

Capítulo 1

Asuntos marítimos y relaciones internacionales: enfoque teórico y conceptual*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083.01>

Samuel Rivera-Páez

Gustavo Adolfo Camacho Guerrero

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Pablo Andrés Moreno Rodríguez

Armada de Colombia

Daniel Rojas Sánchez

Universidad de La Sabana

Resumen: El sector marítimo es de lejos uno de los sectores con mayor nivel de internacionalización. La interacción con otros Estados no solo se da desde la construcción de las zonas limítrofes en el mar, sino a través de diferentes actividades económicas, sociales y políticas. El objetivo de esta investigación es presentar los antecedentes teóricos y conceptuales de las relaciones internacionales y cómo estos interactúan con el mundo marítimo contemporáneo. Para ello, se presentan las bases teóricas y conceptuales sobre estas dos disciplinas, haciendo énfasis en cómo se han abordado las discusiones más relevantes entre el realismo y el liberalismo, lo que le permite al lector encontrar algunos aspectos de la dimensión internacional de los asuntos marítimos y, finalmente, algunas reflexiones sobre los retos más apremiantes, sugiriendo algunos cursos de acción que describen los elementos clave de este proyecto.

Palabras clave: Asuntos marítimos, Colombia, liberalismo, realismo, relaciones internacionales.

* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del grupo de investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado como A1 por MinCiencias y con código de registro COL0123247. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Samuel Rivera-Páez

Capitán de Navío (R) y doctor (cum laude) en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Profesor titular y líder del Grupo de Investigación “Masa Crítica”, adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (Colombia).

Gustavo Adolfo Camacho Guerrero

Capitán de Navío (R) y magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oceanógrafo físico y profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez

Capitán de Navío (R) y magíster en Ciberseguridad y Ciberdefensa de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Ingeniero naval y profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Pablo Andrés Moreno Rodríguez

Capitán de Corbeta y magíster en Conflicto, Seguridad y Desarrollo de King’s College London. Armada de Colombia.

Daniel Rojas Sánchez

Capitán de Navío (R) y magíster en Asuntos Marítimos, Shipping Management, de la Universidad Marítima Mundial, Malmö, Suecia. Candidato a doctor en Logística y Gestión de Cadenas de Suministros Universidad de La Sabana. Ingeniero naval y profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Citación APA: Rivera-Páez, S., Camacho Guerrero, G., Espinel Bermúdez, J., Moreno Rodríguez, P. A. & Rojas Sánchez, D. (2022). Asuntos marítimos y relaciones internacionales: enfoque teórico y conceptual. En S. Rivera-Páez & J. R. Espinel Bermúdez (Eds.), *Asuntos marítimos y relaciones internacionales* (pp. 19-46). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602083.01>

ASUNTOS MARÍTIMOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes prieto”

Bogotá D.C., Colombia

2022



Introducción

El sector marítimo ha desempeñado durante más de doscientos años un papel fundamental en el desarrollo y crecimiento del país, a través del comercio internacional y como medio de conexión con el resto del mundo. Nuestros puertos, que en las últimas décadas han alcanzado un gran éxito, han evolucionado constantemente, a partir de la inversión de cientos de millones de dólares en sus operaciones para garantizar que se mantengan a la vanguardia y se adapten a los nuevos desafíos del comercio internacional. Hoy en día, no solo dependemos del sector marítimo para la importación y exportación de mercancías, sino también del valor que el océano en general aporta al desarrollo económico con base en la sostenibilidad ambiental.

Colombia plantea ser en poco tiempo una de las principales naciones marítimas de la región (Conpes, 2020). Este estatus debe construirse con la notable capacidad de sus gentes, sacando provecho de su notable posición geográfica y la necesidad de desarrollar una economía vibrante orientada hacia los mares. El sector marítimo es de lejos uno de los sectores con mayor nivel de internacionalización. La interacción con otros Estados no solo se da desde la construcción de las zonas limítrofes en el mar, sino a través de diferentes actividades económicas, sociales y políticas que, como se señala en Rivera-Páez et al. (2018), hacen del mar un territorio político y de acción.

Los asuntos marítimos y las relaciones internacionales son en gran medida una responsabilidad política del Estado, con implicaciones sociales, económicas y ambientales que afectan el ordenamiento interno y las relaciones con otras sociedades. Por ello, es necesario saber con claridad cuáles son las áreas que pueden impulsar el desarrollo del país a partir de una mirada a lo que pasa en el planeta.

La delimitación de las fronteras; el uso de espacios comunes en altamar; el fortalecimiento del poder marítimo; la formación profesional de gente de mar, adaptada a las nuevas realidades tecnológicas de un mundo global; la implementación de unas industrias costeras y de alta mar (*offshore*) sostenibles y eficientes dentro del marco del cuidado del medio ambiente; la aplicación de nuevas tecnologías digitales propias de la Industria 4.0 (I4.0); y la formulación de una política exterior que deje claro cuál es el peso que tiene el mar para las relaciones internacionales de la Nación son, entre otras, razones suficientes para pensar cómo se tejen las relaciones internacionales del país en materia de asuntos marítimos.

En el escenario marítimo y de las relaciones internacionales, confluyen las aspiraciones y los intereses de los Estados y el rol que cumplen diferentes organizaciones multilaterales, dando lugar a configuraciones de relaciones de poder que permiten niveles de análisis multipolares, diversos conceptualmente y con múltiples explicaciones que, a la luz de diferentes teorías, tratan de aclarar y explicar el comportamiento e influencia de los diferentes actores en el sistema internacional. Los Estados, en su relacionamiento con los demás, plantean cursos de acción que señalan, de muchas formas, cuáles son sus imperativos geopolíticos y estratégicos. La necesidad de analizar las estrategias a la luz de las teorías de las relaciones internacionales se da, ya que, como señala Frasson-Quenoz (2015), “utilizar teorías no quiere decir nada más que tener la capacidad de describir con mayor precisión los fenómenos que observamos [...] el marco teórico permite tamizar la información de manera estandarizada y compararla con otra”.

En la dinámica geopolítica mundial, el panorama de seguridad internacional evoluciona de forma rápida en torno a los océanos, con cambios en las relaciones económicas, nuevas crisis y conflictos prolongados que se extienden a las relaciones interestatales basadas en los recursos, los asuntos económicos globales y los patrones de inversión enfocados en la conexión a través de puertos y líneas de comunicación marítimas vitales de superficie (Khanna, 2016; Muñoz & Pérez, 2017). El sector de la minería y los metales, y sus cadenas de valor y geografías, se encuentran en el centro de esta realidad geopolítica en constante cambio. Pero, a la par, también está la acción del crimen organizado transnacional, que utiliza estos espacios comunes para lograr importantes réditos económicos, producto de actividades ilegales que afectan la ley y el orden en los océanos del mundo.

Por otro lado, las disputas son una parte inevitable de las relaciones internacionales, y, dentro de las disputas internacionales, las más complejas son las disputas territoriales (Nguyen, 2006). Para ello, la Carta de las Naciones Unidas invita

a los Estados a arreglar sus controversias internacionales por medios pacíficos, de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz, ni la seguridad internacionales, ni la justicia” (Organización de las Naciones Unidas, 2018). La capacidad de dirimir las controversias limítrofes pendientes, la continua acción de una política de seguridad y defensa, la comprensión del rol de la cooperación internacional, también son claves para proporcionar más control sobre las actividades marítimas de nacionales y extranjeros en las aguas jurisdiccionales colombianas.

Considerando lo anterior, surge la pregunta raíz de este libro: ¿cuál es la relación entre los asuntos marítimos y las relaciones internacionales que pueden permitir que el poder marítimo de una Nación se constituya en fuente de posicionamiento geopolítico y desarrollo de bienestar para la sociedad? Por ello, este trabajo aborda el estudio y el análisis conceptual de algunas facetas de la relación entre estos dos mundos. La idea en particular de este capítulo es presentar algunas bases teóricas y conceptuales sobre las relaciones internacionales y los asuntos marítimos, de modo que en los capítulos subsiguientes se puedan describir algunos casos y situaciones que se viven en la actualidad. Siendo así, el lector encontrará, en el primer apartado, algunos aspectos de la dimensión internacional de los asuntos marítimos; en el segundo, el marco teórico de las relaciones internacionales y, finalmente, algunas reflexiones y sugerencias de cursos de acción para describir los elementos clave del proyecto por desarrollar.

El alcance internacional de los asuntos marítimos

En mayor medida que cualquier otro sector, el marítimo se ve afectado por las tendencias mundiales. Muchos de los asuntos marítimos con los que tiene que ver un Estado, sean políticos, económicos, militares, ambientales o sociales, están contruidos sobre la base de un régimen internacional que los sustentan y los regulan. Si bien los asuntos marítimos son muchos, en este capítulo, y por el interés de este libro, se presentan elementos conceptuales de cinco de ellos: 1) la territorialización del mar; 2) la búsqueda por limitar las actividades militares en zonas de libre navegación; 3) los asuntos marítimos que tienen que ver con la economía, 4) los asuntos que tienen que ver con la protección del medio ambiente marino y 5) los riesgos contemporáneos asociados a la era digital.

Sobre la territorialización del mar y la delimitación de fronteras

La territorialización del mar es pieza angular en la forma como los Estados delimitan sus fronteras marítimas. Está, es definida como “la idea de que la gestión del Estado se extiende desde la tierra hacia el mar en cuanto a derechos y deberes relativos al buen orden, la explotación de recursos, y el ejercicio de soberanía” (Booth, 1985, p. 40), y ha sido entendida como el tratamiento paradójico del mar como tierra (Roszko, 2015). Según Fernando Marín Castán (2008), resulta difícil comprender la actual regulación jurídica del mar, tanto en sus aspectos públicos como privados, sin tomar en consideración el proceso de formación del Derecho del Mar y la evolución histórica del concepto de territorio o dominio del mar. El medio físico sobre el que opera el mar que baña las tres cuartas partes del planeta y que constituye punto de encuentro y a la vez de separación entre pueblos, Estados y continentes, explica que el derecho regulador sobre las actividades que en la mar se desarrollan, venga marcado por su impronta y además que sea uno de los primeros y más intensamente internacionalizados. El Derecho del Mar participa de las características del derecho internacional. Es un derecho universal, a la vez que relativo, flexible y evolutivo.

En nuestra época el incremento y diversificación de los usos del medio marino, impulsados por el crecimiento demográfico y económico y por el desarrollo de la tecnología, y los intereses que los Estados tienen en ellos, han hecho más complejo ese ordenamiento jurídico, apareciendo otros espacios marítimos como la plataforma continental, la zona económica exclusiva, la zona internacional de los fondos marítimos, etc. Sin embargo, ninguno de estos conceptos del Derecho del Mar moderno, puede entenderse sin revisar el desarrollo histórico correspondiente. En particular, comprender como han emergido esas nuevas figuras de derecho a través de la reivindicación por parte de los Estados de derechos que, sin estar en el colectivo del derecho internacional, merecen consideración.

Como lo señala De las Carreras (1999), durante el siglo XVI comienzan a desarrollarse los debates sobre los derechos de los Estados a las tierras y los mares. Las potencias europeas de la época dan usos particulares a través de sus flotas mercantes y de guerra, dominando los mares en el mundo. Esto es lo que se conoce como *Derecho del Mar clásico*, caracterizado por la aceptación generalizada de la tesis propuesta por Hugo Grocio del *mare liberum* (principio de libertad de los mares) y la contraposición de los juristas británicos que pregonaban por el *mare clausum sive Dominio Maris*, “que defiende los derechos ingleses a apropiarse de los mares adyacentes a su costa, fundado en razones de seguridad” (De las Carreras, 1999, p. 4).

En la actualidad el documento que erige como constitución de los mares es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar/82), la cual reglamenta las actividades marítimas para un número significativo de Estados que la han adoptado como norma nacional. Uno de sus logros más importantes fue el equilibrar el conflicto entre *mare clausum* y *mare liberum* al diferenciar los alcances de jurisdicción de los Estados Costeros en cada área marítima. En el mar territorial (MT), definido como la franja de mar de hasta 12 millas náuticas medidas a partir de las líneas base, el Estado costero ejerce total soberanía (Convención del Mar [Conv.], 1982, art. 3-4). En la Zona Contigua (ZC), la cual se extiende hasta 24 millas náuticas medidas desde las líneas base, el Estado costero puede ejercer el control necesario para prevenir la violación de su normatividad aduanera, fiscal, migratoria y sanitaria dentro de su territorio, y castigar dichas violaciones (Conv., 1982, art. 33). La Zona Económica Exclusiva (ZEE) se define como el área marítima donde el Estado costero tiene derechos soberanos (distinto a ejercicio de soberanía) para los propósitos de exploración, explotación, conservación y manejo de recursos naturales vivos y no-vivos que se encuentren en la columna de agua y subsuelo marino (Conv., 1982, art. 56). Desde las perspectivas geopolítica y político-militar, la ZEE es la zona más importante del mar (Kraska, 2011, p. 6). Por la naturaleza de la ZEE, se le otorgan al Estado costero poderes para utilizar y proteger los recursos naturales por motivos económicos, y no para perseguir intereses tradicionales de seguridad (Galdorisi & Kaufman, 2002). De hecho, la Convemar/82 permite a todos los Estados gozar de las libertades de altamar dentro la ZEE, incluyendo la libertad de navegación (Conv., 1982, art. 58, 87).

Límites de las actividades militares en zonas de libre navegación

La creación de la ZEE ha sido reconocida por Booth (1977), Sanguin (1997) y Kraska (2011), entre otros, como un arreglo entre los principios legales opuestos de *mare clausum* y *mare liberum*, balanceando los deseos de territorializar el mar con la defensa de la libertad de navegación para todo tipo de embarcaciones, sin importar su bandera. Ni la Convemar ni el derecho consuetudinario permiten al Estado Costero regular o controlar las actividades militares de un tercer Estado en su ZEE. Mientras esta posición es defendida por los EE. UU., China se opone, argumentando que la rápida evolución tecnológica de equipos militares exige que se prohíban o restrinjan las actividades militares en la ZEE (Ziafeng & Xizhong,

2005). Asimismo, Brasil, Bangladesh, India y Pakistán también se oponen a las actividades militares de terceros en su ZEE, argumentando que estas interrumpen el desarrollo de actividades económicas y que tienen el derecho de prevenir actividades que interfieran con ellas (Van Dyke, 2004). EE. UU., Reino Unido, Holanda e Italia defienden el desarrollo de actividades militares en la ZEE con los siguientes argumentos: 1) la Convemar no permite al Estado Costero limitar actividades militares en su ZEE (Doran, 1995, p. 2) es inútil especular sobre la permisibilidad de maniobras navales en la ZEE ya que, en principio, si están permitidas (Oxman, 1984), y 3), la libertad de navegación permite un amplio espectro de actividades militares legales como maniobras y despliegue de fuerzas (Rauch, 1985), y vigilancia y recopilación de inteligencia (Hayashi, 2005). Una norma que permita a los Estados Costeros regular la navegación en su ZEE atentaría contra el *mare liberum* y contra el equilibrio existente entre el derecho a la libre navegación y los intereses de seguridad del Estado costero (Van Dyke, 2005).

Existen argumentos para limitar las actividades militares en ZEE de otro Estado, siendo el principal que "la interferencia con los derechos del Estado Costero es inevitable" (Klein, 2011, p. 49) cuando se utiliza armamento. Sin embargo, la posición basada en *mare liberum* otorga mayores argumentos para defender el desarrollo de estas actividades. El caso de Corfú generó jurisprudencia al respecto, sentando el precedente de no intervención contra la libertad de navegación incluso en defensa de intereses de seguridad del Estado costero (Van Dyke, 1991). Asimismo, la obligación del uso de alta mar exclusivamente para fines pacíficos (Conv., 1982, art. 88) que se extiende a la ZEE (Conv., 1982, art. 58(2)) no va en contra del desarrollo de operaciones navales en ese espacio marítimo, ya que por propósitos no pacíficos se entienden solo el uso o amenaza de uso de la fuerza contra el Estado Costero (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1945). Propuestas dirigidas a regular las actividades militares en la ZEE se limitan a no realizar ejercicios de fuego real, y a hacerlo lejos de zonas de tránsito o bajo jurisdicción del Estado (Djalal et al., 2005).

Attard (1987) resume la complejidad de determinar la legalidad de realizar actividades militares en la ZEE:

Mientras que la integridad territorial puede requerir contener los usos militares de la ZEE, la seguridad internacional puede a su vez requerir ciertos usos militares del mar. Es este equilibrio entre realidades contradictorias el que debe ser logrado por el derecho internacional con relación al uso de la ZEE para fines pacíficos. (p. 69)

Se requiere un equilibrio entre los derechos del Estado Costero y terceros Estados, todo en aras de la seguridad internacional. El desarrollo de actividades militares en la ZEE de otro Estado es posible y potencialmente beneficioso para la seguridad marítima regional, siempre y cuando se mantenga un equilibrio entre los intereses de los Estados involucrados. Klein (2011, p. 327) reconoce que una territorialización excesiva fundamentada en *mare clausum* iría en detrimento de la seguridad marítima, al proponer que los Estados se concentren en defender los intereses inclusivos. Esto es imponer la visión de *mare liberum* codificada en la Convemar sobre la tendencia de ciertos Estados a extender su jurisdicción acuerdo el principio de *mare clausum*.

Asuntos marítimos relacionados con la economía

Los asuntos marítimos en relación con la economía se consideran en varios escenarios: transporte, explotación de los recursos marinos —vivos y fósiles—, energías de origen marino, puertos marítimos, la defensa y la seguridad a los intereses marítimos, la industria de la construcción naval y las nuevas tecnologías aplicadas al sector. Asimismo, se ven reflejados en la constitución política, los tratados y la normatividad nacionales e internacionales sobre el mar y su uso. Además, en las actividades e industria del turismo de sol y playa, el deporte y la náutica recreativa, y otras actividades de la economía y el comercio relacionadas con los litorales, las costas y el mar.

En este contexto, vale la pena mencionar como las tres cuartas partes de superficie de nuestro planeta azul está cubierto por mares y océanos y por ellos transita el 90 % del volumen del comercio mundial, a través de las principales rutas comerciales marítimas, uniendo los diversos nodos portuarios domésticos e intercontinentales, que conectan principalmente a Asia, Europa y América. Aun cuando en el pasado reciente ha sido común la movilización de materias primas, desde hace cinco décadas la deslocalización de los procesos productivos ha trasladado las cadenas de producción desde Europa y Norteamérica a los países en desarrollo, empero China constituye un caso singular por haberse convertido en el primer exportador mundial de productos manufacturados, a pesar de ser considerada una economía emergente. El transporte marítimo se presenta, entonces, como un vehículo del comercio y de la infraestructura, y los puertos marítimos, como interfase fundamental para la materialización del comercio.

Las principales rutas marítimas han sido trazadas con base en los comportamientos meteorológicos, las distancias y la ubicación geoestratégica portuaria,

así como en la oferta y demanda comercial marítima. Los principales movimientos comerciales se definen en tres vías de comercio marítimo en el eje este-oeste; corredor Atlántico entre Europa y América, corredor Pacífico entre América y Asia, y corredor Índico y Mediterráneo entre Asia y Europa, siendo importante destacar los “cuellos de botella” en el canal de Panamá, canal de Suez y estrecho de Malaca, cuyas alternativas se dirimen a costa de grandes distancias, pero una alternativa prospectada y objeto de mejora y disputa geopolítica se orienta al Estrecho de Bering cuyo acercamiento geográfico, en distancia, costos y tiempo es del 30 % para unir los continentes, sin embargo es estacional, dado que en invierno no es viable al momento (García, 2021).

Siguiendo a Manuel Carlier-De Lavalle (2018, p. 11), se presentan dos tipos de servicios de transporte marítimo: *tráficos Tramp* y *servicios de líneas regulares*. Los primeros aluden a la carga de materias primas y los segundos a cargamentos heterogéneos elaborados; el concepto *tramp*, por su parte, considera cargamentos homogéneos, materias primas o poco elaboradas, de bajo valor específico, a granel, cuyas cargas típicas son de graneles líquidos (petróleo crudo y derivados, gases licuados, productos químicos), graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, otros minerales, grano, madera) que utilizan buques tanque (petroleros, químicos, gaseros), buques graneleros (*bulk carriers*), OBO¹ (transporte combinado o mixto), en los que sus fletes dependen de las condiciones del mercado y su itinerario es discrecional (*tramp*). Respecto a los servicios de líneas regulares, estos hacen referencia a la movilización de cargamentos heterogéneos y mercancías elaboradas o materias primas valiosas o perecederas, envasadas o en contenedores, cuyas cargas son carga general convencional (*break bulk*), contenedores, cargas rodadas (vehículos y semirremolques), refrigeradas, para lo cual se utilizan buques portacontenedores celulares, *Roll-on/roll-off*², y polivalentes convencionales y cargueros frigoríficos, normalmente sus itinerarios están predeterminados y sus fletes conforme a los contratos.

Según Clarkson (2017, citado en Carlier-De Lavalle, 2018, p. 13), entre 2002 y 2017 la carga por transporte marítimo se incrementó un 75 %, siendo significativo el incremento en la carga de contenedores en un 162 %. Significa que del total transportado en el 2017, de 11.536 millones de toneladas, la carga de graneles sólidos significó el 44 %, mientras que los graneles líquidos un 32,6 % y la carga

¹ *Ore-bulk-oil carrier* (OBO) es un transportador de mineral-aceite a granel. También se conoce como transportador combinado u OBO, y es un barco diseñado para transportar cargas secas o húmedas.

² *Roll-on/roll-off* (RO-RO) es todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, desde automóviles hasta camiones.

general 23,4 %, pero según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2020, p. 4), en el 2019 la carga se redujo a 11.080 millones de toneladas y se prevé una reducción del tráfico marítimo en 4,1 % en las cifras del 2020 consecuencia del COVID-19, la crisis de los contenedores, la ralentización de la economía china, y los conflictos comerciales de las grandes potencias económicas mundiales.

En consecuencia, queda notificado que la navegación a través del tiempo, ha requerido de la participación de cartógrafos, oceanógrafos, militares, marinos mercantes pescadores, y de constructores navales, de instalaciones portuarias y de vías de navegación; quienes, de manera puntual, diseñaron cada uno de los asuntos marítimos.

La actividad logística portuaria como parte de un sistema del transporte marítimo en el contexto del comercio exterior, ha sido un elemento vital para el desarrollo de las economías, en el que los puertos han sido taxativos en dicha gestión. Además, los sistemas portuarios en los que confluyen obras e instalaciones, y conectividad e intermodalidad, entre otros aspectos, intervienen factores político-estratégicos, técnicos y económicos, mostrándose así la complejidad para su desarrollo. Por otra parte, la génesis de los puertos se encuentra en el accidente geográfico, la facilidad y profundidad que brindaba el litoral o la orilla marítima o fluvial para atracar la embarcación. Posteriormente, las adecuaciones y la ingeniería orientaron su construcción, con base en la protección natural frente a los fenómenos meteorológicos y la defensa a los ataques de adversarios. La ampliación de los puertos y del equipamiento requerido para el embarque de personas y mercancías, así como para el despliegue de la navegación marítima permitió diseñar las rutas comerciales. Los puertos fueron evolucionando en su infraestructura a partir de la tecnología de los buques, velas, vapor, combustibles; así como de la forma de embarque, desde granel hasta el contenedor.

La función de los puertos corresponde a servir como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, lo cual resulta obvio atendiendo a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y del comercio exterior; más sin embargo dicha funcionalidad ha ido más allá, convirtiéndose en centros logísticos de transporte multimodal, además de realizarse otras tareas, como lo evidencia Rua (2006):

Hoy en día, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los

modos marítimo y terrestre de transporte), la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades...

La actividad portuaria, por lo tanto, facilita el flujo de cargas mediante las cadenas de suministros globales (multitareas), así que el comercio internacional en su dinámica creciente debido al fenómeno de la globalización y a la disrupción tecnológica actual, que sumados a la implementación de los diferentes acuerdos comerciales firmados por los Gobiernos, ha convertido a la logística de los puertos como el eje fundamental del desarrollo de las economías, materializada en la interacción del sistema marítimo comercial (asuntos marítimos), como conector de las bases industriales y productivas con los sistemas e infraestructuras de transporte (carretero, fluvial, férreo, ductos, etc.), los terminales portuarios, los buques, las rutas marítimas, y los nodos de desembarque o destino final exportable. Condición reversa se relaciona con las importaciones.

Protección del medio marino y relaciones internacionales

Los océanos son el hogar de millones de especies, proporcionan una fuente clave de proteínas para la seguridad alimentaria global y desempeñan un enorme papel en la regulación del clima y el ciclo del agua de nuestro planeta (Hoff, 2015). Los mares se enfrentan a una enorme perturbación por la acción humana, desde la alteración de la temperatura y la circulación hasta la sobrepesca, la acidificación y la contaminación por plástico. Una acción científica y de ejercicio de la autoridad será cada vez más necesaria para alcanzar el desarrollo sostenible (Hoff, 2015). En este sentido, algunos de los elementos más importantes a considerar tienen que ver con el papel que juegan los océanos, la explotación de recursos naturales vivos y no vivos y las zonas naturales protegidas.

Frente a lo primero, los océanos son la clave del futuro de nuestro planeta (Hoff, 2015). Por eso es obligatorio que todas las organizaciones que actúan en el sector marítimo contribuyan a hacer frente a retos, especialmente aquellos relativos a la contaminación, el aumento de nivel de los mares, el calentamiento de los océanos, el agotamiento del oxígeno, la acidificación, la mejor comprensión de las brechas de conocimiento y la inclusión de poblaciones de interés (Leinen, 2021).

En 2050, los océanos deben considerarse algo más que una plataforma para el turismo y el ocio, deben pensarse como la solución a muchos de los problemas sociales y económicos del mundo.

Frente a la explotación de recursos vivos y no vivos, las investigaciones científicas dan cuenta de que la cantidad de peces capturados comenzó a disminuir por primera vez en la historia registrada hace apenas unas décadas. Dicho de otra forma, los océanos se están muriendo y para tratar de detener este deterioro podría ser conveniente poner en marcha al menos tres objetivos: detener la sobrepesca, reducir las capturas accidentales y proteger el hábitat marítimo (Hoff, 2015). Para esto, las Naciones Unidas han propuesto que a escala regional se deben elaborar planes oceánicos conjuntos que incluyan a todas las partes interesadas (*stakeholders*) del sector público y privado en los países de cada región en los procesos de toma de decisiones orientadas a explotar y preservar el océano de forma sostenible (Hoff, 2015). La humanidad en su conjunto debe aprender a utilizar el dominio marítimo de forma que se neutralice y se reverse el declive global en la salud de los océanos y se garantice que su riqueza esté disponible para las generaciones futuras (Conathan & Moore, 2015).

Por ello, una de las propuestas para proteger mejor los océanos parece ser el establecimiento de Grandes Áreas Marinas Protegidas (Hoff, 2015). Este mecanismo ha sido impulsado por algunas islas Estado que cuentan con vastas zonas económicas. Por ejemplo, las Islas Fénix de Kiribati y Nueva Caledonia protegen más de 1,5 millones de kilómetros cuadrados. Estos territorios están llevando a cabo un sofisticado ejercicio de planificación para proteger la mayor parte de 1,1 millones de kilómetros cuadrados de ZEE y con ello proteger miles de especies marinas de la depredación (Rouatu, 2015).

Lo que es una realidad es que los cambios en los océanos repercutirán en la agricultura, la pesca, el agua, los alimentos, el suministro de energía, las infraestructuras costeras, el transporte y la ocurrencia de fenómenos naturales catastróficos, como los tsunamis, los huracanes y los fenómenos meteorológicos extremos. Esto, afecta profundamente la economía, la salud, el bienestar y la seguridad de todas las naciones del mundo, en especial de aquellas como Colombia que cuentan con costas sobre los océanos.

Muchas investigaciones plantean que las decisiones que se tomen en las próximas décadas marcarán más el futuro del océano que cualquier otro periodo de la historia. Si se quiere preservar la salud de los océanos y la vida misma en el planeta, se deben afrontar tres grandes retos en los próximos 30 años: 1) controlar

la industrialización marítima, 2) supervisar la pesca y la acuicultura oceánica y 3) hacer frente con decisión al cambio climático oceánico. Frente a lo primero, la necesidad imperiosa de reducir la emisión de gases de efecto invernadero por parte de la flota marítima y la rápida expansión de la minería submarina son al menos dos de las principales prioridades (Stocker, 2016; Shahbakhsh et al., 2021).

El desempeño ambiental de una compañía afecta cada vez más su capacidad de asegurar y mantener licencias para explorar, construir y operar, y el aumento de las temperaturas y los fenómenos meteorológicos extremos requieren cada vez más ajustes operativos, en especial en un ambiente tan afectado como son los océanos y las fuentes de agua. Es claro, que la sostenibilidad se logra mejor a través de un enfoque colaborativo, lo que no es usual en el mundo realista de las relaciones internacionales que domina el pensamiento occidental en esta era. En lo segundo, el combate a las prácticas nocivas que fomentan la pesca no reglamentada, ilegal y no responsable (lo que se conoce como IUU Fishing) es importante para que todos apreciemos la importancia del océano y trabajar juntos para aportar soluciones a uno de sus principales problemas: la sobrepesca (National Oceanic and Atmospheric Administration, 2021). Frente a lo tercero, reducir las brechas de conocimiento sobre las variables oceanográficas y atmosféricas e incorporar la forma como afectan a las poblaciones costeras, resulta clave para la adopción de las políticas públicas. Toda vez que estos fenómenos son de escala regional o planetaria la toma de decisiones consensuadas y articuladas resulta, evidentemente, de importancia superlativa (Leinen, 2021; Mimura, 1999; Mimura, 2013).

La era digital en el mundo marítimo: un mundo de retos y oportunidades

El surgimiento de nuevas tecnologías disruptivas ha cambiado el sector marítimo de una manera muy difícil de anticipar. La automatización, el uso de la inteligencia artificial (IA), el *blockchain* y la digitalización de todos los procesos es la inmersión en la cuarta revolución industrial que traerá importantes efectos en el sector marítimo disminuyendo, entre otros, la participación humana en una gran parte de las actividades industriales del sector. Pero también traerá la oportunidad para que nuevas profesiones se desarrollen entorno a estos cambios tecnológicos y que países con renta media como Colombia, puedan desarrollar estrategias para incorporar a sus pobladores en esos mercados laborales que serán de escala global.

La industria marítima se ha integrado cada vez más con la Industria 4.0 para aumentar su competitividad y cumplir con los estándares nacionales e

internacionales (Senarak, 2021), con particular interés en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para el 2030. Zimon et al. (2019), García-Arca et al. (2017) y Acciaro y MCKinnon (2020) coinciden en reconocer que la globalización de las actividades y el aumento de los precios de las materias primas hacen imprescindible la implementación de soluciones sostenibles. Los ODS han llevado a los profesionales a desarrollar estrategias avanzadas de gestión en la cadena de suministro que se traducen en una logística más estable, eficiente y ética (Zimon et al., 2019). Asimismo, Campagnolo et al. (2018) señalan que el papel de la cadena de suministro puede ser determinante en la implementación de los ODS, mientras que Golrizgashti et al. (2019) señalan que avanzar hacia la sostenibilidad sería la mejor forma de producir valor en el futuro cercano. De hecho, existe un creciente cuerpo de investigación sobre sostenibilidad y competitividad, lo que incluye impulsores y barreras para la implementación de nuevas tecnologías y sus interrelaciones con los ODS en la industria marítima (Zimon & Madzík, 2019; Zimon et al., 2019).

En este contexto, la Industria Marítima ha entrado en una transformación digital acorde con las prácticas de la Industria 4.0 (I4.0) (De la Peña Zarzuelo et al., 2020). Rüßmann (2015) esbozó los nueve pilares base de la Industria 4.0 que se aplican al sector. Estos son robots y sistemas autónomos, Internet de las cosas (IoT), ciberseguridad, integración de sistemas horizontal y vertical (HvSI) a través de nuevos estándares, *cloud computing* (CC), impresión 3D (3DP) y flexibilización (F), *big data* (BD) y *business analytics*, realidad aumentada (AR) y simulación y modelado (S&M), pilares que dan pie a la innovación en la industria marítima y a la cadena de suministros oceánica con buques autónomos, puertos inteligentes y digitalización de información y procesos. La integración de diferentes dispositivos, agentes y actividades, junto con el aumento de la conectividad entre diferentes puertos, ha creado un nuevo ecosistema en el que han aparecido nuevos riesgos en materia de ciberseguridad (De la Peña Zarzuelo, 2021), y con ellos una creciente vulnerabilidad (Lee & Whang, 2005). El transporte marítimo, como pieza vital para el comercio internacional, tiene el deber ineludible de integrar la ciberseguridad en sus procesos.

La capacidad de cada nación para adaptarse rápidamente a esos cambios será el factor diferencial para posicionarse en el sistema internacional y hacer frente a estos cambios. Este cambio digital, abre también la puerta para que actores ilegales hagan uso del ciberespacio para usufructuar de las actividades legales y captar rentas para lucrarse a voluntad. La interacción entre actores públicos

y privados y la cooperación internacional parece ser un elemento clave para anticiparse a todos esos retos que, desde ya, se comienzan a vivir.

Marco teórico de las relaciones internacionales

Al abordar las determinantes geopolíticas y los intereses nacionales de los Estados, es necesario mencionar el poder y sus fuentes. Méndez Gutiérrez del Valle (2011) señala que hay numerosos intentos de identificar los fundamentos del poder estatal, y toma como referencia la obra de Muir, *Political Geography*, en la cual se destacan cuatro tipos de poder: morfológico, asociado al tamaño, forma y ubicación del territorio; demográfico, basado en el volumen y características de la población; económico, relacionado con la posesión de recursos productivos y comercio exterior; y por último, militar, relativo al tamaño de las fuerzas armadas, la calidad y la cantidad de su armamento y su despliegue, así como capacidades tácticas, operacionales y estratégicas (Méndez Gutiérrez del Valle, 2011).

En cuanto a intereses nacionales, estos “y la razón del Estado [...] siguen siendo factores esenciales para interpretar parte importante de la geoestrategia que subyace a muchas de las acciones que marcan el devenir de los acontecimientos internacionales” (Méndez Gutiérrez del Valle, 2011). La estrategia inicia con un propósito, y el propósito, en asuntos internacionales, descansa en el concepto de intereses nacionales (Deibel, 2007). Según este autor, existen cuatro categorías de intereses: la seguridad física, asociada al imperativo de supervivencia; la *prosperidad económica*, relacionada con la calidad de vida de la población; la *preservación de los valores propios* que tiene que ver con el Gobierno, la cultura cívica y los valores de la sociedad; y la *proyección de los valores y la moral propios hacia el exterior*, asociado a transmitir su visión de sociedad a otras tierras.

Frente a esto, surge otro concepto central de las relaciones internacionales que radica en la conceptualización de que tan anárquico es el sistema internacional. Esto no es más que debatir si hay o no ausencia de una autoridad central que contribuya en la construcción de los regímenes políticos necesarios para ordenar los temas de debate en la agenda internacional. La diferencia entre el ámbito interno y el internacional es que el primero, supone la existencia de un monopolio de la violencia legítima en cabeza del Estado, mientras que el segundo —el internacional— supone la ausencia de tal monopolio (Frasson-Queno, 2015).

De otra parte, esta discusión también pasa por el concepto de potencia. En algunas regiones, el rol de *gran potencia*, conforme la propuesta de Braillard y Djalili (1988), les otorgará a algunas naciones ser capaz de influir en el sistema

internacional, aunque no sean capaces de poder dominarlo. También hará que tengan la aspiración de desempeñar un papel en la escala planetaria mundial sin que sus capacidades le permitan actuar por fuera de ciertas regiones o temáticas (Frasson-Quenoz, 2015). En este entorno, los Estados conviven con *dilemas de seguridad*, donde unos optan por armarse, mientras otros deciden crear alianzas. Por ello, la seguridad es algo por lo que los Estados compiten.

En su afán de escapar de la influencia de otros, un Estado busca adquirir más poder, lo que genera inseguridad en los demás, creando una atmósfera de inseguridad entre todos. Esto conlleva a un dilema, entre disminuir esfuerzos armamentistas para fortalecer la cooperación, y aumentarlos para garantizar su tranquilidad, incentivando a otros a armarse. Frente a ello, los Estados buscarán un equilibrio en el *balance de poder* intentando construir alianzas para minimizar esa incertidumbre. Los casos de China, en el mar del Sur de China, o de Estados Unidos, en el mar Caribe, son claros ejemplos del juego de las potencias en este sentido. Los casos de países como Colombia son muestra de la necesidad de construir alianzas e integrarse al sistema internacional con miradas comprehensivas y holísticas que les den sustento a sus posiciones.

Para describir y comprender todas esas realidades, desde mediados del siglo XX se ha ido construyendo un corpus teórico sobre las relaciones internacionales como disciplina científica. En ese corpus, surgen dos posturas básicas que ponderan la forma como se interactúa con el poder, con el orden y con la interdependencia entre los actores del sistema. Una es la postura realista y la otra es la postura liberal. A continuación, se revisan de forma sumaria ambas corrientes del pensamiento como plataforma analítica de este volumen.

El mundo realista de las relaciones internacionales

El mundo realista plantea unas condiciones básicas: 1) la anarquía; 2) la lucha continua por los recursos o las ideas y 3) la distribución inequitativa del poder como elementos constructores del sistema internacional. El prisma del realismo se ve representado por sus dos principales derivaciones, el realismo neoclásico y el neorealismo.

Desde el punto de vista de los postulados de Morgenthau (2005), autor neoclásico del realismo, el poder es siempre el objetivo inmediato de los Estados, y debe ser adoptado como referente para el comportamiento en el sistema internacional porque, de una parte, es el único que se aplica a todos por igual, y de otra, el conjunto de reglas morales de una sociedad no puede ni debe extrapolarse a otras.

Por lo tanto, se asocia a una distribución relativa del poder entre Estados, en partes iguales o no. Aquellos Estados que logran obtener mayor poder, obtendrán una ventaja relativa con aquellos que no poseen esa capacidad. De allí que los poderes militar y económico adquieran importancia para establecer esos pesos relativos de cada uno de los Estados en el sistema internacional.

Sin embargo, como lo plantea Rosseau, filósofo clásico del realismo, no es el acto de guerra como tal, sino las relaciones constantes de un Estado con los demás, que lo pueden hacer sentir débil o amenazado, de suerte que su comportamiento represente no solamente su interés particular sino, también, asegurarse que los demás Estados no representen una amenaza para su supervivencia (Frasson-Quenoz, 2015), lo que constituye un ambiente de permanente tensión.

Morgenthau (2005) declara que la imperfección del mundo, desde el punto de vista racional, es el resultado de fuerzas inherentes a la naturaleza humana. Para mejorar el mundo, se debe trabajar sobre esas fuerzas, no atacarlas. En virtud que el mundo está lleno de intereses contrarios y de conflictos internos, nunca es posible la consecución plena de los principios morales. Sin embargo, resulta factible aproximarse mediante el balance de esos intereses y la conciliación de esos conflictos. Así, el realismo neoclásico propone un sistema de conciliación y equilibrios continuos, como principio universal de todas las sociedades pluralistas. Este sistema, se basaría en el balance de poder³ de los Estados. Para Morgenthau (2005), el equilibrio multipolar es el de mayor durabilidad en un ámbito anárquico.

Al mismo tiempo, esos mismos postulados ameritan entender que, es responsabilidad del Estado realizar el interés nacional, por lo que puede ser parte de su estrategia acudir a medios considerados inmorales: espiar, robar, engañar, entre otros (Morgenthau, 1946), y a tomar decisiones inmorales, efecto de los dilemas complejos que debe enfrentar y lo obligan a escoger entre dos males. Paradójicamente, la moderación se convierte en rasgo distintivo de la política internacional; los Estados persiguen políticas extranjeras racionales, promovidas por hombres de Estado que piensan y actúan conforme sus propios intereses nacionales y de poder, y entonces, las estrategias de poder de unos, se imponen sobre las de otros (Frasson-Quenoz, 2015).

Luego de recibir suficientes críticas la teoría de Morgenthau, surge el neorealismo. Waltz (1979) reformula la teoría realista, basándose en la microeconomía,

³ Este concepto "se entiende como una configuración del sistema internacional en el que ningún Estado predomina" (Frasson-Quenoz, 2015). Supone un equilibrio con el fin de evitar la guerra: la materialización de alianzas en contra de la hegemonía es un comportamiento que equilibra.

y proponiendo tres variables: un principio ordenador, en el cual alude al actual sistema donde se desarrollan las interacciones de los actores, y que es regulado y condicionado por la anarquía; un principio de diferenciación ⁴, en el que los actores pierden su funcionalidad por estar obligados a perseguir su propia seguridad, buscando equilibrar el poder de los demás actores para evitar ser aniquilados; y, un principio de distribución, que se refiere a la disposición inequitativa de las capacidades de poder, lo cual explica que, si bien las unidades del sistema son funcionalmente equivalentes, se diferencian entre ellas por su mayor o menor capacidad para cumplir dicha función (Frasson-Quenoz, 2015). Para Waltz, las potencias mayores determinan el comportamiento de los demás actores; cuando las grandes potencias ordenan el sistema internacional, obligan a los demás Estados a seguir las reglas determinadas por ellos. Esto conduce a concluir que, mientras menos grandes potencias existan, el sistema será más estable.

El neorrealismo como base del realismo expuesto por Morgenthau en 1946, afirma que el actor principal del sistema internacional sigue siendo el Estado, el cual se comporta de forma egoísta, buscando siempre, garantizar su supervivencia, maximizar sus capacidades —económicas y militares—, el beneficio para sí, y por supuesto su poder en el sistema internacional, para influir sobre los Estados más débiles y con menos capacidades. Así pues, el neorrealismo, según Dario Battistella (2003), explica que gracias al comportamiento egoísta y maximizador de los Estados, el sistema internacional es anárquico y que las instituciones internacionales son inoperantes e incapaces de persuadir a los Estados para que se comporten de manera altruista y no busquen únicamente el beneficio propio, que amenace la integridad de otros Estados. Para el neorrealismo, la cooperación, la integración entre Estados está descartada, pues para esta corriente teórica, cooperar se enmarca en la lógica de las ganancias/perdidas relativas ⁵, e integrarse significaría perder soberanía.

El mundo liberal de las relaciones internacionales

De otra parte, encontramos varias corrientes del liberalismo: el neoliberalismo institucional y el liberalismo republicano, como parte del liberalismo blando; y el liberalismo de la interdependencia y el liberalismo social, dentro del liberalismo *duro*.

⁴ Para Waltz, el principio de diferenciación permite separar a los Estados de los demás actores del sistema internacional. Para él, los Estados son actores relevantes de las relaciones internacionales, mientras las organizaciones no gubernamentales, las multinacionales o las personas, no lo son (Frasson-Quenoz, 2015).

⁵ Esta lógica consiste en que si dos Estados cooperan lo que gana uno lo pierde el otro, por eso para los neorealistas es riesgoso cooperar y por ende es mejor no hacerlo.

El neoliberalismo, aunque considera al Estado como un actor preponderante dentro del Sistema Internacional, también considera como tal a las instituciones internacionales, a las cuales ve con capacidad para modificar el comportamiento de los Estados, la naturaleza anárquica de sus relaciones y del sistema internacional a través de la creación de normas y un régimen internacional. Para los neoliberales, sí es posible cooperar, pues esta se enmarca en una lógica de ganancias absolutas. En lo que se refiere a la integración en bloques subregionales, regionales y globales, estos mecanismos sirven para neutralizar la anarquía en el sistema internacional, que deriva en incertidumbre; asimismo, la integración, sirve según el neoliberalismo, para garantizar la paz entre Estados, y maximizar sus beneficios a través de la cooperación.

El neoliberalismo institucionalista ve en las instituciones unos actores independientes, que actúan como facilitadores entre los Estados, favoreciendo su cooperación porque permiten disminuir la incertidumbre que existe entre ellos. Esto, se da gracias al permanente contacto que permite la acción al interior de esas instituciones, donde los Estados aprenden a conocer a sus rivales, sus capacidades e intenciones reales, mermando con ello el *dilema de seguridad*, y así, convierte la guerra en un fenómeno anormal (Frasson-Quenoz, 2015), muchas veces se limita a mirar las interacciones económicas.

Por otra parte, el liberalismo republicano expone tres hipótesis basadas en la democracia: la existencia de una cultura política fundada en la resolución pacífica de conflictos; las democracias coinciden en valores comunes —libertad y derechos individuales; y las democracias permiten la cooperación. Este enfoque es de carácter anárquico y se centra en el Estado como actor primordial de las Relaciones Internacionales (Frasson-Quenoz, 2015).

En relación con el liberalismo de la interdependencia, se postula que el desarrollo económico y el comercio internacional, se presentan como medios más efectivos que el empleo de la fuerza para alcanzar la estabilidad y la prosperidad. Interdependencia, según Keohane y Nye (1977), significa que cualquier relación interdependiente supone un beneficio, pero también un costo. Este último depende del grado de competencia y de lucha para la consecución de los recursos que se da entre los dos actores. Por lo tanto, la interdependencia derivada de la especialización económica de los Estados desanima a estos a recurrir a la violencia física. Por su parte, el liberalismo social desestima la visión clásica de las relaciones entre Estados y las reemplaza por otras relaciones, como las interpersonales y las transnacionales.⁶ Las relaciones entre personas reducen la probabilidad de conflicto porque incrementa el entendimiento mutuo (Frasson-Quenoz, 2015).

⁶ Según Rosenau (1980), se refiere a los procesos a través de los cuales, las relaciones internacionales entre Gobiernos son complementadas por relaciones entre personas privadas, grupos y sociedades que pueden tener —y en efecto tienen— consecuencias importantes sobre el curso de los eventos.

Sobre la diplomacia naval y los asuntos marítimos

Otro aspecto que tiene que ver con las relaciones internacionales es el papel de la diplomacia. En este caso particular podemos hablar de la diplomacia naval. Esta es la gestión de las relaciones internacionales a través del dominio marítimo y del uso de activos marítimos, y puede ser de tres tipos: cooperativa, persuasiva y coercitiva (Le Mière, 2014). Los antecedentes de este concepto se pueden encontrar en ideas como *gunboat diplomacy* (Cable, 1994), *persuasión naval activa* y *latente* (Luttwak, 1974) y presencia naval (Turner, 1974). Por su naturaleza, las armadas pueden desarrollar labores diplomáticas más allá del uso de la fuerza como extensión de la política de un Estado (Wylie, 1991). Este rol diplomático e internacional de las armadas es importante para fortalecer relaciones bilaterales y regionales, contribuir a la estabilidad internacional, y aumentar el prestigio de la Nación en su región de influencia (Hattendorf, 2000, p. 238).

Al analizar la diplomacia naval, Till (2009) argumenta que el rol diplomático es “uno que todas las armadas pueden y deben desarrollar sin importar su tamaño ni la inclinación política de sus Gobiernos, y tanto por razones competitivas como colaborativas” (p. 224). Asimismo, concluye que la diplomacia naval juega un rol crucial ya que facilita darle forma al escenario internacional para evitar o detener conflictos y que, para lograr esto “las armadas y cancillerías deben desarrollar un enfoque estratégico hacia la diplomacia naval, diseñado para integrarla de manera efectiva a todos los demás aspectos relevantes de la política de seguridad de un país” (Till, 2007, p. 251). Ken Booth también trató el rol diplomático de las Armadas. Booth (1977) argumenta que el objetivo de la estrategia naval es “el uso del mar por parte del Estado” y que, para ello, la Armada debe cumplir tres roles: militar, policial, y diplomático. Además, sus estudios relacionan el derecho internacional con la diplomacia en el mar.

Reflexiones finales

Todo lo anterior nos lleva a anticipar unas áreas de focalización en las cuales el mundo marítimo y sus interesados públicos y privados debe acentuar su trabajo en los próximos años y que son vitales en el diseño de sus planes y estrategias futuras:

En el plano ambiental pareciera ser que la preservación y sostenibilidad del mar patrimonial resulta clave. Todo lo que se pueda hacer para controlar las

emisiones de carbono en las áreas bajo jurisdicción nacional debe ser llevado a cabo. Igualmente, las iniciativas para la utilización de energía renovable deben ser impulsadas, y la planificación espacial marítima y costera debe ser pensada para lograr la sostenibilidad y la preservación de los ecosistemas marinos y costeros.

De igual forma, para trabajar en la sostenibilidad ambiental, se debe prestar atención a las, cada vez más grandes, demandas de las partes interesadas del sector de la minería y los metales, con respecto a su uso del mar y la tierra, el consumo de agua, las emisiones de gases de efecto invernadero y la gestión de residuos (Bebbington & Bury, 2010).

En el plano político, la gobernanza marítima debe ser una prioridad asumiendo todas sus repercusiones, en especial el manejo de las relaciones con los diferentes actores del sector. En cuanto a las relaciones internacionales dado lo global del sector se debe hacer énfasis en los problemas asociados con los límites oceánicos, la aplicación o no de los fallos de los organismos internacionales, la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por parte de los países miembro y el manejo de la llamada Zona para la explotación de recursos naturales.

En el plano económico, pareciera ser que la implementación y las repercusiones de la llamada *Economía Azul* que es vista por algunos como una revolución industrial marina resulta fundamental para el dialogo entre Estados y la cooperación regional en la construcción de beneficios. El manejo de la reducción de los recursos marítimos, los usos no convencionales del mar en contraste con las actividades tradicionales y, el manejo sostenible de industria portuaria y del transporte marítimo dados los cambios que se prevén en la cuarta revolución industrial I4.0. debería ser incorporados en los procesos de planificación estratégica de las entidades asociadas al sector en el entorno nacional e internacional.

Finalmente, en el plano social, enfrentar los cambios que traerá la I4.0 con la automatización, los usos de la inteligencia artificial, el *big data*, el *data analytics* y el *blockchain* sobre las oportunidades laborales de la gente de mar y su adaptación a esta nueva realidad, así como los riesgos de la masificación de las actividades en el ciberespacio, deben ser una oportunidad para enfrentar la apatía y el desconocimiento de la sociedad colombiana frente a las actividades marítimas y la llamada ceguera marítima, fomentando la participación en los escenarios internacionales donde se están tomando decisiones al respecto. Como se podría decir coloquialmente, llegar tarde a la fiesta, puede ocasionar más estragos que beneficios en esta materia.

Referencias

- Acciaro, M., & MCKinnon, A. (2020). International shipping and climate change: Policy responses and implications for the maritime industry. En G. Wilmsmeier, & J. Monios (Eds.), *Geographies of maritime transport: Transport, mobilities and spatial change* (pp. 312-329). Edward Elgar Publishing.
- Attard, D. (1987). *The Exclusive Economic Zone in International Law*. London: Clarendon Press.
- Battistella, D. (2003). L'apport de Karl Deutsch à la théorie des relations internationales. *Revue internationale de politique comparée*, 10(4), 567-585.
- Bebbington, A. J., & Bury, J. T. (2010). Minería, instituciones y sostenibilidad: desencuentros y desafíos. *Anthropologica*, 28(28), 53-84.
- Booth, K. (1977). *Navies and foreign policy*. Crane, Russak.
- Booth, K. (1985). *Law, force and diplomacy at sea*. Routledge.
- Braillard, P., & Djalili, M. R. (1988). *Les relations internationales*. PUF.
- Cable, J. (1994). The future of gunboat diplomacy. En *Gunboat Diplomacy 1919-1991* (pp. 140-157). Palgrave Macmillan.
- Campagnolo, L., Eboli, F., Farnia, L., & Carraro, C. (2018). Supporting the UN SDGs transition: Methodology for sustainability assessment and current worldwide ranking. *Economics: The Open- Access, Open-Assessment E-Journal*, 12, 1-19.
- Carlier de Lavalle, M. (2018). El transporte marítimo: su importancia para la economía mundial. Tendencias a medio y largo plazo. *Revista de Información Comercial Española*, 901(9), 26.
- Conathan, M., & Moore, S. (2015). *Developing a blue economy in China and the United States*. Centre for American Progress.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes). (2020). *Colombia, potencia bioceánica sostenible 2030*. Departamento Nacional de Planeación. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Económicos/3990.pdf>
- De la Pena Zarzuelo, I., Freire Soeane, M. J., & Lopez Bermudez, B. (2020). Industry 4.0 in the port and maritime industry: A literature review. *Journal of Industrial Information Integration*, 20, s.p. <https://doi.org/10.1016/j.jii.2020.100173>
- De la Pena Zarzuelo, I. (2021). Cybersecurity in ports and maritime industry: Reasons for raising awareness on this issue. *Transport Policy*, 100, 1-4. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.001>
- De las Carreras, A. (1999) *El Derecho del Mar en tiempos de paz*. <http://biblioteca.camdp.org.ar/cgi-bin/koha/tracklinks.pl?uri=http%3A%2F%2Fbiblioteca.camdp.org.ar%2Fdocu%2Fcarreras.pdf&biblionumber=12603>
- Deibel, T. L. (2007). *Foreign affairs strategy: Logic for American statecraft*. Cambridge University Press.

- Djalal, H., Yankov, A., & Bergin, A. (2005). Draft guidelines for military and intelligence gathering activities in the EEZ and their means and manner of implementation and enforcement. *Marine Policy*, 29, 175-183.
- Doran, W. F. (1995). An operational commander's perspective on the 1982 LOS Convention. *International Journal of Maritime and Coastal Law*, 10, 335-349.
- Frasson-Quenoz, F. (2015). *Autores y teorías de relaciones internacionales: una cartografía*. Universidad Externado de Colombia.
- Galdorisi, G., & Kaufman, A. (2002). Military activities in the exclusive economic zone: Preventing uncertainty and defusing conflict. *California Western International Law Journal*, 32, 253-262.
- García, D. (2021). *Las grandes rutas comerciales*. <https://theglobalworld.es/global/las-grandes-rutas-comerciales-actuales/>
- García-Arca, J., González-Portela Garrido, A., & Prado-Prado, J. (2017). Sustainable packaging logistics'. The link between sustainability and competitiveness in supply chains. *Sustainability*, 9(7), s.p.
- Golrizgashti, S., Piroozfar, S., & Dehghanpoor, A. (2019). Product innovation and supply chain sustainability. *IEEE Engineering Management Review*, 47(4), 128-136.
- Hattendorf, J. (2000). What is maritime strategy? En J. Hattendorf (Ed.), *Naval history and maritime strategy: Collected essays* (pp. 229-240). Krieger Publishing.
- Hayashi, M. (2005). Military and intelligence gathering activities in the EEZ: Definition of key terms. *Marine Policy*, 29, 123-137.
- Hoff, M. (2015). *Envision 2050: The future of oceans*. Ensia. <https://ourworld.unu.edu/en/envision-2050-the-future-of-oceans>.
- Keohane, R.O. y Nye, J. Jr. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Little Brown.
- Khanna, P. (2016). *Connectography: Mapping the future of global civilization*. Random House.
- Klein, N. (2011). *Maritime security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press.
- Le Mière, C. (2014). *Maritime diplomacy in the 21st Century. Drivers and challenges*. Routledge.
- Lee, H., & Whang, S. (2005). Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management. *International Journal of Production Economics*, 96(3), 289-300.
- Leinen, M. (2021). *Hearing on defining a national 'oceanshot': Accelerating ocean and great lakes science and technology*. <https://science.house.gov/download/leinen-testimony>

- Luttwak, E. (1974). *The political uses of sea power*. John Hopkins University Press.
- Marín-Castán, F. (2008). Marco jurídico de la seguridad marítima. *Cuadernos de Estrategia*, (140), 171- 242.
- Méndez-Gutiérrez del Valle, R. (2011). Tensiones y conflictos armados en el sistema mundial: una perspectiva geopolítica. *Investigaciones Geográficas (Esp)*, (55), 19-37.
- Mimura, N. (1999). Vulnerability of island countries in the South Pacific to sea level rise and climate change. *Climate research*, 12(2-3), 137-143.
- Mimura, N. (2013). Sea-level rise caused by climate change and its implications for society. *Proceedings of the Japan Academy, Series B*, 89(7), 281-301.
- Morgenthau, H. J. (1946). *Scientific man vs. power politics*. University of Chicago Press.
- Morgenthau, H. J. (2005 [1951]). *Politics among nations: The struggle for power and peace*. McGraw-Hill.
- Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). *Reflections on the role of logistics in the sustainable exploitation of natural resources in Latin America and the Caribbean*. *Bulletin FAL*. United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean.
- Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar)*. Naciones Unidas.
- National Oceanic and Atmospheric Administration. (2021). *Improving international fisheries management: 2021 Report to Congress*. National Oceanic and Atmospheric Administration.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (1945). *Carta General de la Organización de las Naciones Unidas*. http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/FC3F4_ONU-1945.PDF
- Nguyen, D. M. (2006). Settlement of disputes under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: The case of the South China Sea dispute. *U. Queensland LJ*, 25, 145.
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Resolución A/RES/70/1 Transformar nuestro mundo: la agenda 2030 para el desarrollo sostenible*. https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (2018). *Carta de las Naciones Unidas*. <http://www.un.org/es/charter-united-nations/index.html>
- Oxman, B. (1984). The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Virginia Journal of International Law*, 24, 809-820.
- Rauch, E. (1985). Military uses of the oceans. *German Yearbook of International Law*, 28, 229-267.
- Rivera-Páez, S., Uribe, C., & Rodríguez, H. (2018). Genealogía de los intereses marítimos. En *Intereses de Colombia en el mar, reflexiones y propuestas para la construcción del país marítimo*. Escuela Superior de Guerra.

- Rosenau, J. N. (1980). *The scientific study of foreign policy* (Vol. 1). Nichols Publishing Company.
- Roszko, E. (2015). Maritime territorialisation as performance of sovereignty and nationhood in the South China Sea. *Nations and Nationalism*, 21(2), 230-249.
- Rouatu, I., Leport, G., Pascal, N., Wendt, H., Abeta, R., Brander, L., ... & Salcone, J. (2015). *National marine ecosystem service valuation: Kiribati*. Suva, Fiji. MACBIO
- Rua, C. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Rüßmann, M. L. (2015). *Industry 4.0: the future of productivity and growth in manufacturing industries*. Boston Consulting Group.
- Sanguin, A. (1997). Geopolitical scenarios, from the mare liberum to the mare clausum: The High Sea and the case of the Mediterranean Basin. *Geoadria*, 2, 51-62.
- Senarak, C. (2021). Port cybersecurity and threat: A structural model for prevention and policy development. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 37(1), 20-36. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2020.05.001>
- Shahbakhsh, M., Emad, G. R., & Cahoon, S. (2022). Industrial revolutions and transition of the maritime industry: The case of Seafarer's role in autonomous shipping. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 38(1), 10-18.
- Stocker, M. (2016, July). Industrialization of the ocean: Are regulatory practices keeping up with technology? *Proceedings of Meetings on Acoustics 4ENAL*, 27(1), 032005.
- Till, G. (2007). *Poder marítimo: una guía para el siglo XXI*. En G. J. Montenegro (Trad.) Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Till, G. (2009). *Seapower: A guide for the twenty-first Century* (2.a ed.). Routledge.
- Turner, S. (1974). Missions of the US Navy. *Naval War College Review*, 25(5), 2-17.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2020, 27 de junio). *United Nations Conference on Trade and Development*. <https://unctadstat.unctad.org/>.
- Van Dyke, J. (1991). Military exclusion and warning zones on the high seas. *Marine Policy*, 15, 147- 168.
- Van Dyke, J. (2004). Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country. *Marine Policy*, 28, 29-31.
- Van Dyke, J. (2005). The disappearing right to navigational freedom in the exclusive economic zone. *Marine Policy*, 29, 107-121.
- Waltz, K. (1979). *Theory of international politics*. McGraw-Hill.
- Wylie, J. (1991). Mahan: Then and now. En J. Hattendorf (Ed.), *The influence of history on Mahan*. Naval War College Press.
- Ziafeng, R., & Xizhong, C. (2005). A Chinese perspective. *Marine Policy*, 29, 139-144.

- Zimon, D., & Madzík, P. (2019a). Impact of implementing ISO 14001 standard requirements for sustainable supply chain management in the textile industry. *FIBRES AND TEXTILES in Eastern Europe*, 27, 6(138). 8-14.
- Zimon, D., Tyan, J., & Sroufe, R. (2019b). Drivers of sustainable supply chain management: Practices to alignment with UN sustainable development goals. *International Journal for Quality Research*, 14(1) 219-236.