

China ha bloqueado el acceso público a los datos de localización de buques, alegando motivos de seguridad nacional, en otra señal de su determinación de controlar las fuentes de información sensible, reporta Financial Times.

El número de señales del Sistema de Identificación Automática (AIS) de los buques que navegan por aguas chinas se redujo drásticamente, pasando de un máximo de más de 15 millones al día en octubre a poco más de un millón al día a principios de noviembre.

El AIS se desarrolló inicialmente para ayudar a evitar colisiones entre buques y apoyar las labores de rescate en caso de catástrofe. Pero también se ha convertido en una valiosa herramienta para mejorar la visibilidad de la cadena de suministro y para que los gobiernos puedan seguir la actividad en los puertos de ultramar.

"La inteligencia extraída de estos datos pone en peligro la seguridad económica de China y el daño no puede ser ignorado", advertía un informe de los medios de comunicación estatales chinos el 1 de noviembre sobre las estaciones AIS en la provincia costera de Guangdong.

Las autoridades afirmaron que las agencias de inteligencia extranjeras, las empresas y los grupos de reflexión utilizan el sistema para vigilar a los buques militares chinos y analizar la actividad económica mediante el estudio del transporte de bienes.

## **Nuevo régimen de transmisión de datos**

La disminución de los datos del AIS es una de las primeras víctimas del nuevo régimen de protección de datos de China, que restringe las transferencias de información sensible al extranjero. Las empresas que quieran enviar datos importantes al extranjero deben someterse a una evaluación de seguridad con el organismo de control de datos del país.

Anastassis Touros, responsable del equipo de AIS del proveedor de información MarineTraffic, dijo que no creía que los datos de AIS supusieran un riesgo para la seguridad nacional, y que los buques militares suelen ocultar su ubicación a los rastreadores.

El descenso de los datos AIS desde la primera semana de noviembre ha afectado a la capacidad de las compañías navieras para seguir con precisión la actividad en los puertos chinos, dijo Charlotte Cook, analista jefe de comercio de VesselsValue. "En las últimas semanas, las posiciones terrestres en China se han reducido en casi un 90%. El número de buques que señalizan diariamente en aguas chinas se ha reducido drásticamente, pasando de 100.000 buques que señalizaban al día el 28 de octubre a poco más de 15.000 el 17 de

noviembre".

Touros agregó que la disminución de la visibilidad probablemente causaría una mayor congestión en los puertos chinos, que han estado congestionados en medio del mal tiempo y las interrupciones relacionadas con la pandemia, porque sería más difícil programar los arribos de los buques con los períodos de bajo tráfico. Sin embargo, un ejecutivo del sector marítimo y dos navieras afirmaron que es poco probable que la falta de datos AIS terrestres provoque mayor congestión.

Tampoco es probable que la seguridad de los buques que navegan por aguas chinas se vea afectada, afirmó Gregory Poling, coautor de un reciente informe del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales que utilizó datos del AIS para analizar el despliegue de la milicia. Dijo que las autoridades chinas dispondrán de otros sistemas para rastrear los buques a través de las aguas costeras.

Los datos del AIS ofrecen a los analistas información sobre la actividad portuaria en todo el mundo, pero China es el único país que califica estos datos como un problema de seguridad nacional. Touros señaló que incluso el estricto Reglamento General de Protección de Datos europeo no restringe a los proveedores el uso del AIS.

Sin embargo, Pekín es más sensible al intercambio de datos de geolocalización, como pone de manifiesto la sanción impuesta a la empresa de transporte por carretera Didi Chuxing por supuestas violaciones de datos.

"La recopilación y el intercambio de datos de geolocalización, especialmente cuando se trata de rutas marítimas en la costa china, es una cuestión muy delicada", dijo Carolyn Bigg, una abogada especializada en tecnología de DLA Piper basada en Hong Kong.

Lars Jensen, director general de Vespucci Maritime, dijo que es probable que los datos AIS de los buques y los satélites sigan estando disponibles. Y añadió: "Lo que esto ha puesto de manifiesto, sin embargo, es que las empresas que dependen de conjuntos de datos específicos -en este caso AIS- deben evaluar la solidez de sus flujos de datos, y contemplar hasta qué punto sus modelos de negocio deben incluir un precio más alto en el futuro para un acceso más resistente a los datos".