversias entre Estados sobre el mar se han multiplicado en las últimas tres décadas. De ahí el papel preponderante de la Marina Nacional Francesa en lo que llamamos el servicio público en el mar, que hasta hace pocas décadas se encontraba limitado al control del paso de buques frente a las



Hundimiento del petrolero Prestige, noviembre del 2002.

costas y las misiones de auxilio y salvataje y, desde hace 20 años, la previsión y lucha contra la contaminación.

Sin embargo, con el fin de la guerra fría y el dramático aumento de los problemas de orden público en el mar, el gobierno francés se ha visto obligado a replantear sus objetivos. Al desaparecer la amenaza militar soviética en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo, la actividad de las grandes unidades de combate se desplazó a ultramar en operaciones de mantenimiento de paz y, desde el 11 de setiembre del 2001, a la lucha contra el terrorismo. Empero, quedó pendiente el problema de la defensa litoral, vital en una época donde la multiplicación del tráfico marítimo va de la mano con espectaculares tragedias que han producido graves daños al medio ambiente y a la actividad económica de las regiones costeras. Muchas de estas tragedias han afectado el dominio marítimo francés, como fue el caso del hundimiento del petrolero Erika en el canal de La Mancha en diciembre de 1999; el naufragio del *East Sea*, un viejo carguero que transportaba inmigrantes ilegales de Medio Oriente en febrero del 2001; el ataque terrorista contra el petrolero *Limburgo* en el puerto de Aden, Yemén, en octubre del 2002, y el hundimiento del *Prestige* en aguas territoriales españolas en diciembre del mismo año. Estos hechos se convirtieron en hitos mediáticos en Francia y forzaron a que se ponga en la agenda del día la acción del Estado en el mar.

¿Cómo se gesta la doctrina de Salvaguardia Marítima? En abril del 2003 se convocó un comité Interministerial que reunió a los representantes de la Marina y de todas las entidades del Estado francés con competencias en el dominio marítimo. Este comité distinguió tres campos de acción en lo referente a la actuación del gobierno en el mar, que son los siguientes:

1. La seguridad defensiva, que cubre la seguridad y defensa de las instalaciones civiles y militares costeras vitales para la vida nacional.
2. El servicio público en el mar, que se ocupa de tareas tales como el control de buques que cruzan el dominio marítimo francés, la ayuda a la navegación, el salvataje en el mar y la lucha contra la contaminación.
3. La policía marítima, que comprende tareas tan distintas como la lucha contra el contrabando, el narcotráfico y la inmigración ilegal.

Como resultado de las deliberaciones de esta conferencia fueron tomadas las siguientes decisiones:

1 Reforzamiento de los medios de vigilancia litoral: La tragedia del *East Sea* hizo que se tomara conciencia sobre el estado de la red de faros y ayudas de navegación a lo largo de las costas francesas. Así se decidió la repotenciación de 14 faros en la costa y el aumento de su capacidad de observación actual (20 millas náuticas) de todos los faros de la red para el año 2010. La red estará interconectada por un satélite que la Marina Nacional Francesa y el Ministerio de Transporte Marítimo lanzará próximamente que cubrirá, en una primera etapa, la Prefectura Naval del Mediterráneo (una de las tres en que está dividido el territorio metropolitano) y luego los departamentos y dependencias de ultramar.

2 Dotar a la Marina y a las instituciones marítimas de nuevo equipo de lucha contra la conta-

minación: Esta faceta de la doctrina de la Salvaguardia Marítima es donde más se va a invertir recursos públicos que se asignen para tal efecto. El presupuesto otorgado para cubrir este rubro autoriza el fletamento de remolcadores de alta mar, los cuales estarán surtos en las respectivas sedes de las prefecturas marítimas en territorio metropolitano: Cherburgo (Canal de la Mancha - Mar del Norte), Brest (Atlántico) y Tolon (Mediterráneo), además del cofletamiento con el Reino Unido de otro remolcador en el puerto de Calais. A esto hay que añadir el fletamento de un navío especializado en descontaminación, polivalente y de acción de largo alcance en el alta mar.

3 La renovación del equipo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina (SHOM). Este año entrará en servicio el "Beautemps - Beauprés", relanzando la capacidad de navegación en alta mar del SHOM. El año próximo entrará en servicio el "Pourquoi –pas", cuya titularidad y uso la compartirán el Instituto Francés de Recursos Marítimos (IFREMER) y la Marina Nacional Francesa.

4 Potenciación y renovación del equipo de la Gendarmería Marítima. Esta institución recibirá una flota de 24 lanchas de vigilancia costera y marítima y su personal será reentrenado para servir en estas unidades que serán reclasificadas y tendrán estatus militar.

5 El aumento de los poderes administrativo – políticos del prefecto marítimo y del delegado de gobierno en ultramar. Los tres prefectos marítimos (el territorio francés se encuentra divido en tres prefecturas marítimas, Mediterráneo - Tolon, Atlántico - Brest y Canal de la Mancha - norte - Cherburgo) serán oficiales de la más alta jerarquía de la Marina con plenos poderes de coordinación de las misiones y los recursos de los diversos organismos estatales que actúan en el dominio marítimo francés. Los prefectos marítimos contarán con un Estado Mayor permanente formado por civiles y oficiales de Marina en activo. La combinación de funciones en la persona de los tres altos oficiales de Marina permitirá la síntesis de las tareas de seguridad defensiva (la protección de infraestructura militar - civil sensible de ataques terroristas) y el servicio público en el mar (salvataje, aduanas, inspecciones portuarias, tráfico marítimo, etc).

6 El reforzamiento de la cooperación europea en lo concerniente a la acción del Estado en el mar. Como hemos resumido al comienzo de este artículo, la experiencia francesa en este ámbito es rica. Con España, Italia y el Reino Unido han forjado una estrecha cooperación en la lucha contra la contaminación en el mar, vigilancia y protección de fronteras marítimas, el contrabando y el tráfico de drogas y de inmigrante ilegales. En el campo militar, esta cooperación ha permitido la creación de la Fuerza Anfibia Europea (FAE) en el marco de la OTAN y la Iniciativa de Defensa Europea (IDE), un fuerza naval franco - alemana, etc.

La Marina Nacional Francesa es el eje de acción de todo este dispositivo por distinguirse de las otras dos ramas de las FF.AA francesas en que su participación en tareas de servicio público se encuentra normada con todo detalle. Así, en calidad de tal, un cuarto de sus recursos ya se dedican a las tareas que implica la doctrina de Salvaguardia Marítima. Los principios de organización y de ejecución son los siguientes:

- La unidad del espacio marítimo: La responsabilidad del Estado en el dominio marítimo se ejerce, en primer lugar, en sus aguas territo-





Hundimiento del petrolero Erika, noviembre de 1999.

riales y luego en aguas internacionales. El Estado francés cumple sus obligaciones y derechos como parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que ratificó en 1996.

- La unidad de la acción del Estado en el mar: El comité Interministerial del Mar es el ente político responsable de la política marítima del Estado francés. El comité está presidido por el primer ministro, y tiene como misión definir la política marítima del gobierno, establecer sus objetivos y servir de arbitro en el caso que ocurran disputas entre las diferentes entidades que forman parte del dispositivo. El responsable político - administrativo de las acciones de todos las entidades es el secretario general del Mar, quien reporta de sus acciones directamente ante el primer ministro. Las máximas autoridades ejecutoras son los prefectos marítimos.
- La coordinación de todos los medios existentes: Los prefectos marítimos cuentan con plenos poderes de coordinación de los recursos materiales y humanos de las diferentes entidades con competencia marítima. Entre éstas se encuentran la Administración de Asuntos Marítimos (pesca y seguridad portuaria), la Administración de Aduanas, la Gendarmería Marítima (policía marítima), la Seguridad Civil (policía costera), la Sociedad Nacional de Rescate Marítimo, etc.

En resumen, la doctrina de Salvaguardia Marítima aparece en el contexto de un mundo donde la amenaza terrorista hace de la vigilancia del tráfico marítimo y la protección de los recursos hídricos son tareas de alto riesgo. La coherencia y la eficacia de la acción del Estado en el mar son fundamentales para el éxito de estas misiones. El compromiso de la Marina Nacional Francesa en éstas es el reflejo de la conciencia de su ciudadanía sobre los peligros y retos del mar, es decir, el vínculo de la nación francesa con el medio acuático.

El Perú, al igual que Francia, tiene un extenso y rico dominio marítimo. La doctrina de la Salvaguardia Marítima puede servirnos de referencia para elaborar una propia para proteger el Mar de Grau. ⚓