

CAPITULO I

Seguridad Integral Marítima, reto Estratégico*

» CAPITÁN DE NAVÍO (RA)
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ¹

Resumen

“ A estas actividades de origen antrópico que afectan la seguridad marítima de los océanos, se adicionan con efectos negativos las catástrofes naturales, las actividades que atentan contra el medio ambiente y otra serie de eventos que afectan la seguridad y orden en los océanos”

La seguridad de los espacios oceánicos representa un tema recurrente en la agenda internacional, la humanidad históricamente ha utilizado el océano como fuente de recursos y medio de comunicación; en el siglo XXI, además de las anteriores actividades, debido al incremento de la tecnología, el hombre se ha percatado con mayor interés del valor económico del océano para el desarrollo, esto a su vez, ha generado una sobreexplotación de recursos, a la que se agregan el incremento de las amenazas tradicionales, como el tráfico ilícito de insumos, armas y explosivos, el terrorismo, la piratería, el contrabando, las migraciones ilícitas.

A estas actividades de origen antrópico que afectan la seguridad marítima de los océanos, se adicionan con efectos negativos las catástrofes naturales, las actividades que atentan contra el medio ambiente y otra serie de eventos que afectan la seguridad y orden en los océanos; razón que ha motivado a las Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional, OMI, a convocar a la comunidad internacional en torno a normas de prevención y control en diferentes órdenes, con soporte en el ordenamiento jurídico que establece la Convención del Mar; por este motivo, se requiere de un enfoque y gestión integral, con visión Oceanopolítica y de consenso que se desarrolla con eficiencia en el concepto de seguridad integral marítima, que ha apropiado la institucionalidad en Colombia, a través de la Armada Nacional y la Autoridad Marítima Nacional, con

* Este artículo es parte del resultado del proyecto de investigación denominado: “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la nación”, que hace parte del Grupo identificado con código COL123247 en COLCIENCIAS categorizado en “D”, de la línea de investigación: “Masa Crítica”, adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

1 Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz. Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla, Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN, Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada, Docente - Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. mauriciorodriguez222@yahoo.com





referentes en la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros y los planes estratégicos de desarrollo.

Abstract

The safety of ocean space is a recurring theme on the international agenda, humanity historically has primarily used the ocean as a resource source and means of communication, in XXI century to the above activities due to increased technology, man has noticed with interest the economic value of ocean development, this in turn has created an over-exploitation of resources, the increase of traditional threats such as illicit trafficking of supplies, weapons and explosives, terrorism added, piracy, smuggling, illegal migration, these anthropic activities that affect maritime security of the oceans, are added with adverse effects of natural disasters, activities that threaten the environment and a series of events that affect safety and order in the oceans; reason that has prompted the United Nations, through the International Maritime Organization IMO has convened the international community on standards of prevention and control in different orders, with support in the law that establishes the Sea Convention, by this reason, requires an approach and integrated management, forward Oceanopolítica and consensus that develops efficiency in the concept of maritime comprehensive security, which has appropriated the institutions in Colombia, through the National Navy and the Maritime Authority national, with references in the national Policy Ocean and Coastal Spaces and strategic development plans.

Palabras clave: Seguridad marítima, espacios oceánicos, amenazas marítimas, convenios marítimos, oceanopolítica, conocimiento del dominio marítimo, seguridad integral marítima.

Keywords: Marine safety, ocean spaces, maritime threats, maritime conventions, Oceanopolítica, maritime domain awareness, maritime comprehensive security.

Introducción

En la historia de la civilización han existido cinco grandes culturas marítimas en un marco geográfico bien definido y a lo largo de extensos

periodos, cohesión en el tiempo que permite considerarlas como tradiciones marítimas, la cultura Atlántico - Báltica, Mediterránea, Árabe - Índica, China - Japonesa y Oceánica. Desde finales del siglo XIV, las tradiciones mediterráneas con raíces en la edad media del bronce y que a finales de la Edad Media se habían integrado con parte de la herencia grecolatina de la tradición de Oriente, con la tradición Atlántica más tardía en su evolución, pero más adornada y enriquecida con el esplendor del Medioevo, la cual pasó a ser conocida como tradición europea, que luego se expandiría hacia África, Asia y, finalmente, proyectada hacia el Nuevo Mundo a partir de la Era de los Descubrimientos y que la Revolución Industrial en su momento impuso en todo el mundo, unificando usos y costumbres (García, Cabal, Busquets y Campanera, 2012).

La historia marítima o de la navegación es una parte de la historia de la humanidad que abarca numerosos episodios en un marco común: el mar; las fuentes documentales que se emplean para conocer la historia y cultura marítimas, esencialmente no son diferentes al estudio de otras campos de la historia del hombre; sin embargo, la historia de la navegación y su medio el barco por su complejidad e importancia ha exigido mayor estudio, profundización y condición vinculante para el desarrollo económico, militar, político y cultural de los pueblos desde la antigüedad (García, et al., 2012).

Como referente histórico en el análisis de la evolución del uso del mar, desde la edad del bronce, el término Talasocracia comienza a ser conocido como: "Dominio político o económico del mar por parte de un Estado. Imperio de una nación sobre los mares, con exclusión de las demás (Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. Larousse Editorial, S.L., 2007).

El mundo minoico y la llamada talasocracia cretense, gracias al historiador y militar griego Tucídides (460 y 400 a. de C.) la civilización cretense ha pasado a la historia como la primera potencia marítima, cuando afirmaba: "Minos es el primero, de quienes conocemos por la tradición, que se procuró una marina (...) y además, como es natural, procuró hasta donde le fue posible limpiar la mar de piratas", Creta desarrolló una combinación de dominio militar y comercial, impuesto sobre vecinos menos desarrollados, por lo menos en su habilidad de moverse y emplear



el mar, tuvo su apogeo entre el 2.000 y 1.500 a. de C. Lo minoico apelativo atribuido al arqueólogo inglés Evans Excavador de Knossos, en 1900 y primer investigador de este pueblo (García, et al).

En la evolución de los pueblos y civilizaciones se evidencian los procesos mediante los cuales se trasladan y comercializan recursos a diferentes regiones del planeta, desde regiones o territorios ricos o con abundancia en determinado recurso hacia territorios en que se carece o es deficitario el mismo, actividad que se desarrolla a través del uso y empleo del transporte marítimo (Carroggio, s.f., p. 41). El transporte marítimo impulsa la comercialización e intercambio de mercancías, el medio es el barco o buque que se constituye en un efecto sobre el mar, el barco o buque entonces desde la antigüedad tiene un rol protagónico de primer orden, dos o más buques ya conforman una marina mercante que contribuye a fomentar el desarrollo económico de un país, en este mismo sentido:

El desarrollo de todas las realidades y posibilidades que el mar ofrece, las rutas marítimas son de trascendencia y determinan la necesidad del hombre por incorporarlos a su medio de vida. La función del transporte marítimo es concreta: aumentar el área de obtención y aprovechamiento de aquellos productos que faltan en un territorio y pueden ser obtenidos al otro lado del mar (Carroggio, s.f., p. 41).

Los puertos desde la antigüedad respondieron en primer lugar a un interés militar, por su situación estratégica, o por actividad comercial, que generaba a su vez un interés económico por el paso y redistribución de mercancías, en determinada región.

En el siglo XXI, como afirma Sobrino, al referirse al contexto mundial, la comunidad internacional es testigo del interés por el mar y los espacios oceánicos, tanto por razones económicas, políticas, militares, sociales y culturales, así como por un inusitado y prioritario objetivo de los Estados con litoral, por la definición de las áreas marinas y submarinas (Sobrino, 2007).

Desde esta perspectiva, Sobrino, menciona que el uso del mar para el comercio marítimo se desenvuelve en un contexto marcado por la globalización de la economía, la mundialización de las relaciones internacionales y una

fundamental modificación de los equilibrios de fuerza en la actual sociedad internacional, donde la propia dinámica de las relaciones marítimas internacionales motiva una arraigada conciencia ecológica de aprovechamiento sostenible, que orienta a las naciones y pueblos hacia la protección del medio ambiente marino y sus recursos naturales como un beneficio determinante para su desarrollo.

El mar es importante, incluso vital, para el futuro de la humanidad, en particular en las últimas cuatro décadas, se plantean problemas de orden económico, político, jurídico y ecológico en relación con el uso del mar, en un momento en que los océanos, vías de comunicación internacionales, son cada vez más indispensables para la economía mundial, representando además una reserva tal de riqueza, que desde ahora constituyen un elemento de capital interés para las naciones (Lacoste, 1987).

Un referente para tener en cuenta en el estudio de las actividades humanas, según lo señala Orozco, lo representa un mundo que está cada día más interconectado, en aspectos de medio ambiente, cambio climático, migración, narcotráfico, tráfico de armas, derechos humanos, desarrollo económico, pobreza y otros temas de competencia e interés de los Estados, que deban ser abordados de manera multilateral, para brindar soluciones integrales a los problemas de interés no solo global sino también regional y nacional (Orozco, 1997).

En esta línea de análisis, Hoffmann indica que en la economía internacional como elemento de la globalización, el transporte marítimo es referido como uno de los cuatro pilares de la era de la globalización, junto a la liberación del comercio, la estandarización internacional y el vertiginoso desarrollo de las telecomunicaciones (Hoffmann, 2015). Por lo tanto, el negocio y comercio marítimo en la transferencia de la información, bienes y servicios, es una de las industrias más globalizadas; sin embargo, el incremento en el transporte marítimo, según críticos del proceso de globalización, como afirma Diego Pizano, genera y aumenta a su vez costos, riesgos, amenazas y deterioro al medio ambiente marino; situación que debe ser afrontada en forma cooperativa con programas de preservación y protección ambiental del recuso marino (Pizano, 2002).





En la agenda XXI de la Conferencia de Río de 1992, se señala perentoriamente en relación con la conservación ambiental “el medio marino, a saber, los océanos, todos los mares y las zonas costeras adyacentes, constituye un todo integrado que es un componente esencial del sistema mundial de sustentación de la vida y un valioso recurso que ofrece posibilidades de desarrollo sostenible” (Pérez y Arana, 2012).

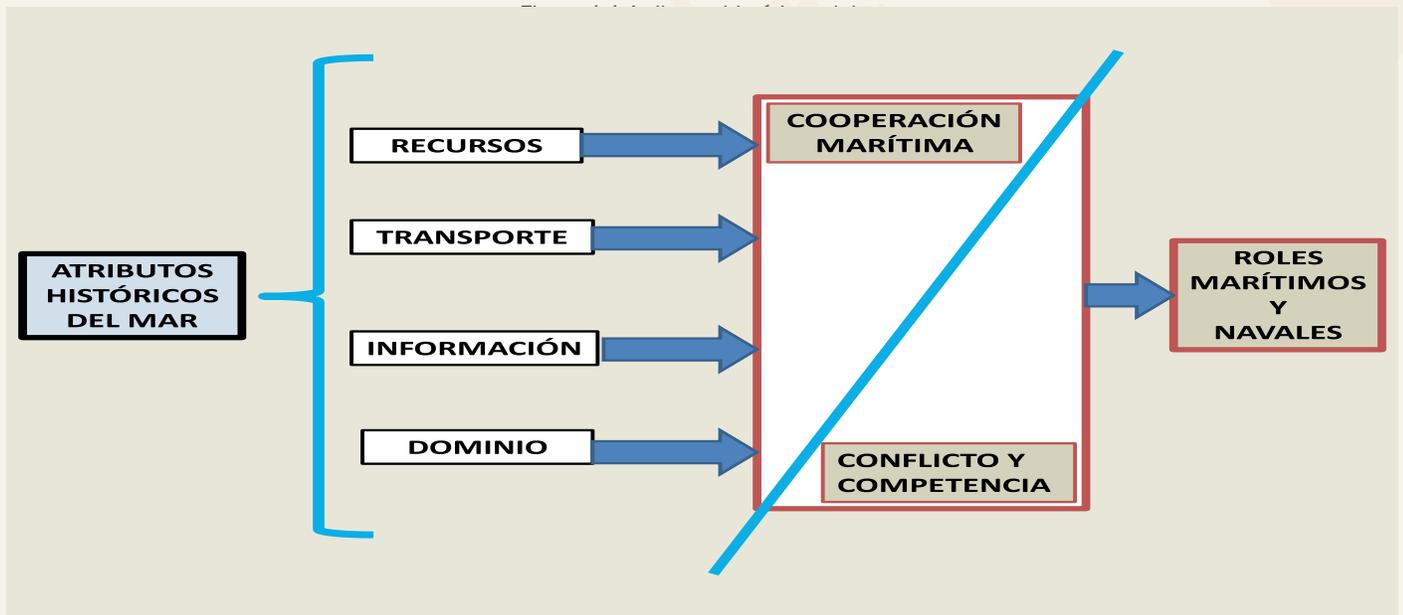
Es necesario una comprensión y un entendimiento interdisciplinar de las relaciones internacionales con el medio ambiente, el aprovechamiento sostenible de los océanos, las problemáticas derivadas del comercio y transporte marítimo, así mismo, establecer un balance entre la normatividad internacional marítima para la protección de áreas marinas protegidas y el uso del mar para el desarrollo.

1.1 Los atributos históricos del mar

La influencia del mar en el progreso de la humanidad ha sido el resultado obtenido de la realidad geográfica del planeta, el tratadista Geoffrey Till señala que, aproximadamente, tres cuartas partes del mundo están constituidas por los espacios oceánicos, y constituye internacionalmente el más extenso espacio ambiental, en razón a que el mar es el elemento regulador del clima del planeta, la vida tuvo origen en el mar. Los pueblos recurrieron al aprovechamiento del océano por una pluralidad de causas (Till, 2007).

De igual manera, Geoffrey Till indica que los pueblos y naciones han alternado el aprovechamiento y uso del mar, entre un escenario de cooperación, por un lado, y un escenario de conflicto y competencia, por otro, Figura 1.1; cada uno de los atributos contiene características transversales entre sí y con similares condiciones naturales de conflicto y competencia en las relaciones internacionales; los mares han significado, hasta el presente, sinónimo de desarrollo y cooperación entre los pueblos (Till, 2007).

De igual manera, Geoffrey Till afirma que desde los albores de la humanidad, el mar ha sido fuente de recursos y factor de subsistencia, por ejemplo, mediante la pesca de diferentes especies de peces, como el bacalao, la merluza y abadejo, capturados conforme las capacidades y técnicas del momento, y el aprovechamiento de otros variados recursos alimentarios que estimularon el crecimiento de la población, el mar por lo tanto fue vital para el desarrollo de la civilización en el planeta (Till, 2007).



Fuente: TILL, Geoffrey. Poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI, 2007.



Geoffrey Till señala en relación con el mar como medio de transporte e intercambio comercial, que pescadores europeos en la búsqueda y seguimiento de bancos de peces a millas de distancia mar afuera, entraron en contacto con pescadores de otras regiones y establecieron relaciones comerciales e intercambio de ideas y conocimiento, a su vez significó transporte efectivo para personas y traslado de mercancías en los mares conocidos del mundo, ocurriendo situaciones semejantes en otras regiones, como el Mediterráneo, el océano Índico, la región Asia - Pacífico, el mar Arábigo; formándose entonces desde el neolítico, redes de comunidades marítimas de desarrollo interregional, regional y subregional, referentes que confirman los recientes hallazgos arqueológicos (Till, 2007).

A través de una interacción comercial marítima, los pueblos del mesolítico crearon nexos con otras naciones, fortaleciendo los intercambios de bienes económicos, sociales y culturales en un escenario de cooperación y conflicto, según la disposición e interés de la interacción, de orden científico, comercial o estratégico (Till, 2007).

Geoffrey Till señala, en relación con el mar como dominio, que culturas como los fenicios, griegos y romanos, comprendieron que el mar era un elemento estratégico para la dominación de otros pueblos, de ahí que construyeron y fortificaron ciudades a orillas del mar, para su defensa y a su vez el mar les sirvió para atacar y dominar los asuntos de otros pueblos. Los romanos conquistaron la actual Inglaterra y otras regiones para obtener mayores recursos y mercados; los vikingos asolaron a Europa en busca de las riquezas de los pueblos costeros. El más fuerte marítimamente ejercía un poder comercial y militar sobre otras regiones, situación que se repitió con distintos actores en las diferentes eras históricas (Till, 2007).

Partiendo de la realidad geográfica del mundo en el que tres cuartas partes están representadas por los espacios oceánicos, actualmente las naciones y pueblos reconocen la importancia para su desarrollo presente y futuro, tal como afirma el tratadista Eri Solís Oyarzún: “Hoy los océanos constituyen el cordón umbilical del intercambio comercial en un mundo cada vez más globalizado. Así mismo, constituyen la gran reserva de recursos vivos y no vivos destinados a asegurar la sobrevivencia de la humanidad. Por tal razón, forman el escenario donde concurren los intereses, aspiraciones y expresiones de poder de la gran mayoría de las naciones” (Solís, 2014).

En la Convención de Montevideo de 1933, sobre Derechos y Deberes de los Estados, se estableció la

definición de Estado, sus derechos y obligaciones, conceptualización definida en su artículo 1; en el que se establecen cuatro criterios característicos de Estado, reconocidos como una afirmación acertada en el Derecho internacional consuetudinario:

El Estado como persona de Derecho Internacional debe reunir los siguientes requisitos:

- a) Población permanente.
- b) Territorio determinado.
- c) Gobierno.
- d) Capacidad de entrar en relaciones con los demás Estados.

Se destaca explícitamente también en la primera oración del artículo 3, la afirmación: “La existencia política del Estado es independiente de su reconocimiento por los demás Estados” (Convención de Montevideo sobre Derechos y Deberes de los Estados, 1933).

1.2 La Seguridad Marítima

Si se parte del Informe del Grupo de Alto Nivel de las Naciones Unidas, de diciembre de 2004, sobre las amenazas, desafíos y el cambio, titulado: *Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos*, tomando como un referente la definición: “Cualquier suceso o proceso que cause muertes en gran escala o una reducción masiva en las oportunidades de vida y que socave el papel del Estado como unidad básica del sistema internacional constituye una amenaza a la seguridad internacional”, se visualiza que los seis amenazas o riesgos esperados para los próximos años son:

- Las amenazas económicas y sociales, como la pobreza, las enfermedades infecciosas y la degradación ambiental.
- Los conflictos entre Estados.
- Los conflictos internos.
- Proliferación de armas de destrucción masiva.
- Terrorismo.
- Delincuencia organizada transnacional (Naciones Unidas, 2014, p. 12-31).

De estos se pueden calificar como riesgos emergentes relacionados con la Seguridad Marítima, como tendencias y retos, los siguientes:



- Inmigración ilegal en general.
- Tráficos ilícitos de: personas o drogas, armas (incluidas las de destrucción de masas).
- Ataques a buques en alta mar o en aguas costeras bien como actos de piratería o como actos de terrorismo.
- La contaminación y degradación ambiental marítima.
- Depredación de recursos marítimos.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye el principal marco jurídico internacional de los espacios marinos. Los derechos y obligaciones que la Convención atribuye al Estado ribereño sobre los distintos espacios marinos frente a sus costas (aguas interiores, mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva) y las reglas y principios que rigen la utilización de las zonas más allá de la jurisdicción estatal son el punto de partida de cualquier esfuerzo, interno o internacional, encaminado a resolver los desafíos que plantea la seguridad marítima (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 12).

Para introducirse en el concepto de seguridad marítima, es pertinente comenzar señalando una definición general de seguridad:

La seguridad es el sentimiento de protección frente a carencias y peligros externos que afecten negativamente la calidad de vida; en tanto y cuanto se hace referencia a sentimiento, los criterios para determinar los grados de seguridad pecarán de tener algún grado de subjetividad. En general el término suele utilizarse para hacer referencia al conjunto de medidas y políticas públicas implementadas para guarecer a la población del sufrimiento de delitos, en especial aquellos que pongan en riesgo la integridad física. El primer aspecto a tener en cuenta para analizar los niveles de seguridad de una comunidad suele ser el marco jurídico que marca las pautas de convivencia, sirve para arbitrar en los conflictos y estipula sanciones a los transgresores. El segundo aspecto a considerar es la correcta implementación de las mentadas leyes (Definición ABC, 2015).

Otra definición de seguridad, tomando como referencia el contexto del Estado:

El concepto *seguridad*, en el sentido más amplio del término, hace referencia a la ausencia de riesgos o amenazas, tanto en el campo de los asuntos internacionales como en el ámbito individual de las personas físicas. Así pues, la seguridad concierne a Estados, gobiernos e individuos. Es un término que ha sufrido transformaciones y ha tenido distintas concepciones a lo largo de la historia, debido a los cambios políticos, económicos y sociales a nivel global (Pérez, 2015).

Para abordar el estudio y análisis de la seguridad marítima es necesario esclarecer en primer lugar algunas posiciones semánticas y conceptuales, que destaca Fernando Del Pozo:

El primer problema que se presenta a los hispanohablantes (y de otras muchas lenguas europeas, con las notables excepciones del francés y el inglés) es que el campo semántico de la palabra *seguridad* es de tal amplitud que engloba tanto la protección frente a daños producidos por accidentes o fenómenos de la naturaleza (en inglés *safety* y en francés *sécurité*) como a los debidos a la acción humana deliberada (*security* y *sûreté*, respectivamente). Esto podrá parecer banal, pero es de gran importancia, pues ambos campos son inmiscibles, o más bien deberían serlo. Considérese que accidentes, temporales y otras intervenciones de la naturaleza no son objeto de acción policial, militar o legal, más allá de la exigencia preventiva de cumplir ciertas normas y de la gestión de las consecuencias, mientras que las acciones maliciosas del hombre caen de lleno bajo la jurisdicción militar, de la de los agentes de la ley, o de ambas (Del Pozo, 2014, p. 80-83).

En relación con los vocablos anteriores *safety* y *security*, María Remedios Zamora Roselló destaca lo siguiente: El objetivo por las disposiciones internacionales adoptadas para la seguridad de la navegación se centraban en la protección del buque frente a las deficiencias detectadas en su propia estructura, o en la adopción de decisiones de su tripulación, o bien ante inclemencias del tiempo o por abordajes con otros buques, (*safety*). Sin embargo, desde fines del siglo pasado, y como respuesta a las actuaciones de carácter criminal protagonizadas contra buques, se produjo el nacimiento de una nueva faceta en el ámbito de la seguridad marítima, la protección (*security*).

De estas dos opciones, y teniendo en cuenta lo señalado respecto al *continuum* de seguridad,



parece lo más conveniente adoptar la noción policial y empezar a concebir la seguridad marítima, incluso en el seno de la defensa, como una actividad permanente dirigida a un fin. Una definición que cumpliría estas condiciones podría ser:

Seguridad marítima es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados.

A la que, en aras de la claridad, habría que contraponer otra definición de la inexistente traducción al español de *safety*:

La combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger el ámbito marítimo y limitar los efectos de peligros naturales o accidentales, daños personales, daños al medio ambiente, riesgos y pérdidas económicas (Del Pozo, 2014. p. 6).

La seguridad marítima, refiere José Luis Gabaldón García, es “entendida en un sentido más comprensivo como la seguridad del buque (aspecto endógeno) y de la seguridad de la navegación (peligros exógenos al buque)”, la normatividad instaurada en tratados específicos, como los desarrollados por la Organización Marítima Internacional, OMI, admite un empleo más útil, acorde con las demandas de diversos requisitos y actuaciones de los Estados parte (Gabaldón, 2012, p. 115).

En el siglo XX, sobre todo tras la Primera Guerra Mundial, los Estados incluyeron en su discurso el concepto de *seguridad para*, según el realismo de E.H. Carr, intentar transmitir a la sociedad la idea de que los intereses de los grupos dominantes eran los mismos que los del pueblo. Así, el *statu quo* usó la bandera de la seguridad para “mantener la paz”, cuando en realidad sólo querían mantener su posición privilegiada (Pérez, 2015).

Tanto para el realismo como para el neorrealismo el objeto referente de la seguridad va a ser la integridad territorial del Estado, pues es este el que puede, a partir de su posición en el sistema, conservar los intereses de la nación y con ellos el bienestar de la sociedad (Orozco, 2015).

También, en relación con la definición de seguridad, Marín Castán Fernando, afirma a manera de ejemplo, que varias instituciones públicas utilizan el sustantivo de “seguridad”, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Consejo de Seguridad Nuclear, igualmente, en informática se utilizan términos como seguridad de la información, copia

de seguridad, así mismo, el vocablo seguridad se emplea en otras actividades, seguridad de caminos, seguridad ciudadana, seguridad financiera, seguridad alimentaria; lo anterior refleja una idea de los innegables usos de la palabra seguridad en el idioma español y de las definiciones según el punto de vista (Marín, 2009, p. 180).

En la misma línea de análisis de la seguridad marítima, como punto de partida, Fernando González Laxe afirma que los incidentes, accidentes y los siniestros marítimos revelan una deplorable y concurrente propensión, se han generalizado a nivel global en todas las regiones marítimas y generan huellas de diferente nivel y orden. Se evidencia que la sociedad actual en la aldea global, está más sensible a la interacción y por lo tanto es más débil y susceptible a los riesgos; estos riesgos traen consecuencias perjudiciales sobre las condiciones de vida de las poblaciones costeras y sobre los territorios marítimos afectados (González, 2004, p. 1).

De igual manera, González señala que el riesgo está presente y frecuente y las consecuencias de los incidentes, accidentes y las catástrofes marítimas se dilatan más allá de un breve intervalo de tiempo y provocando en la mayoría de ocasiones variaciones definitivas, tanto en la estructura cultural, socioeconómica y en el ámbito marítimo (González, 2004, p. 1).

Sobre el trasfondo anterior, los distintos procesos internacionales de coordinación y cooperación en el ámbito de la seguridad marítima parten de asumir la importancia que tienen los mares y océanos del mundo para el bienestar y la prosperidad de los pueblos que de ellos dependen. Esta vinculación estrecha entre la seguridad de los mares y el desarrollo y el bienestar económico de sociedades enteras se ve reflejada en documentos de organizaciones de alcance global como las Naciones Unidas –las resoluciones anuales de la Asamblea General sobre los océanos y el Derecho del mar–, al igual que en los de su organismo especializado, la Organización Marítima Internacional, OMI (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 12).

En una visión Oceanopolítica sobre los espacios oceánicos, a la luz de la Convención del Derecho del Mar de 1982, los Estados ribereños adquieren la obligación de examinar sus espacios oceánicos, Figura 5, como una fuente transcendental de recursos y de subsistencia, donde se generan a la vez diversas actividades para el desarrollo y logro de los objetivos nacionales, implica además



implementar de común acuerdo las medidas y normas que establece la Convemar, en especial las relacionadas con la protección y preservación de recursos y del medio ambiente, que contribuyen al desarrollo socioeconómico de los Estados.

Como se ha visto anteriormente, el franco uso del mar ha sido estimado desde la antigüedad como un elemento indispensable para la comodidad y desarrollo de las naciones, pero también desde la antigüedad el uso del mar no ha estado exento de riesgos y amenazas; por ello, el desarrollo tecnológico, el aumento del comercio marítimo y consecuente intensificación del transporte marítimo, en particular de pasajeros y carga, el crecimiento del número buques petroleros, que por su sola existencia y contenido de alto poder contaminante y destructivo del medio ambiente constituyen un riesgo elevado y sobre el cual, a la luz de la Convemar, se tiene un referente jurídico para interrelación de los Estados (Del Pozo, 2014).

El tema de la seguridad en el mar es un tema recurrente que los Estados abordan ya con mayor atención, se acrecientan también los peligros y amenazas, derivadas de la actividad irresponsable humana. Se suma a esto una mayor capacidad de los grupos del crimen transnacional, donde actores como terroristas, piratas, contrabandistas, traficantes de armas y traficantes de seres humanos, incrementan los riesgos y aprovechamiento seguro de los mares, así mismo, se tiene que añadir también la seguridad ecológica y de preservación de los espacios oceánicos, las plataformas de explotación asentadas sobre la plataforma continental (Del Pozo, 2014).

El disfrute pacífico de los espacios marítimos, las rutas del comercio marítimo, la conexión entre aprovisionamiento energético y protección contra la contaminación, y el valor económico de la pesca, se citan en muchos contextos como ejemplos de la relevancia de la seguridad marítima para el mundo globalizado (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 14).

Pero la protección del mar y de sus usuarios es también motivo de preocupación internacional, debido al incremento de los usos ilícitos de este espacio. Las condiciones físicas del medio lo hacen particularmente apto para dar soporte a actividades que buscan eludir la autoridad de los Estados, o que, desde ese espacio, pretenden socavarla. Fenómenos transnacionales como el terrorismo, el crimen organizado y la proliferación de armas de destrucción masiva, en ocasiones interrelacionados, poseen una dimensión marítima innegable y como tales son abordados por las organizaciones

competentes en materia de seguridad marítima. La OMI ha asumido plenamente la incorporación de aspectos de protección física de buques y puertos a su normativa y ha establecido mecanismos de cooperación con otras agencias internacionales que se ocupan de actividades vinculadas al mar como la Organización para la Alimentación y la Agricultura, FAO, y la Organización Internacional del Trabajo, OIT (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 14). La realidad compleja y transversal de las amenazas a la seguridad marítima, ha obligado a adoptar enfoques integrales basados en la cooperación entre los actores competentes.

Esta pluralidad de fenómenos se entrecruza con ciertos riesgos y amenazas a la seguridad marítima que poseen un carácter transversal o adquieren una dimensión tal que rebasan las capacidades o las competencias de un único actor. Entonces, es cuando el principio de unidad de acción, elemento central del Sistema de Seguridad Nacional y por ende de la Política de Seguridad Marítima, requiere de la coordinación de unos y otros y, por tanto, de estructuras que faciliten dicha coordinación (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 17).

En el mismo sentido, Marta García Pérez y Javier Sanz Larruga afirman que los Estados en el escenario marítimo asumen compromisos desiguales, en relación con el desarrollo de los procesos y actividades de navegación con seguridad, y se está en presencia de nuevas situaciones, valores y principios que deben ajustarse a la realidad actual, ocasionados por los procesos de la actividad humana y la intensificación de intercambios comerciales que generan vacíos normativos en el uso del mar, que permiten el desarrollo de actos ilícitos y daños ambientales (García y Sanz, 2006, p. 3-4), se vislumbra la necesidad recurrente del control del océano al ampliarse el compromiso de interacción en particular las responsabilidades inherentes a los roles del Estado de Pabellón o Estado de abanderamiento, una figura del Derecho Marítimo Internacional que comprende la autoridad de un Estado sobre las naves que enarbolan su pabellón, las naves se encuentran sometidas al control del Estado a cuya nacionalidad pertenecen (Camero y Sanmiguel, 2015).

Estado Ribereño (soberanía y jurisdicción del Estado con respecto a sus espacios marítimos); las zonas costeras son el hogar de las tres cuartas partes de la población mundial, ellas son, además, las receptoras de los impactos generados por las formas de uso del suelo por parte de la población asentada en sus cuencas hidrográficas aportantes. Contienen los ecosistemas de mayor diversidad y productividad,



producen la mayor cantidad de pesca y sostienen una significativa parte de la actividad portuaria y de transporte, la agricultura, la industria y el turismo mundiales. De los 2.070.000 km² de extensión marítima que posee Colombia, 590.000 están en el Caribe y 340.000 se encuentran en el Pacífico. A pesar de poseer todo este potencial de riqueza, no ha existido en el país una definida y permanente política marítima integral, como consecuencia lógica de la ausencia de una conciencia marítima. Colombia al poseer 3.000 km de costas asume un papel de Estado Ribereño, haciéndose acreedora a una serie de derechos y deberes consagrados en la Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del Mar; allí se estipula la jurisdicción del Estado Ribereño en el Mar Territorial, y la Zona Económica Exclusiva (Camero y Sanmiguel, 2015).

Estado Rector del Puerto (se denomina supervisión por el Estado Rector del Puerto a la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas). El Estado Rector del Puerto se puede definir como la figura de derecho marítimo internacional, por medio de la cual los estados ribereños tienen la facultad de ejercer un efectivo control sobre los buques que arriben a sus puertos o que circundan sus aguas, con el fin de proteger los recursos marinos y prevenir desastres; así mismo, corroborar que los buques cuenten con óptimas condiciones de seguridad y tripulaciones adecuadamente formadas. El Estado Rector del Puerto surge frente a la inoperancia del control por el Estado de abanderamiento, lo cual estaba provocando un aumento en la tasa de siniestros y en la contaminación del medio marino (Camero y Sanmiguel, 2015). La sinergia e integración de estos tres roles del Estado con eficiencia permite la administración y aplicación de la seguridad integral marítima en los océanos.

Hoy día, la protección ambiental del medio marino frente a los riesgos derivados de la navegación y otras actividades marítimas, como dice Esteban Pacha Vicente, es una preocupación de la sociedad que ha tomado conciencia, y reconoce, que la supervivencia de nuestros océanos y sus especies como problemática realidad, condición que se debe afrontar con responsabilidad, dado que la sociedad y los diferentes agentes económicos han empezado a evidenciar cómo el daño al medio ambiente marino lleva implícito una disminución en los resultados económicos de los procesos productivos, en campos como el pesquero o turístico, cada vez más recurrentes (Pacha, 2014, p. 4).

Las exploraciones y observaciones científicas producidas en los últimos años por las instituciones estatales, organizaciones internacionales y organismos no gubernamentales, predicen un futuro poco halagador; esta situación, como describe Esteban Pérez Alonso, trae a primer plano la obligación de instaurar instrumentos jurídicos y controles efectivos de protección y preservación ambiental como respuesta a la sobreexplotación, depredación y peligros derivados del deterioro ecológico a nivel mundial y que requiere soluciones ágiles de orden internacional desde posiciones de compromiso y consenso global para la conservación medioambiental y de lucha contra el cambio climático (Pérez, 2012, p. 222).

A nivel global se han adoptado varios convenios y otros instrumentos nacionales, regionales e internacionales, que motivan y fomentan la custodia de zonas sustanciales, como dice Esteban Pacha Vicente: “Para la conservación de su medio ambiente y su diversidad biológica, como también de otras zonas de gran interés ecológico, cultural, histórico/arqueológico, socioeconómico o científico” (Pacha, 2014, p. 4).

De igual manera, en la búsqueda de un nuevo orden mundial para los océanos en la competencia y disputa por el espacio geográfico del territorio marítimo en el siglo XXI, se destaca lo que afirma la catedrática Estefanía Tomaz Noelia: “El factor geográfico determina no solo la ubicación de los Estados, sino también sus áreas de proyección de poder, sean espacios terrestres o marítimos, y en este último tipo de escenarios donde se juegan las relaciones internacionales del presente siglo: los océanos como teatro, y por sobre todo, como objeto de conflicto interestatal” (Tomaz, 2015).

María Remedios Zamora Roselló señala que la propia naturaleza del uso de los mares para la navegación, lleva implícito un relevante componente internacional, que ha condicionado el origen de los mandatos sobre la evolución de la seguridad marítima, establecidos por la comunidad internacional a través los organismos internacionales y tratados supranacionales, para responder al uso seguro de un medio tan heterogéneo y vasto como lo es el mar, en la puja por el poder de los diferentes actores e intereses en juego y por las limitaciones impuestas, especialmente por los Estados y por los usuarios de la industria marítima, que no obstante le han dado un impulso que la seguridad marítima (Zamora, 1993). Destacando también que la estructura de la seguridad marítima se puede estimar y establecer con precisión la dependencia entre los Estados, en un condicionamiento internacional:





Todo Estado depende del resto de Estados ribereños de sus mares y océanos, e incluso de aquellos que, alejados miles de kilómetros de sus costas, envían sus flotas a cualquier parte del mundo. Ningún Estado dispone de la capacidad suficiente para implantar un régimen efectivo de seguridad marítima y aplicación exclusiva en su territorio, ya que indudablemente su operatividad se condicionará a la actuación de terceros Estados (Zamora, 1993, p. 22-23).

Lo anteriormente citado en el estudio de la seguridad marítima, indica que este tipo de seguridad estará condicionada al compromiso y pertenencia de terceros, debido a que la cooperación, facilitación y apoyo mutuo son esenciales y vitales para implementar o proyectar un proyecto de protección en áreas oceánicas.

Conforme a datos de la Comisión Europea, entre 1992 y 1999, naufragaron 593 buques en todo el mundo, de los cuales 73 fueron buques tanque. Las causas de los naufragios se atribuyen, principalmente, a error humano de la tripulación, a la avanzada edad de los buques correlacionada con las prácticas de fletamentos, a fallas estructurales, como fisuras, corrosión y otras causas como incendio y explosiones.

La seguridad marítima, como dice José Antonio Ruesta Botella, no es una situación nueva, está asociada a la explotación económica del mar desde tiempos inmemoriales, explotación que requiere de una condición de seguridad para poder implementarse, de ahí la necesidad de una seguridad marítima para preservar las actividades comerciales que desarrollan las personas en el mar, la explotación de recursos marítimos y la libertad de navegación (Ruesta, 2009, p. 80-83).

La seguridad marítima, afirma Ruesta Botella, permite el desarrollo de los intereses marítimos asociados a las actividades marítimas, el mundo cambia muy rápidamente en el presente, problemáticas de antaño se presentan ahora como nuevas, surgen nuevos actores y nuevas responsabilidades, el mundo se ha convertido en el mercado ideal para colocar la demanda de productos, bienes y servicios que todos generan a nivel planetario (Ruesta, 2009, p. 80-83).

Los actos de violencia, particularmente los de piratas, corsarios o motines, señala José Luis Gabaldón García, ha sido una constante histórica de la navegación; en los últimos años se han exteriorizado desfavorablemente dos fenómenos funestos, la globalización de los actos terroristas y el

lamentable resurgimiento de los actos de piratería, en particular en el Océano Índico frente a las costas de Somalia; situaciones que obligaron a nuevas enmiendas para incrementar la protección marítima, complementada con el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP (Gabaldón, 2012, p. 170-171).

La comunidad internacional, sacudida por fenómenos globales como los tráficó ilícitos por vía marítima, los actos de violencia contra la navegación, la degradación del medio marino o los efectos de catástrofes naturales ha reconocido la necesidad de establecer normas que regulen la respuesta a estos retos en un espacio de uso universal como el mar. El carácter transnacional de estos y otros riesgos y amenazas, así como la vital contribución del mar a la prosperidad y la seguridad de las naciones, han motivado el nacimiento y desarrollo de un Derecho Internacional del Mar que, a partir de la distribución de competencias entre los distintos Estados, constituye la referencia sobre la que se levantan las iniciativas de cooperación que facilitan el mejor aprovechamiento común de las oportunidades que brinda el mar (Gobierno de España, Presidencia del Gobierno, p. 11).

Como se ha citado anteriormente, la dependencia de las naciones del aprovechamiento y uso de los espacios oceánicos para la mayoría de las naciones ha dejado de ser una oportunidad, para convertirse en una necesidad; Francisco Suárez-Llanos Galán afirma que en cualquier momento en el presente circulan decenas de miles de buques, de diferentes tipo y clase, y de todas las nacionalidades, que transportan petróleo y todos sus derivados, gases licuados, carbón, químicos, cemento, vehículos, carga al granel, contenedores con diferentes tipos de carga, etc., también buques para recreación y turismo, cruceros mayores para transporte de personas, además de buques de investigación científica, investigación oceanográfica, investigación sísmica, plataformas de explotación petrolífera, buques de guerra, submarinos y muchos otros tipos de buques, que implican gran cantidad de actividades marítimas y sus procesos derivados; por tal razón, se requiere mantener seguros y limpios los mares, en otras palabras, desarrollar todas estas actividades en navegación segura dentro de un contexto genérico de seguridad marítima, también para beneficio mismo de las naciones (Suárez-Llanos, 2009, p. 19).

La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, reunida en Río de Janeiro en 1992, establece al respecto diferentes



compromisos internacionales para mitigar el déficit medioambiental al que se enfrenta el planeta, estos compromisos permiten configurar un marco jurídico básico, donde los Estados interactúan estableciendo mecanismos de cooperación para la preservación del entorno ambiental a nivel mundial, respetando a las generaciones futuras, que exige adoptar un modelo de desarrollo sostenible conforme a la realidad ecosistémica mundial (Pérez, 2012).

1.3 La teoría de la Oceanopolítica, un referente conceptual para el análisis de la Seguridad Marítima

La Oceanopolítica, teoría propuesta por el Almirante Jorge Martínez Busch, que se define como “existencia del océano en el entorno geográfico y de la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas, se ha denominado Oceanopolítica” (Martínez a, 1993, p. 135).

De igual forma, enfatiza Martínez Busch: “La Oceanopolítica debe permitir a los gobernantes la búsqueda del bien común, considerando al mar y a los espacios oceánicos como un espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Concepción que es un paso más allá de la conciencia marítima” (Martínez a, 1993, p. 135).

La Oceanopolítica como teoría surgió a finales de la década del 90 en el siglo XX, como resultado de una serie de procesos intelectuales, sociales y políticos en el mundo en desarrollo. Esta nueva disciplina pretende introducir un cambio de perspectiva al analizar y estudiar los fenómenos económicos, políticos, sociales, diplomáticos y estratégicos, que se suceden en los espacios oceánicos; “desde la perspectiva de los espacios marítimos, de manera que se nos ofrece como un paradigma tal, como si nos situáramos en el mar, para observar y comprender la tierra. Si la geopolítica pretendía ser la conciencia territorial del Estado, la Oceanopolítica pretende ser la conciencia marítima de la nación” (Rodríguez, 2015, p. 11).

El Almirante Jorge Martínez Busch señala que desde la Oceanopolítica la gravitación política y económica de los espacios oceánicos, más el componente estratégico, son una realidad, que se convierte en un escenario unificador de fronteras, y no separador, debido a la presencia de las naciones en los citados espacios (1993, p. 11). Estas actividades se referencian para su análisis con siete factores intervinientes:

El primero de ellos es el transporte marítimo, que ha hecho rentable toda clase de intercambios sin limitaciones de distancias y a nivel

planetario, lo que ha contribuido a dar forma a la interdependencia que ofrece hoy la sociedad moderna ante la globalización de sus vínculos económicos (1993 b, p. 11).

El segundo factor significativo de análisis, está referido a la vinculación de los espacios oceánicos como fuente de alimentación humana y animal, mediante la pesca. Ello da forma a una actividad que en la actualidad resulta indispensable para su subsistencia (1993 b, p. 11).

El tercer factor está determinado por el valor de los recursos energéticos existentes en los espacios oceánicos y en el litoral, tanto en cuanto a los hidrocarburos y gas, como al aprovechamiento de la energía cinética del mar para transformar esta en energía eléctrica usando la fuerza de las olas, mareas y gradientes térmicas y salinas(1993 b, p. 11).

El cuarto factor está dado por la riqueza de los yacimientos minerales que poseen los espacios oceánicos, cuya participación en los mercados de materias primas desplazará a la minería terrestre, una vez que la reserva de este último orden se haya agotado. A este respecto debe tenerse presente que no sólo existen yacimientos de nódulos polimetálicos en el océano profundo, sino también mantos de manganeso y otros minerales que cubren las laderas de las cordilleras (1993 b, p. 11).

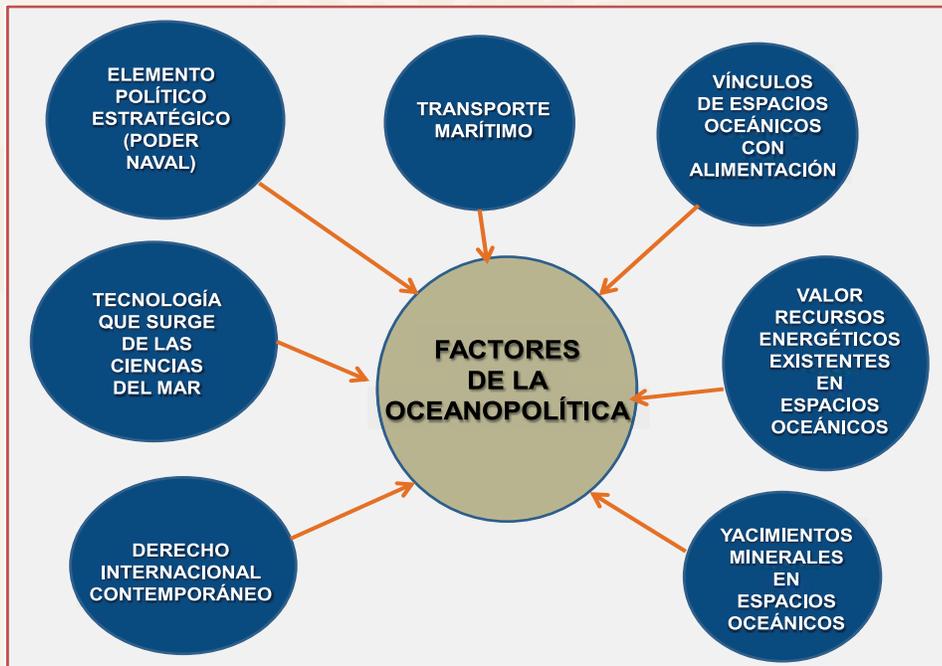
El quinto factor es de orden regulador. Está constituido por el Derecho Internacional Marítimo en constante evolución, que procura la debida convivencia de la comunidad mundial y garantiza el ejercicio de la libertad de los mares y la igualdad jurídica de los Estados para hacerles posible el acceso a sus riquezas, así como la regulación de situaciones de crisis cuando el océano se constituye en escenario de disputas por el Poder (1993 b, p. 12).

El sexto factor está constituido por la capacidad científico-tecnológica de las naciones en el desarrollo de las ciencias del mar, debido a su directa relación con la administración y explotación de los recursos marinos y el conocimiento de su hábitat (1993 b, p. 12).

El séptimo y último factor es de orden político-estratégico, dado los aspectos de seguridad y su potencial uso militar implícitos en una sociedad internacional en plena transformación, proceso que comenzó al término de la Segunda Guerra Mundial y que ha permitido la creación de un conjunto de nuevos Estados Ribereños (1993 b, p.12).



Figura 1.2 Factores de la Oceanopolítica



Fuente: La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile.

De igual manera, el Almirante Jorge Martínez Busch afirma que los factores antes analizados, más la diversidad de intereses en juego, dan lugar a distintas ocurrencias de eventos en los escenarios oceánicos y marítimos internacionales, que suscitan situaciones con probabilidad de tensión, que se pueden citar así:

- Problemas de Seguridad Nacional.
- Asuntos pesqueros.
- Aspectos de límites marítimos entre los Estados.
- Aspectos político-jurídicos referidos a la interpretación de la “Convención sobre el Derecho del Mar, ONU-82”, incluida la futura explotación minera del océano profundo. Especial importancia tiene lo relacionado con la pureza de las aguas oceánicas.
- Cuestiones relativas al “Derecho Comercial Marítimo”.
- Aplicación del “Código de Conducta de las Conferencias Marítimas”.
- Política de transporte marítimo y repartición de cuotas para la construcción naval (1993 b, p.13).

Las situaciones de tensión que se han citado, afectan en ocasiones la seguridad y existencia del mismo Estado, como también la seguridad de los intereses marítimos en el mar. Obliga a un mayor control y presencia naval en los espacios oceánicos comprometidos y una gestión de consenso en las relaciones internacionales, con el fin de superar cooperativamente los retos y riesgos que se presenten.

Manuel Rodríguez afirma que el análisis oceanopolítico permite abordar la evolución y relaciones entre el Estado-Nación, como actor en el sistema internacional y los mares y océanos. Desde esta perspectiva, “la Oceanopolítica estudia la política en el mar y en los océanos. Su propia denominación sugiere un elemento de encuentro, una síntesis entre el fenómeno político y el fenómeno oceánico, en la medida en que ambas dimensiones convergen en la realidad, perspectiva” (Rodríguez, 2015, p. 12).



De la misma forma, Manuel Luis Rodríguez señala como propuesta de definición de Oceanopolítica:

El estudio científico de las relaciones oceánopolíticas, que se establecen históricamente entre ciertos actores políticos y los espacios marítimos y oceánicos, donde se pueden establecer dos tipos de relaciones:

- a) Las relaciones que establecen los Estados y otros actores políticos entre sí a propósito de los espacios marítimos y oceánicos, relaciones que tienen lugar en la esfera internacional.
- b) Las relaciones que se establecen entre los Estados y los espacios marítimos y oceánicos, las que se sitúan generalmente en la esfera nacional por su carácter jurídico y su contenido político (Rodríguez, 2015, p. 3).

Un criterio referente para el análisis lo establece la posición Oceanopolítica de un Estado, definida “como el conjunto de condiciones geográficas relativas a los mares y océanos, que facilitan o dificultan el desarrollo marítimo de un grupo humano organizado” (Rodríguez, 2015, p. 21), la posición Oceanopolítica se relaciona con un cuadro diverso de relaciones espaciales, en el entorno internacional, las cuales menciona Manuel Luis Rodríguez, así:

- a) La calidad y navegabilidad de los mares contiguos al borde costero.
- b) La accesibilidad de las costas y otros accidentes geográficos del borde costero (golfos, archipiélagos, islas, etc.).
- c) La importancia estratégica relativa de las rutas marítimas que unen a los puertos del litoral propio, con otros puertos del resto del mundo, así como las rutas internacionales de navegación.
- d) La importancia estratégica relativa atribuida a los pasos naturales y estrechos localizados en el territorio.
- e) La calidad de las infraestructuras portuarias, de comunicaciones y transporte en el territorio costero, que desempeñan el rol de facilidades para la navegación y para las actividades económicas relacionadas con el mar (Rodríguez, 2015, p. 21-22).

El territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado, al igual que el territorio continental, el

territorio marítimo es parte esencial del Estado; según Manuel Rodríguez, desde la perspectiva de la Oceanopolítica, existen cinco factores de territorialización de los espacios marítimos: “a) utilización (como acto económico), b) delimitación (como acto jurídico), c) ocupación (como acto político), d) presencia (como acto oceanopolítico) y e) control o dominio (como acto estratégico)” (Rodríguez, 2015, p. 24).

En la conceptualización de la teoría de Oceanopolítica se establecen los principios generales, en el interés de emplear colectivamente, desarrollar y conservar sosteniblemente los espacios oceánicos:

1. Actitud Oceanopolítica colectiva.
2. Territorio oceánico.
3. Nivel de desarrollo previo.
4. Sensibilidad con el ciclo vital del Estado.
5. Acción y ocupación en cuatro niveles.
6. Una división jurídica y codificación de actividades
7. Medio no renovable, posible de descomponerse y degradarse.
8. Código ecológico nacional.
9. Adaptar la administración del Estado.
10. Centrarse en la educación (Martínez, 1993 a, p. 216).

Con el propósito de entender el mar en su amplitud y globalidad y desarrollar una mejor administración del recurso oceánico, “es conveniente asimilarlo a la noción de sistema, ya que en él se desarrollan procesos que son del todo característicos; existen límites precisos que lo demarcan; hay una intercomunicación permanente y orgánica hacia el exterior y se busca consistentemente mantener el equilibrio del ecosistema en su conjunto” (Martínez, 1996, p. 2).

Tal como un vector tiene dirección y magnitud, se formulan vectores en Oceanopolítica con dirección y magnitud orientados al aprovechamiento y uso sostenible de los espacios oceánicos, en beneficio del Estado como alternativa de desarrollo.



1.4 La Convención del Mar y su relación con el régimen de Seguridad Marítima en el aprovechamiento de los océanos

Desde la antigüedad, los griegos y romanos han abordado el problema del dominio de los mares. Jenofonte, Diodoro, Tucídides (460-400 a. de C.) manifestó numerosas ilustraciones de la importancia del poder marítimo y de los diversos usos que podía dársele; su obra *Historia de la Guerra del Peloponeso* ilustra los principales conceptos de una estrategia marítima (De Izcue, Arriarán y Tolmos, 2013), los bizantinos desarrollaron un pensamiento naval que termina en el siglo X con la *Naumaquia*, con León el filósofo, síntesis de escritos de siglos precedentes, el *Testamento* de Carlos V trata del problema del dominio del mar a propósito del Mediterráneo occidental (Castex, 1987). Francia en 1516, *Les faiz de la marine et de la navigaie*, de Antonio de Conflas; en 1530, España con *Espejo de navegantes*, de Alonso de Chaves; *Reflexiones marítimas*, escrita por Drake, Raleigh, Hawkins, publicados en 1593 en el *The practise proceedings and lawes of armes*; los *Naval tracs* de William Monson, publicados en 1703, en Italia Pandoro Pandora en 1614, que corresponden a actividades históricas de la edad antigua y moderna (Castex, 1987).

También, Enrique Pascal García-Huidrobo destaca registros históricos, que permiten conocer que desde la Edad Antigua, tanto fenicios como cartagineses, establecieron normas, de comercio y navegación, dada su relación marítima y comercial con el mar Mediterráneo, pasando por los romanos y el “*Jus Gentium*” y su “*Mare Nostrum*”, luego, a su vez, los griegos promulgan las *Leyes de Rodas*, sobre temas mercantiles marítimos, que adviene hasta la Edad Media, en el siglo VI d. de C.; Justiniano presenta una codificación de normas, luego hasta los primeros tratadistas existen varios documentos que de alguna manera se refieren al Derecho del Mar, orientados a lo que sería el Derecho Internacional Privado, documentos como “*Basilika*” del Imperio Bizantino, las *Tablas de Amalfi*, los “*Roeles de Oleron*”, las “*Capitulare Nauticum*” de la República de Venecia y otra serie de normas marítimas (Pascal, 1983).

También, en *La evolución conceptual del Derecho del Mar*, Enrique Pascal García-Huidrobo relata: “Acontece luego la época de los tratadistas, que desde la histórica Bula “*Inter Caetera*” del Papa Alejandro VI en 1493, donde se asocia lo comercial con lo político a un alto nivel, el sucesivo Tratado de Tordesillas de 1494, entre Portugal y España, en el que se dividían el mundo conocido, se inicia un nuevo periodo en el Derecho Internacional Marítimo, principalmente con conceptos esbozados entre

otros tratadistas, como Francisco de Vitoria (1480-1546), Francisco Suarez (1548-1617), Alberico Gentile (1552-1608), Hugo Grocio (1583-1645) y Jhon Selden (1584-1654); tratadistas que aportan al Derecho Internacional Marítimo, centrando su atención en el tema de la “libertad” o el “dominio” de los mares (Pascal, 1983).

La historia del poder marítimo en los últimos 300 años revela una interacción constante del derecho y la política naval, aplicado con diferentes énfasis y en diferentes épocas, conforme a los intereses de cada Estado en particular y las relaciones de poder en juego (O’connell, 1981).

Los intereses de la política marítima a comienzos del siglo XVII se relacionan con las potencias marítimas dominantes, España y Portugal exigían sobre bases ideológicas y religiosas el monopolio comercial sobre amplias regiones del orbe, a su vez Inglaterra, sobre el Canal de la Mancha y el Mar del Norte exigía derechos exclusivos de pesca; de esta forma, fue como comenzó a tomar cuerpo en el derecho moderno los temas marítimos, partido de intereses económicos e ideológicos (O’connell, 1981).

En ese entonces, se esgrimía el concepto de libertad de los mares como elemento de consideración estratégica, en los reclamos de intereses de diferentes Estados, por ejemplo, el reclamo de Venecia sobre su soberanía en el Mar Adriático, el de Gustavo Adolfo de Suecia, sobre el control en el Mar Báltico, como también las pretensiones de Jaime I de Inglaterra o Felipe II de España sobre el control del mar en sus áreas de interés (O’connell, 1981).

El concepto de libertad de los mares comienza a tomar interpretaciones, cuando en las negociaciones sobre actividades de pesca entre Inglaterra y Holanda se estableció por primera vez el “alcance de tiro de cañón”, de tres millas conforme a los cálculos aritméticos de la época, como zona de control marítimo costero, negociaciones en las que Hugo Grocio participó (O’connell, 1981).

En la continua evolución del derecho del mar están presentes, como se relató anteriormente, el juego y la lucha de poderes de las potencias dominantes:

En el siglo XVIII las luchas por el control del mar se produjeron por intereses estratégicos en donde la elaboración del derecho se convirtió en complemento eficaz del poder marítimo, el objetivo era imponer restricciones al acceso de las materias primas de orden estratégico, por rivalidades entre Inglaterra y Francia un nuevo concepto se esgrimió de aguas neutrales y el



tema del contrabando; “del mismo modo que los objetivos estratégicos influían en lo que la ley debía decir, la ley –si era posible hacerla prevalecer– influía en los medios para alcanzar esos objetivos”. (O’connell, 1981, p. 38).

En el siglo XIX se intensificaron los esfuerzos para codificar el derecho marítimo, como comenzó a llamarse entonces; un hito importante fue la declaración de París de 1856, el texto favorecía la libertad de intercambio marítimo comercial en tiempo de guerra, se abolió la guerra del corso, práctica abusiva que llevaba a convertirse en consentida y descarada piratería; en las conferencias de La Haya de 1899 y 1907 se habló del bloqueo como “efectivo”, únicamente si había unidades de guerra para aplicarlo, también se plantea la discusión entre contrabando y bienes liberados (Till, 1988). La guerra del corso tiene orígenes históricos remotos, los antiguos corsarios eran navegantes que obtenían permiso de determinados gobiernos, mediante las denominadas “cartas de marca” o “patentes de corso”, con el fin de capturar y saquear el tráfico mercante de los países de los enemigos, quedándose con parte de las ganancias y entregando el resto al país para el cual trabajaba (De Izcue, et al, 2013).

La regla del alcance de cañón de tres millas empezó a ser cuestionada con el crecimiento de la tecnología y un mayor alcance de los cañones de la artillería moderna, mayor alcance, mayor control costero; en 1914 la decisión sobre el alcance del cañón era punto de discusión, en este año se estableció el límite de 12 millas, como zona de control marítimo, conforme al cálculo aritmético del nuevo alcance de cañón, coincidencia del mar territorial con el alcance de cañón (O’connell, 1981).

En esta línea de estudio, en la era contemporánea, desde mediados del siglo XIX, y luego de la Guerra de Secesión, en los Estados Unidos se desarrolla con vigor político y estratégico una cauta política expansionista; en 1867, la compra del territorio de Alaska a los rusos, le permitió una mayor proyección marítima sobre el Pacífico, se anexó la isla de Midway, y con fines geopolíticos de proyección se anexó en 1898 las islas del archipiélago de Hawái, gobernada por más de 600 años por una monarquía de nativos polinesios (Parente, 2007).

Para finales del siglo XIX, los Estados Unidos habían mantenido un aislacionismo en beneficio de su seguridad y estabilidad como Estado en el concierto internacional, evitando alianzas y compromisos que lo ligaran a los problemas de las potencias europeas; en ese entonces, su proyección marítima

no pasaba más allá de sus costas, acorde con la doctrina costera *fortress fleet school*, mentalidad aislacionista de un país que no es aún una gran potencia y cuya marina no tiene medios para salir de sus aguas territoriales, frente al pensamiento de Alfred Mahan que comenzó a influir en los líderes de mentalidad aislacionista, en un país que deseaba tener categoría mundial de gran potencia, pero sin soportar los condicionantes resultantes de rígidas alianzas, ilustrando que una poderosa flota era el instrumento ideal para esa política (Castex, 1987).

Con el propósito de convertir Estados Unidos en potencia marítima, Mahan recomendó geopolíticamente que para conseguirlo se tenía que promover el comercio y el control del tráfico marítimo en sus áreas marinas adyacentes, y para esto, tres elementos estratégicos eran no solo vitales sino esenciales, la construcción de un canal en el istmo centroamericano por los Estados Unidos y la consolidación de posiciones navales en el Caribe y posiciones navales en el Pacífico, para sustentar el desarrollo de los objetivos de su política exterior hasta convertirse en gran potencia marítima (Parente, 2007).

En este contexto, Alfred Thayer Mahan, historiador naval y estrategia estadounidense, destacó la importancia del Poder Marítimo, principalmente con su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, publicada en (1890); transformándose en el primer geopolítico y geoestratega que estableció la vinculación de la política nacional, los intereses estratégicos y comerciales con el Poder Marítimo, realzando como este último, como elemento esencial de la política exterior, contribuye a la realización nacional, reflexión que lo convirtió en un motivador del expansionismo e imperialismo estadounidense; las principales potencias desde entonces y hoy día en su política nacional le conceden al Poder Marítimo la mayor importancia para su desarrollo y seguridad (Rodríguez, 2014).

Luego del final de la Segunda Guerra Mundial, algunos Estados comenzaron a asegurar la posesión exclusiva de lo que se había considerado desde los tiempos antiguos como perteneciente a la comunidad internacional. El esfuerzo principal ha sido enderezado a extender la jurisdicción nacional en el aspecto de las aguas territoriales o bien de las zonas contiguas sobre las cuales se reclama jurisdicción para fines pacíficos, en particular, los derechos de pesca han suscitado reclamos. Dichas zonas adoptan generalmente una de dos formas, un reclamo para ejercer un derecho unilateral de regulación para todos los concurrentes, o bien, un pedido del derecho exclusivo de uso o explotación,



con concesión o sin ella a determinados Estados extranjeros. Muchos estados alegan delimitación de 12 millas para estos casos. Límite adoptado en Ginebra en 1958 (Martín, 1970).

El régimen jurídico de los océanos fue establecido luego de años de evolución, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el desarrollo de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llevada a cabo en 11 periodos de sesiones, entre 1973 y 1982. Enrique Pascal García-Huidrobo asegura que es aprobada “La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, Convemar, por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, la cual es considerada como “la Constitución de los océanos”, y que en esencia por su participación, contenido, y alcance, es después del tratado constitutivo de “La Carta de las Naciones Unidas”, que dio origen a la Organización de las Naciones Unidas, ONU, el mayor tratado multilateral que ha acordado la humanidad (Pascal, 1983). La Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 (Biblioteca Jurídica Virtual, 2015). La Convención sobre el Derecho del Mar consagra las instituciones básicas que conforman el nuevo Derecho del Mar, también llamado por algunos autores como Derecho Internacional Marítimo, en el que establece los territorios marítimos del Estado, así:

Se definieron conforme a régimen jurídico en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar, Figura 1.3; las siguientes instituciones relacionadas con espacios oceánicos:

Aguas interiores. Son las aguas de los lagos, embalses, ríos, estuarios, lagos, cursos de aguas naturales o artificiales, así como las aguas contenidas en estructuras artificiales. También, son las aguas situadas entre las líneas de base recta y la línea de costa. Los Estados ejercen plena soberanía territorial sobre tales aguas, el lecho y subsuelo y el espacio aéreo suprayacente (Velázquez, 2003).

Mar territorial. Franja de mar adyacente al territorio y aguas interiores del Estado ribereño, donde el Estado ejerce plena soberanía, tanto sobre las aguas superficiales como sobre el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo de ese mar. El límite máximo del mar territorial es de 12 millas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención (Velázquez, 2003).

Zona contigua. Aguas situadas más allá del mar territorial y adyacente a este, donde el Estado ribereño puede tomar medidas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias. Su anchura no puede exceder de 24 millas a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (Velázquez, 2003).

Figura 1.3 Territorio Marítimo jurisdiccional que contempla la Convemar



Fuente: <https://www.google.com/>

Zona económica exclusiva. Área marítima más allá del mar territorial y adyacente a este, donde el Estado ribereño ejerce derecho de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales vivos y no vivos, del lecho, el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes. Su anchura es de 200 millas contadas desde las líneas de base recta a partir de las cuales se mide el mar territorial, sujeta al régimen jurídico específico establecido, conforme a la Convención (Velázquez, 2003).

Plataforma continental. Prolongación natural de las áreas submarinas del Estado ribereño hasta el borde exterior del margen continental hasta una distancia que no exceda de 350 millas, o bien hasta una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, si el margen continental no llega a esta distancia. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la pendiente continental (Velázquez, 2003).



Alta mar. Son todas aquellas partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial, en las aguas interiores o en las aguas archipelágicas de un Estado archipiélago. La alta mar es libre para todos los Estados y será utilizada exclusivamente con fines pacíficos. La alta mar es libre, ningún Estado puede ejercer su soberanía y los Estados con o sin litoral pueden ejercer seis libertades en forma pacífica; libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el Derecho Internacional, libertad de pesca y libertad de investigación científica (Velázquez, 2003).

Zona. Son los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. La zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad; ningún Estado ni persona natural o jurídica pueden apropiarse de ella. Los recursos naturales de la Zona, son los recursos minerales *in situ* (Velázquez, 2003).

1.5 Espectro de Seguridad Integral Marítima

Partiendo de las definiciones y conceptos inmediatamente anteriores sobre seguridad, es pertinente abordar el concepto de seguridad integral marítima, tema preferente del presente ensayo.

En particular, en los tres primeros lustros de este siglo XXI, los Estados han demostrado un sustancial interés, en aprovechar y proteger al máximo sus recursos naturales marinos, motivados por el progresivo uso económico de los espacios oceánicos, el auge de nuevas potencias económicas, la intensificación de intercambios comerciales, y la aparición de nuevos actores y responsabilidades conllevan consecuentemente riesgos y amenazas; este nuevo escenario pone de actualidad la necesidad y significado de la Seguridad en el mar.

Al mismo tiempo, los problemas ambientales, generados por el crecimiento exponencial de la actividad de transporte marítimo a lo largo del siglo XX, motivaron la exigencia de los Estados por dotarse de mecanismos de protección de sus áreas marítimas más sensibles y vulnerables (Pacha, 2014, p. 4).

La contaminación de los océanos se ha convertido en una situación de progresivo interés internacional. El medio ambiente marino padece una degradación por factores contaminantes procedentes de distintas fuentes. El 70 por ciento de esta contaminación proviene de actividades terrestres, que llega a los océanos a través de los ríos y de la atmósfera. Por ejemplo, los buques con sus descargas y vertimientos al mar, contribuyen en un 20 por ciento a la contaminación marina (Convenios Internacionales, 2016).

A partir del análisis y del estudio de esta realidad en contra de la preservación del medio ambiente, la seguridad marítima aborda las medidas que contribuyen a minimizar riesgos y amenazas causadas por la acción del hombre en desarrollo de diferentes actividades marítimas que generan daños ambientales y contaminación, así como los riesgos derivados de la navegación y el transporte marítimo en cuanto a colisiones, abordajes, naufragios. Igualmente, la seguridad marítima estudia los actos ilícitos y amenazas a la seguridad de naves. Por lo tanto, es pertinente establecer un enfoque integral y estandarizado sobre estos riesgos y amenazas que coadyuven a identificar debilidades y fortalezas para posicionar el tema de la seguridad marítima en un proceso prospectivo de seguridad integral marítima, en el plano nacional y en el internacional (Rodríguez, 2014).

Los convenios OMI sobre seguridad marítima incluyen normas específicas, en su mayoría de carácter técnico y que cubren gran extensión y disponen comúnmente de varios anexos. Por ejemplo, suele admitirse que el Convenio Internacional para la Seguridad Humana en el mar (*Safety of Life at Sea*), conocido como SOLAS y en países de habla hispana Sevimar, constituye el más importante de todos los convenios multilaterales de seguridad marítima (Gabaldón García, 2012, p. 117).



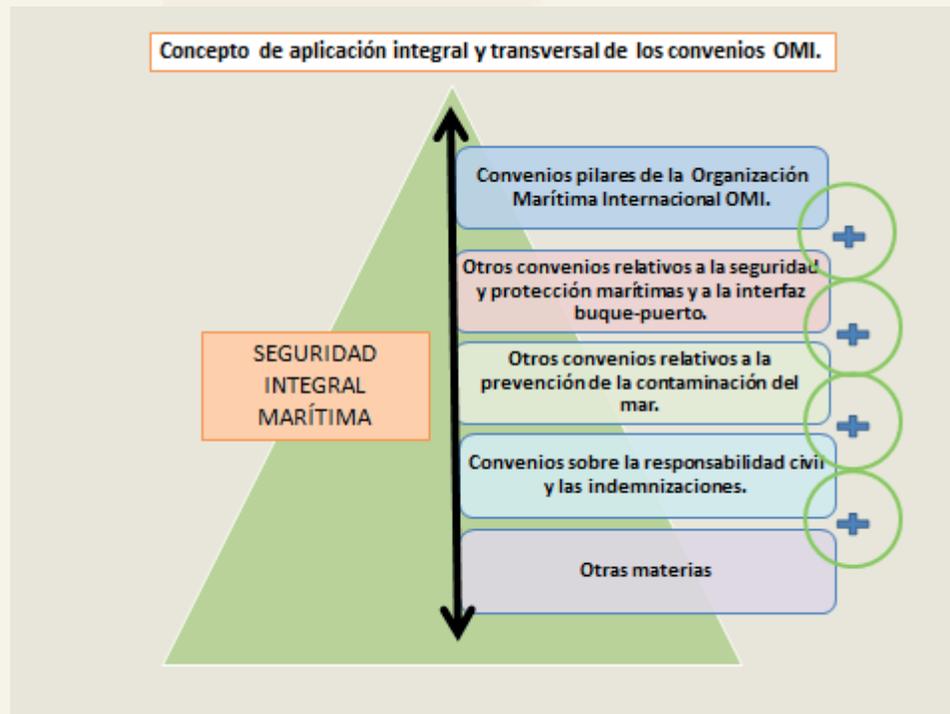
En relación con la prevención de la contaminación operacional, la Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar, convocada por la OMI en 1973, aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, de 1973, conocido como el convenio Marpol, pieza maestra de la OMI en la lucha internacional contra la contaminación operacional procedente de buques (Gabaldón, 2012, p. 198-199).

Los convenios internacionales SOLAS y Marpol reflejan una caracterización de la evolución de la seguridad marítima, ya que los Estados que lo han suscrito incorporan en su agenda de gestión jurídica dos evidencias, la preservación y protección de la vida humana en el mar y la preservación y protección del medio marino (Zamora, 1993, p. 23).

El concepto de seguridad integral marítima representa un esfuerzo y gestión de la Organización Marítima Internacional, OMI, para consolidar esfuerzos en la aplicación de los instrumentos y convenios internacionales para mejorar la seguridad en el mar y la protección del medioambiente marino, llamando la atención en integrar responsabilidades en relación con la normativa, evitando sectorización y aislamiento normativo.

El concepto de aplicación integral y transversal de los Convenios de la Organización Marítima Internacional, OMI, dan institucionalidad al concepto de seguridad integral marítima, que se representa en la Figura 1.4.

Figura 1.4 Concepto de aplicación integral y transversal de los Convenios OMI



Fuente: Construcción propia.

1. Los convenios pilares de la Organización Marítima Internacional, (OMI, 2016).
 - Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado.
 - Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio Marpol).



- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010.
2. Otros convenios relativos a la seguridad y protección marítimas y a la interfaz buque - puerto (OMI, 2016).
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes, 1972).
 - Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio de facilitación).
 - Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga).
 - Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR).
 - Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA) y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (y protocolos de 2005).
 - Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros.
 - Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores).
- Acuerdo sobre buques de pasajeros que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasajeros que prestan servicios especiales, 1973.
 - Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC).
 - Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976, Inmarsat (OMI, 2016).
 - Otros convenios relativos a la prevención de la contaminación del mar.
 - Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de intervención).
 - Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres) (y Protocolo de Londres de 1996).
 - Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación).
 - Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación SNPP).
 - Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS).
 - Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.



- Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (OMI, 2016).
- Convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil).
- Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo de 1992).
- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (Nucleares, 1971).
- Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Convenio de Atenas de 1974).
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad, 1976).
- Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, (Convenio SNP) y (Protocolo SNP de 2010).
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.
- Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (OMI, 2016).

3. Otras materias (OMI, 2016).

- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo).
- Convenio internacional sobre salvamento marino, 1989

El concepto de seguridad integral marítima se soporta en las normas e instituciones internacionales que han dado origen y contexto a la seguridad marítima, producto de la evolución normativa, especialmente, desde principios del siglo XX cuando se actuó en respuesta a siniestros marítimos de devastadores efectos para la seguridad de la vida humana en el mar, el medio ambiente y con consecuencias negativas para la sociedad y la economía internacional (Rodríguez, 2014).

1.6 Referentes Internacionales para control de los espacios oceánicos en el contexto de la Seguridad Marítima

Estados Unidos

Estados Unidos introdujo en el entorno internacional el concepto de “*Maritime Domain Awareness*”, MDA, cuando como complemento de su Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima, al firmar y emitir las Directivas Presidenciales de Seguridad Nacional y de Seguridad Interna (*Homeland Security*) y la Política de Seguridad Marítima, en diciembre de 2004, el Presidente de los Estados Unidos, George Bush, subrayó la importancia de dar seguridad al Dominio Marítimo, concepto que se define como: “Todas las áreas y cosas de, sobre, bajo, relativas a, adyacentes a, o limítrofes a un mar, océano u otras vías navegables, incluyendo todas las actividades marítimas relacionadas, infraestructura, personas, cargas, naves y otros medios de transporte” (Marchant, 2010).

Las mismas Directivas Presidenciales establecieron un Comité de Coordinación de la Política de Seguridad Marítima, el primero de este orden, para supervisar el desarrollo y puesta en vigencia de una Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima y la elaboración de los siguientes ocho planes de apoyo: Plan Nacional para Obtener Conocimiento del Dominio Marítimo, Plan de Integración de Inteligencia Marítima Global, Plan de Reacción Operacional ante Amenazas Marítimas, Estrategia Internacional de Extensión y Coordinación, Plan de Recuperación de la Infraestructura Marítima, Plan de Seguridad del Sistema de Transporte Marítimo, Plan de Seguridad del Comercio Marítimo, Plan de Extensión Doméstica (Marchant, 2010).



A su vez, el *Maritime Domain Awareness* es la comprensión efectiva de cualquier cosa asociada con el dominio marítimo global, que pudiese impactar la seguridad física y humana, economía o el medio ambiente de los Estados Unidos. Es un componente esencial para una defensa activa en profundidad. Tal comprensión será lograda mejorando la habilidad y efectividad para recolectar, fusionar, analizar, desplegar y difundir información e inteligencia útil a los comandantes operacionales. Tomado de *National Strategy for Maritime Security: National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*, october 2005 (Marchant, 2010).

El Concepto Dentro de la Nueva Estrategia de Seguridad Marítima de los Estados Unidos, originada a su vez a partir de la Estrategia de Seguridad Nacional posterior a los atentados del 11 de septiembre del 2001, busca ampliar el concepto de dominio marítimo global por los Estados Unidos, tendientes a la proyección de sus intereses nacionales que permitan una mayor seguridad a la navegación y vida humana en el mar, un control presencial y efectivo del mar que contribuya a la seguridad nacional a la luz de las nuevas amenazas que presenta la dinámica del mundo en el presente.

Como se ha citado previamente, la Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima del 2005, derivada de la nueva Estrategia de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, dio origen al Plan Nacional para alcanzar el *“Maritime Domain Awareness”*, que hoy en día se le conoce también como *“Maritime Situational Awareness”* (Conocimiento Situacional Marítimo), concepto que se abreviará como MDA/MSA en lo sucesivo.

Está definido este concepto en algunas publicaciones, como “el conocimiento efectivo de todo lo asociado al dominio marítimo que podría afectar la protección, la seguridad, la economía o el medio ambiente de los Estados Unidos” (tomado y traducido del *“National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness”* de Estados Unidos; su aplicación persigue estar preparado para enfrentar los desafíos globales del siglo XXI, representados principalmente por las amenazas asimétricas. Principalmente, la piratería, el narcotráfico y el terrorismo internacional que dentro de las amenazas asimétricas es la más fuerte, sumándole las tradicionales amenazas, sin dejar de lado la problemática que ha existido siempre referidas a la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio ambiente acuático.

España – OTAN

Tomando como referente a la Armada española y consecuentemente a la OTAN, en un aprovechamiento de conocimiento y coordinación dentro de la visión de la OTAN que desarrolla las operaciones de Seguridad Marítima a partir de los conceptos *“Maritime Situation Awareness, MSA, y “Maritime Security Operations, MSO, la “Maritime Situational Awareness”, MSA*, busca obtener la información que permita adquirir el conocimiento de lo que pasa en el entorno marítimo para incrementar la efectividad en el planeamiento y conducción de las operaciones. La OTAN entiende que el entorno marítimo comprende océanos, mares, bahías, estuarios, canales de acceso y puertos (Ruesta, 2008, p.102).

Las fuentes de información que alimentan la MSA van desde la inteligencia militar a fuentes abiertas y procedentes de agencias comerciales y que se integran a través de enlaces intergubernamentales e interagenciales. No se pretende que la MSA sustituya ni duplique las actividades llevadas a cabo por cada nación o agencia sino fusionar los datos que tienen su origen en las citadas naciones y agencias y se pretende lograr a través de los siguientes pasos:

- Estudio de los problemas legales para la fusión y distribución de determinados datos.
- Organización del sistema basándose en estructuras existentes, o mediante ajustes mínimos, sin necesidad de desarrollar nuevos organismos.
- Desarrollo de una doctrina común.
- Adiestramiento adecuado (Ruesta, 2008, p.102).

Esta búsqueda del conocimiento de lo que pasa en el mar por parte de la OTAN, busca integrar de un mayor esfuerzo y coordinación entre todos para lograr la mayor eficiencia.

En cuanto a las *Maritime Security Operations, MSO*, segunda tema que conforma el concepto de Seguridad Marítima en la OTAN, representa las operaciones que llevan a cabo los buques y aviones de las diferentes marinas y ejércitos del aire aliados. Incluyen las operaciones rutinarias que efectúan los patrulleros de vigilancia naval, hasta operaciones de protección directa del tráfico marítimo. Además de las operaciones desarrolladas por la OTAN, existen



operaciones en donde se coordinan en cierta medida las operaciones de vigilancia marítima a nivel multinacional, generalmente bilaterales. Como las operaciones combinadas entre España y Francia en el ámbito de la vigilancia marítima en el Mediterráneo (Ruesta Botella, 2008, p.103).

En este orden de acciones se considera a la Seguridad Marítima como un estado de cosas más que un conjunto de acciones. La Seguridad Marítima (*Maritime Security*) sería entonces la situación que hace compatible la libertad de navegación y explotación económica de la mar con la protección de los diferentes intereses nacionales en el ámbito marítimo (Ruesta, 2008, p. 103).

1.7 El concepto de Seguridad Integral Marítima en Colombia

CCO - PNOEC

Un elemento referente de primer orden para orientar al país hacia un desarrollo marítimo conforme a una realidad geográfica y oceanopolítica privilegiada de país bioceánico, con territorios marítimos en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, y que contribuye sensiblemente a fomentar una conciencia marítima, lo constituye la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, PNOEC, formulada desde el año 2007 y actualizada en el 2015, bajo la convocatoria, liderazgo y dirección de la Comisión Colombiana del Océano, CCO, como trabajo articulado, interinstitucional e intersectorial, cuyo propósito es coordinar y armonizar las acciones del Estado en los temas del sector marítimo (Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, 2015).

Dentro de la estructura de la política, es pertinente destacar que se señala la intención del Estado colombiano de convertirse en una potencia oceánica con elevadas capacidades de Poder Marítimo, que le aseguren una capacidad de influir en el escenario internacional y regional; así mismo, aumentar las condiciones de desarrollo y bienestar de la población (Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, 2015).

Particularmente, es importante señalar a su vez que dentro del texto de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, se destacan y establecen los “Intereses Marítimos Nacionales, IMN”, que Colombia debe desarrollar y fortalecer mediante una efectiva articulación de las diferentes entidades del Estado y de los actores no estatales, como los sectores académico, científico, empresarial y social comprometidos con el uso del Océano, así:

1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional
2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima
3. Recursos Ambientales Marino-Costeros
4. Educación Marítima
5. Poder Naval
6. Seguridad Integral Marítima
7. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación
8. Transporte y Comercio Marítimo
9. Turismo Marítimo y Recreación
10. Industria Naval y Marítima
11. Minería Marina y Submarina
12. Pesca y Acuicultura (2015, p. 30-31).

En la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, PNOEC, publicada en diciembre de 2015, se define como intereses marítimos:

Los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que logra el país mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con el uso y explotación del mar y los espacios costeros. Los mismos contribuyen al aumento de bienestar de la población, no solo costera, sino general. Dependiendo de la capacidad del Estado colombiano para mantenerlos y protegerlos, se determina el nivel de poder marítimo, que no es otra cosa que la influencia política, económica y militar, ejercida a través del uso del mar; este poder incluye a todas las instituciones del Estado y a todas las fuerzas e intereses civiles que se relacionan con el mar, por lo que debe reconocerse su carácter intrínsecamente conjunto. (Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, PNOEC, 2015, p. 30).

Asimismo, dentro de los 12 intereses marítimos nacionales que se formulan en la PNOEC, se incluye como un interés marítimo la “Seguridad Integral Marítima”; al respecto en las Áreas Temáticas que se identifican para la PNOEC, que permitan el fortalecimiento de la integración del Océano y los Espacios Costeros al desarrollo nacional, en el Área de Seguridad y Defensa se incorpora el



“Fortalecimiento del Poder Naval e Implementación de la Seguridad Integral Marítima” (Política Nacional del Océano y Espacios Costeros - PNOEC, 2015, p.38).

Considerando lo anteriormente expuesto, el objetivo específico de esta área de Seguridad y Defensa, consciente en salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, en el que una de sus líneas de acción en relación con la Seguridad Integral Marítima, contempla:

Fortalecer la implementación del concepto de Seguridad Integral Marítima, a través de la activa, correcta y oportuna gestión de comités nacionales y locales de protección, con la generación de procesos de reporte integrado a través de la Autoridad Marítima Nacional, la dotación adecuada para el ejercicio de la autoridad y el rigor para prevenir y mitigar la contaminación marina (Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, PNOEC, 2015, p. 40).

Entonces, es importante reconocer que se ha avanzado en establecer no solo unas condiciones que fomenten una “Conciencia Marítima” en los colombianos, sino que también mediante el desarrollo y proyección de los Intereses Marítimos Nacionales, IMN, se contribuya al desarrollo del Poder Marítimo nacional.

DIMAR

Entre los días 23 y 24 de septiembre de 2013, la Dirección General Marítima, DIMAR, con apoyo de la Armada Nacional, en las instalaciones del Salón Rojo del Hotel Tequendama de Bogotá, organizó con éxito el I Foro de Seguridad Integral Marítima, evento que contó con la participación de expertos en temas de seguridad integral marítima, invitados especiales, quienes se encargaron de capacitar a los asistentes en temas, como la actualización en el Código PBIP y Gestión del Riesgo, Protección Marítima, y normas PIANC, aplicadas a la gestión portuaria, entre otros (DIMAR, 2013).

El Estado asume la responsabilidad y decisión de explotar el espacio marítimo en toda su extensión jurisdiccional; por tal razón, desarrolló el Primer Foro de Seguridad Integral Marítima, el cual tiene como objetivo afianzar en el gremio marítimo nacional e internacional el concepto de Seguridad Integral Marítima, que abarca tres premisas, como son la seguridad en todos los sentidos de aplicación del uso del mar, desde la protección física de buques, las plataformas y los puertos, la responsabilidad con la prevención de la contaminación marítima y

la seguridad en la navegación, con la señalización marítima adecuada y los procedimientos de control de tráfico marítimo, con tecnología de punta que permita un monitoreo y seguimiento permanente de todos los buques que navegan en aguas jurisdiccionales de Colombia.

Foto 1.1 Instalación Primer Foro de Seguridad Integral Marítima.



Fuente: Portal DIMAR <https://www.dimar.mil.co>

El Primer Foro de Seguridad Integral Marítima fue un evento sin precedentes en la historia marítima del país, donde se conjugaron los intereses de la nación y el desarrollo de herramientas de diferentes entidades nacionales e internacionales, que van a fortalecer sin duda alguna la protección del medio marino y minimizar los riesgos de origen natural asociados a las actividades marítimas, económicas, sociales y culturales en el territorio marítimo, fluvial y costero, permitiendo el crecimiento comercial de la nación. En la ceremonia de instalación, presidida por el Ministro de Defensa Nacional, Juan Carlos Pinzón, quien manifestó: “Un seminario como este es una señal clara de cómo hoy Colombia entiende que es un país marítimo y está dispuesto a recorrer los pasos para que esto sea un hecho real, por eso, es tan importante la presencia hoy aquí de la Organización Marítima Internacional”, también destacó la importancia actual de los mares en el desarrollo económico y social del país, además, afirmó: “En ese esfuerzo constante por desarrollar una cultura de seguridad marítima y ampliar el conocimiento sobre el papel fundamental que desempeña nuestra Armada Nacional y DIMAR, en todos los ámbitos, en el sector marítimo, industrial, petrolero, comercial, de investigación y desarrollo y de manera muy especial de regulación y contribución a la protección de nuestro medio ambiente marítimo” (DIMAR, 2013).

En este contexto de análisis, el Director General Marítimo, Contralmirante Ernesto Durán González, mediante resolución 0712 del 12 de diciembre de



2014, adoptó el Plan Estratégico de Desarrollo 2015-2030 de la Dirección General Marítima, en el cual se establece con visión prospectiva el direccionamiento estratégico al 2030 de la Autoridad Marítima Nacional; en el documento en mención, particularmente en el numeral II Diagnóstico de la entidad, en lo correspondiente al análisis interno organizacional y evaluación cuántica; se considera tanto el desempeño presupuestal, como el misional, en este último se contempla a su vez, la práctica de la Seguridad Integral Marítima en Colombia; destacándose el ejercicio de la seguridad integral marítima y fluvial en las diversas actividades marítimas, como el fin determinante de la autoridad marítima, para lograr la articulación y coordinación de la institucionalidad marítima y conseguir la implantación efectiva de los instrumentos internacionales para la seguridad operacional en el uso sostenible del mar, involucrando el fortalecimiento en la administración de la seguridad integral marítima y fluvial, como proyecto de materialización en el Plan Estratégico de Desarrollo 2015-2030.

Igualmente en el mismo sentido, Durán, en el documento Estrategia Dirección General Marítima al 2030, afirma que:

“Seguridad Integral Marítima – SIM; es la gestión conjunta, entre autoridad y usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre y el medio, derivado del desarrollo de las actividades marítimas, con un enfoque transversal que recoge aspectos como infraestructura, normas, conocimiento, idoneidad, procesos y procedimientos, seguridad náutica, seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio marino, seguridad de la gente de mar, protección marítima, y seguridad jurídica en términos marítimos. La Seguridad Integral Marítima – SIM, es el eje de acción para la planeación, desarrollo, evaluación y determinación de instrucciones, planes, programas y proyectos de la institución” (2014, p. 71-72).

A partir de estos conceptos, la autoridad marítima nacional de Colombia representada por la Dirección General Marítima, DIMAR, presentó en Santa Marta, en desarrollo de la primera sesión ordinaria de la Comisión Colombiana del Océano, CCO, el 21 de mayo de 2015, la propuesta de una Estrategia de Seguridad Integral Marítima, para la prevención y protección de los espacios oceánicos nacionales, la cual contempla los tradicionales conceptos de seguridad marítima e incluye la noción de seguridad o estabilidad jurídica, como la aplicación de normas internacionales y regionales para un comportamiento y reglas de acción claras, y también incorpora la noción de Protección ambiental o seguridad ambiental, con el propósito de evitar derrames y contaminación del mar por el desarrollo de las actividades marítimas (CCO, 2015). Como se describe en la Figura 1.5, el espectro de seguridad integral marítima, comprende:

- Seguridad física y náutica (*Safety*). Para evitar encallamientos, colisiones, incendios, abordajes, naufragios e incertidumbre.
- Seguridad marítima y portuaria (*Security*). Para evitar piratería, robo armado, migración ilegal, polizones, narcotráfico, terrorismo, delincuencia.
- Seguridad jurídica (Estabilidad). Para tener reglas de juego claras, normas estandarizadas, buenas prácticas y facilitar el tráfico marítimo.
- Protección del medio marino (Seguridad ambiental). Para evitar derrames, accidentes y contaminación del mar por actividades marítimas.



Figura 1.5 Espectro de Seguridad Integral Marítima



Fuente: Germán Augusto Escobar Olaya. Cátedra Poder Marítimo del Estado. Escuela Superior de Guerra, 2014.

En relación con la Seguridad Integral Marítima, en la Primera edición de la revista *País de Mares*, de la Dirección General Marítima, en diciembre de 2015, el señor Vicealmirante Pablo Emilio Romero Rojas, Director General Marítimo, manifestó:

Nuestra posición de Autoridad Marítima Nacional y con la responsabilidad de dinamizar el eslabón azul del desarrollo global, que es el mar, nos afirmamos de cara a los retos con criterio de seguridad integral marítima, que debemos materializar con proyectos, gestiones, planes y actuaciones que generen efectos positivos contundentes en el sector marítimo en particular en nuestro país y la región en general.

Todos y cada uno de nosotros trabajamos para asimilar el concepto de seguridad integral marítima, que reúne de manera sistemática diferentes elementos, y que constituye la columna vertebral de nuestra misión, núcleo fundacional de las acciones, productos y servicios que esperan de nosotros las comunidades marítimas nacional e internacional, habida cuenta que sin seguridad es más difícil, riesgoso y costoso concretar avances en el desarrollo y la competitividad del Estado (Romero, 2015, p. 6).

En esta sinergia que se desarrolla en torno al concepto de Seguridad Integral Marítima, la Dirección General Marítima, DIMAR, quien es la Autoridad Marítima colombiana encargada de ejecutar la política del Gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación (DIMAR, 2016).

DIMAR contempla entre otros objetivos estratégicos y de calidad en procura del cumplimiento de su misión y visión: "Fortalecer la administración de la seguridad integral marítima y fluvial" (DIMAR, 2016). La columna vertebral organizacional de DIMAR está representada en tres subdirecciones, una de las cuales, la Subdirección de Marina Mercante, su función principal está orientada a la búsqueda de la seguridad integral marítima y al desarrollo de los intereses marítimos del país, a través de la prevención de la contaminación del medio marino causada por las actividades marítimas; así como de la salvaguarda de la vida humana en el mar, mediante el control de la gente de mar, las naves, las empresas de transporte marítimo y fluvial, el control del tráfico marítimo, entre otros (DIMAR, 2016).



Las actuaciones de DIMAR se desarrollan bajo el concepto de tres figuras: Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento:

Figura 1.6 Organigrama Dirección General Marítima, DIMAR

Decreto 5057 de 2009, Resolución 2143 de 2010 - MDN y Resolución 043 de 2013 - DIMAR



Fuente: Portal DIMAR <https://www.dimar.mil.co/content/que-es-dimar-0>

Estado Ribereño

DIMAR desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera, su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores humanos, contaminación y la reducción de amenazas que pongan en riesgo la integridad del territorio colombiano (DIMAR, 2016).

Estado Rector del Puerto

DIMAR ejerce el control administrativo, operativo y legal de los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos, con base en normas sobre seguridad marítima y protección del medio marino (DIMAR, 2016).

Estado de Abanderamiento

La Autoridad Marítima DIMAR, además de hacer cumplir las normas que rigen la construcción, equipamiento, gestión y protección de las embarcaciones matriculadas en el registro colombiano, se consolida como la entidad responsable para la formación y titulación de profesionales interesados en el ejercicio de actividades marítimas (DIMAR, 2016).



El tema de Seguridad Integral Marítima, a partir no solo del interés de la Armada Nacional, la Autoridad Marítima Nacional representada por la Dirección General Marítima, (DIMAR), la Comisión Colombiana del Océano, CCO, y representantes del sector marítimo ha generado sinergias de interacción en torno al ordenamiento, conservación y mantenimiento seguro de nuestros espacios marítimos jurisdiccionales.

La propuesta e iniciativa de implementar un concepto de seguridad integral marítima, donde se establecen las garantías para un entorno transparente y estable en la preservación del mar; las descritas nociones al integrarse en un solo concepto permitirán un control del territorio marítimo más eficiente, respecto a una explotación y uso de los espacios oceánicos sostenibles, en un escenario relevante de mares seguros, limpios y estables para motivar una aplicación integral y transversal de la seguridad integral marítima, como un instrumento de cooperación internacional y de conservación ambiental (Rodríguez, 2014).

Armada Nacional

En un documento de planeación prospectiva, titulado *Planeamiento de Fuerza 2030. Plan de Desarrollo Armada Nacional*, en julio de 2012, el señor Almirante Roberto García Márquez, Comandante de la Armada Nacional, señaló:

“La Armada del 2030” es un documento estructural que desarrolla el planeamiento de las capacidades y medios de la Armada Nacional con una visión a los próximos 20 años, orientado a fortalecer el Poder Naval de la Nación durante ese periodo y proyectarlo hacia la mitad del presente siglo. Se ha elaborado en concordancia con las políticas de seguridad y defensa nacional y las políticas de desarrollo socio-económico actual y proyectado a mediano plazo (2015, p. 04).

El documento de Planeamiento de Fuerza 2030, también conocido como estructura o proyecto de fuerza, representa un modelo ordenado de identificación de capacidades y medios, concebido para el cumplimiento de la misión institucional de la Armada Nacional, especialmente para enfrentar las amenazas a través del desarrollo de roles y misiones, confluyendo todos estos elementos hacia escenarios altamente probables (García, 2015).

De igual manera, García, con relación con las amenazas que debe afrontar y enfrentar la Armada Nacional en los escenarios operacionales de mares y ríos de la nación, establece lo siguiente:

Las amenazas se clasifican en tres áreas generales: las de procedencia interna, las probables de procedencia externa y las que directamente se presentan en el escenario marítimo y fluvial y que se proyectan con efectos recurrentes en todo el espectro del presente estudio. No se explican de forma detallada, sólo se enuncian, pues se dan por comprendidas sus características y naturaleza.

a. En el ámbito interno:

- El terrorismo
- El negocio de las drogas ilícitas
- Las finanzas ilícitas de las Organizaciones Narcoterroristas
- El tráfico de armas, municiones y explosivos
- El secuestro y la extorsión
- Las Bandas Criminales
- Actividades que atenten contra el medio ambiente

b. En el ámbito externo:

- Países con objetivos estratégicos positivos relacionados con Colombia

c. En el ámbito marítimo y fluvial: Estas amenazas se evalúan como recurrentes en el periodo de posconflicto.

- El terrorismo
- El narcotráfico en su fase de tránsito
- El tráfico ilícito de insumos, armas y explosivos
- La piratería
- El contrabando
- Las migraciones ilícitas
- Cualquier otro empleo del mar para llevar a cabo actividades que están en contra del derecho internacional
- La explotación ilegal de recursos
- La atención de catástrofes naturales
- Actividades que atenten contra el medio ambiente



- El tráfico ilícito de especies protegidas
- Amenazas contra la libre navegación
- Amenazas contra el cumplimiento de los Tratados, leyes y Acuerdos internacionales, ejemplo, Ley del mar y Convenciones de la OMI.

Estas amenazas deben ser enfrentadas en forma integral y concertada entre los diferentes entes del Estado, con sinergia de convergencia multilateral y especialmente bilateral, para minimizar y mitigar sus efectos y riesgos asociados, ejemplo Figura 1.7.

Figura 1.7 Retos a la seguridad marítima



Fuente: Planeamiento de Fuerza 2030. Plan de Desarrollo Armada Nacional, 2012.

Igualmente, en el documento planeamiento de Fuerza 2030, García señala el empleo estratégico de la Armada Nacional, para el cumplimiento de su misión, a través de una estrategia que se da en cinco grandes vértices que conforman un sistema denominado pentágono estratégico naval:

El vértice defensa y seguridad nacional. La contribución de la Armada Nacional en esta área consiste fundamentalmente en proporcionar seguridad a la nación y defender a sus ciudadanos, sus recursos y sus derechos, con el objeto de crear condiciones que coadyuven a un desarrollo socioeconómico sostenible que permitan que Colombia, como Estado, sea viable.

El vértice de seguridad marítima y fluvial. La Armada Nacional tiene como principal objetivo en este vértice garantizar la seguridad de la vida humana y de las embarcaciones en las aguas jurisdiccionales colombianas y proteger y preservar los espacios y los intereses marítimos y fluviales de la nación.

El vértice internacional. La Armada Nacional está en capacidad de servir de apoyo a la política externa del Gobierno Nacional en múltiples escenarios. Dentro de este marco conceptual, se ha establecido una estrategia específica para el desarrollo de este importante rol internacional con cuatro vectores que incluyen la cooperación en doble vía, el liderazgo regional enfocado en Mesoamérica, el desarrollo sostenible y la seguridad de las fronteras. En este vértice la Armada participa en operaciones combinadas de interdicción marítima y de entrenamiento en cumplimiento de diversos convenios internacionales que Colombia ha suscrito con varios países del mundo.



El vértice de desarrollo marítimo. Armada Nacional contribuye al desarrollo del país no sólo a través de la vigilancia y control de áreas marítimas, sino también por medio de la protección y el impulso de sus intereses marítimos. Dentro de sus objetivos más importantes está en hacer cumplir el marco legal marítimo en lo relacionado con la explotación del mar y sus recursos; además lleva a cabo y promociona la investigación científica relacionada con el medio ambiente marino, con el fin de generar un mayor conocimiento del mar.

El vértice de protección del medio ambiente. La Armada Nacional ha incorporado dentro de su estrategia la protección del medio ambiente, no sólo implementando dentro de sus procesos y actividades institucionales un sistema de gestión ambiental, sino además ejecutando acciones directamente relacionadas con la prevención de actividades que conduzcan a la contaminación. La protección de los mares y océanos, el combate al tráfico ilícito de especies y hacer cumplir la reglamentación vigente sobre la protección de diversas especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas son algunas de las acciones que la institución lleva a cabo con este fin (2015, p. 20-24).

En el vértice de seguridad marítima y fluvial, García Márquez, destaca en materia de seguridad marítima, el concepto de *Maritime Domain Awareness* o Conocimiento del Dominio Marítimo, DMA, concepto citado anteriormente, señalando:

El modelo de Conocimiento del Dominio Marítimo, DMA, se constituye en un objetivo claro para ser alcanzado dentro de las capacidades de la Armada al 2019 y con proyección al 2030. Para este concepto operacional se requiere una amplia infraestructura que garantice adecuados niveles de Comando, Control, Comunicaciones, Inteligencia, Vigilancia, Reconocimiento, procesamiento de Información, y en el caso de la Armada esta se soporta sobre la estructura del Cuerpo de Guardacostas y sus sistemas de vigilancia terrestre y marítima (2015, p. 21-22).

El concepto Conocimiento del Dominio Marítimo representa una propuesta de estructura y alcance institucional para el desarrollo y fortalecimiento de una seguridad marítima y fluvial para prevenir riesgos y enfrentar las amenazas citadas anteriormente en el entorno marítimo regional, que implica una permanente colaboración nacional de las autoridades civiles y militares e interacción con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz y eficiente de todos los actores con responsabilidades y competencias en el desarrollo marítimo nacional, esquema que se señala en las Figuras 1.8 y 1.9.

Figura 1.8 Conocimiento y Dominio Marítimo



Fuente: Planeamiento de Fuerza 2030. Plan de Desarrollo Armada Nacional, 2012.



De igual forma, en el documento planeamiento de Fuerza 2030 se señalan los roles de la Armada Nacional con relación al Concepto de Conocimiento del Dominio Marítimo; actividades de coordinación y responsabilidad para la protección y fomento de los intereses marítimos nacionales, robustecer la cooperación en el orden nacional e internacional, especificar las amenazas a la seguridad marítima, definir y posicionar el concepto de Seguridad Integral Marítima en todo el contexto del Estado.

El Planeamiento de Fuerza 2030, Plan de Desarrollo Armada Nacional, representa la carta de navegación con visión prospectiva y sistematizada para el planeamiento de capacidades y medios para los próximos años, elaborado en concordancia con las políticas del Sistema de Seguridad y Defensa Nacionales y los componentes generados por las políticas de desarrollo socioeconómico actual y proyectado a mediano plazo (García, 2015).

Figura 1.9 Rol de la Armada Nacional en el Conocimiento del Dominio Marítimo, DMA



Fuente: Planeamiento de Fuerza 2030. Plan de Desarrollo Armada Nacional, 2012.

Consecuentemente con la articulación de procesos institucionales para el desarrollo marítimo, el señor Almirante Hernando Wills Vélez, Comandante de la Armada Nacional, en sus Políticas Institucionales “Proyectado el futuro”, manifestó: “Nuestra visión en el mediano plazo es transformarnos en una “Armada Mediana de Proyección Regional”, que sea considerada como herramienta esencial para el desarrollo y seguridad de la nación, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad territorial, marítima y fluvial colombiana” (2014, p. 6).



Figura 1.10 Roles - Funciones y Fines de la Armada Nacional



Fuente: Almirante Hernando Wills Vélez, Comandante de la Armada Nacional. Cátedra Colombia Escuela Superior de Guerra, 2014.

En desarrollo de la Cátedra Colombia en la Escuela Superior de Guerra, en el 2014, el señor Almirante Hernando Wills Vélez, Comandante de la Armada Nacional, presentó dentro de los temas abordados, el Triángulo del Uso del Mar de Keen Booth, versión Armada Nacional, sobre Roles - Funciones y Fines de la Armada Nacional, integrando conceptos en torno a las seguridad marítima; se citan las funciones de Seguridad Integral Marítima y Seguridad Integral Fluvial, como se muestra en la Figura 1.10.

Con el mismo contexto de análisis, el señor Almirante Leonardo Santamaría Gaitán, Comandante de la Armada Nacional, en el Plan Estratégico Naval 2015-2018, afirma:

La Armada Nacional se visualiza como una “Armada Mediana de Proyección Regional”, herramienta esencial para el crecimiento y seguridad del país, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad del territorio marítimo y fluvial. En ese orden de ideas, el período 2015 - 2018 se proyecta como un período de nuevos retos, desafíos y oportunidades, en donde la seguridad y la defensa del país son y serán siempre una condición fundamental para el desarrollo industrial, económico y social (2016, p. 5-6).

De igual forma, en relación con la Seguridad Integral Marítima, Santamaría afirma:

La seguridad está estrechamente relacionada con las actividades que propenden por el desarrollo de los intereses marítimos. Por ello, la Armada Nacional ha apropiado el concepto de seguridad marítima integral como un sistema, de tal forma, que pueda focalizar sus capacidades y medios, tanto en la prevención de cualquier tipo de incidente en el mar como a responder adecuadamente a las potenciales amenazas, retos y oportunidades que se generen desde el mar (2016, p.13).

De igual manera Santamaría, señala con respecto a la Estrategia Pentagonal:

La Armada Nacional cumple con sus roles y misiones centrada en una estrategia definida y enmarcada en cinco grandes vértices que conforman un sistema denominado Pentágono Naval, que se constituye en la carta de navegación sobre la cual permanentemente se traza el derrotero que se debe seguir, dentro del principio rector de la flexibilidad, en concordancia con un entorno dinámico propio del escenario operacional de una Fuerza Naval y que demanda de la institución estar preparada, entrenada



y disponible en forma permanente para enfrentar potenciales situaciones de crisis, conflicto o guerra, permitiéndole desplegar sus capacidades para responder a múltiples amenazas y retos en diversos y variados escenarios para el cumplimiento de su misión, Figura 1.11 (2016, p. 32).

Figura 1.11 Vértices de la Estrategia Pentagonal.



Fuente: Plan Estratégico Naval 2015-2018.

Y en particular, en relación con el Vértice de Seguridad Marítima y Fluvial, Santamaría, destaca lo siguiente:

La Armada Nacional tiene como objetivo en este vértice garantizar la seguridad en forma integral del territorio marítimo y fluvial, proteger los intereses marítimos y fluviales de la nación y ejercer la autoridad en el mar. Sus responsabilidades en este ámbito incluyen actividades que aseguren la presencia del Estado en todos los espacios oceánicos y fluviales a través de la protección de la vida humana en el mar, garantizar la libre navegación, establecer y mantener la adecuada cartografía y señalización marítima en puertos, costas y ríos, hacer cumplir la ley del mar, las normas internacionales y las convenciones de la Organización Marítima Internacional, OMI, entre otras. Dentro de este campo de acción se debe proteger el desarrollo de todas las actividades marítimas y fomentar el uso racional del mar, mediante una vigilancia y control de todo el espacio marítimo, costero y fluvial, en coordinación con la Dirección General Marítima (2016, p. 34).

A nivel Armada Nacional, se muestra liderazgo, coherencia y cohesión vertical y transversal en las políticas, y en la proyección del desarrollo marítimo nacional, en particular con respecto a la Seguridad Integral Marítima, puesto de manifiesto en las anteriores afirmaciones de los señores Almirantes Comandantes de la Armada Nacional, desde el 2012 a la fecha.

A nivel del Ministerio de Defensa Nacional, tomando como referente el documento Política de Defensa y Seguridad. Todos por un Nuevo País, promulgada por el señor Ministro de Defensa Nacional, Luis Carlos Villegas Echeverri, 2015-2018, destaca entre los objetivos estratégicos de la política sectorial de seguridad y defensa; garantizar la soberanía e integridad del territorio nacional, protegiendo los intereses nacionales:

Colombia ocupa una posición privilegiada en el continente americano que la configura como país bioceánico, situación que le otorga por una parte, proyección hacia la Cuenca del Pacífico, y por otra, le brinda un acceso directo a toda la dinámica marítima del Mar Caribe. Así, las fronteras marítimas del país adquieren una relevancia estratégica, debido a que en las mismas convergen factores comerciales, económicos y de seguridad, que no solo son importantes para Colombia, sino que los mismos inciden en el entorno regional. Por ello y con el fin de proteger los intereses de la nación, el Sector Defensa, a través de la Dirección General Marítima, DIMAR, y la Comisión Colombiana del Océano, fortalecerá todas las actividades encaminadas a administrar, preservar y defender el territorio marino, costero e insular colombiano.



En ese sentido, se continuará con la generación de conocimiento científico y técnico que permita el uso, aprovechamiento sostenible y protección estratégica de los mares colombianos. Por ello, es que la defensa de los intereses marítimos nacionales en las fronteras deberá encaminarse a la protección y salvaguarda del territorio marítimo, el medio ambiente oceánico, los derechos soberanos para la exploración y explotación de los recursos, la protección del patrimonio cultural sumergido, la investigación científica marina, el libre desarrollo del comercio marítimo y la neutralización de todas las actividades ilícitas que se presenten en el mar. Por estas razones, el Ministerio de Defensa buscará fortalecer las capacidades de Guardacostas y la Seguridad Integral Marítima, con una adecuada gestión de riesgos en procura de salvaguardar la integridad del territorio nacional y el desarrollo de actividades marítimas (Villegas Echeverri, 2015, p. 24-25).

La Seguridad Integral Marítima es un concepto transversal, desde el nivel operativo y estratégico institucional de la Seguridad y Defensa Nacional, como objetivo de interés marítimo, que contribuye a responder con oportunidad a los retos, gestión del riesgo y amenazas que se generen en el sector marítimo con compromiso y responsabilidad, tanto a nivel público como privado, en especial la intención de mantener mares seguros y limpios.

Conclusiones

En el presente, en pleno siglo XXI, el mar sigue siendo fuente de recursos, vía de comunicación y lugar de choque y amistad en las relaciones de poder de los Estados.

La naturaleza contextual del territorio marítimo, para el uso y aprovechamiento sostenible de los espacios oceánicos, permite identificar los intereses y las actividades que impulsan el desarrollo marítimo de cada Estado, y su relación con la comunidad internacional para el uso del mar como vía de comunicación y suministro de recursos.

Desde la perspectiva del Derecho Internacional y el Derecho del Mar, existe una respuesta del hombre en una nueva y responsable interpretación del uso del océano, en una condición de equilibrio para el desarrollo sostenible del océano en un entorno de seguridad marítima.

La gobernabilidad del patrimonio relacionado con las áreas marítimas de protección, no sólo implica identificar, conservar y defender los bienes naturales y culturales sino también enseñarlos y transmitirlos con sentido crítico a las presentes y futuras generaciones. Lo anterior, teniendo en cuenta que las catástrofes marítimas ocasionadas por la actitud irresponsable del hombre han causado contaminación y la sobreexplotación de la pesca y recursos marinos, como una circunstancia que ha motivado el interés y reclamo de la comunidad internacional para implementar políticas y normas de preservación y protección ambiental del océano en forma sostenible y recurrente.

La seguridad marítima es una respuesta del hombre en una nueva y responsable perspectiva de interpretación del uso del océano en respuesta a los daños ambientales y actividades ilícitas, en una condición de equilibrio entre desarrollo y el entorno marítimo.

En la evolución de la seguridad marítima se destaca la Organización Marítima Internacional, OMI, no obstante dificultades y limitaciones, como el organismo multilateral que ha logrado imponer un compromiso en torno a mínimos aplicables para la protección de mares y océanos, por medio del concepto de seguridad integral marítima, que consolida, integra y transversaliza los convenios y normas vigentes y aprobadas por la gran mayoría de Estados que hacen parte de la OMI, evitando la sectorización y compartimentación.

En el ámbito nacional se identifica la Seguridad Integral Marítima como un elemento sustantivo, relevante y estratégico para el desarrollo sostenible de los espacios y territorio marítimo nacional.

Se presenta una nueva oportunidad para crear y fortalecer alianzas estratégicas y funcionales entre los gobiernos, con políticas de consenso con los organismos internacionales, agencias multilaterales y organizaciones no gubernamentales nacionales, regionales e internacionales, a través de la implementación de un fortalecido concepto de Seguridad Integral Marítima regional.



Referencias Bibliográficas

Biblioteca Jurídica Virtual. Recuperado de <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont/84/el/el12.htm>

Camero, C. y Sanmiguel, L. (2015). *Estado Ribereño, Rector del Puerto y del Pabellón. Estado de abanderamiento*. Recuperado de <http://community.fortunecity.ws/victorian/dada/549/concepto.htm>

Carroggio. (s.f.) *Gran Enciclopedia del Mar. Economía del Mar*. Madrid: Editorial Carroggio, S.A.

Castex. (1987). *La Potencia Marítima*. Madrid: Ediciones Ejército.

Comisión Colombiana del Océano, CCO. (2015). Documento de la Primera Sesión Ordinaria Santa Marta 21 de mayo de 2015.

Convención de Montevideo de 1933 sobre Derechos y Deberes de los Estados. Recuperado de <http://www.unrepresentedunitednations.org/es/unrepresented-united-nations-news/convencion-de-montevideo-de-1933-sobre-derechos-y-deberes-de-los-estados.html> [con acceso el 22-07-2015].

Definición ABC. Definición de seguridad. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/social/seguridad.php>

De Izcue, C., Arriarán, A. y Tolmos, Y. (2013). *Apuntes Estrategia Naval*. Escuela Superior de Guerra Naval. Callao, Perú.

Del Pozo, F. (2014). *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*. Real Instituto Elcano. Documento de Trabajo 3/2014. Recuperado de <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DelPozo-Seguridad-maritima-hoy-espana.pdf>. 45

Diccionario Manual de la Lengua Española. (2007). Talasocracia. Larousse Editorial, L.S. Recuperado de <http://es.thefreedictionary.com/talasocracia>

Dirección General Marítima - DIMAR. (2013). Informe de Gestión. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/>.

Dirección General Marítima - DIMAR. (2016). Información General. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/>.

Durán, E. (2014). *Estrategia Dirección General Marítima al 2030*. Bogotá: DIMAR.

Escobar, G. (2014) *Catédra Poder Marítimo del Estado*. Escuela Superior de Guerra.

Gabaldón, J. (2012). *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid: Editorial Marcial Pons.

García, E. Cabal, A. Busquets, V. (2012). *El hombre y la mar. A través de los siglos*. Madrid: Editorial Grupo Cultural, S.A.

García M., R., Alm. (2012). *Planeamiento de Fuerza 2030. Plan de Desarrollo Armada Nacional*. Bogotá.

García, M. y Sanz, J. (2006). *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*. La Coruña: Editorial Instituto Universitario de Estudios Marítimos.

Gobierno de España. Presidencia del Gobierno. (2013). *Estrategia De Seguridad Marítima Nacional*.

González, F. (2004). *Análisis de las Consecuencias Económicas y Sociales de los Desastres Marítimos: El Caso del Prestige*. Instituto Universitario de Estudios Marítimos Universidad de la Coruña. Recuperado de <http://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/2004-2.pdf>.

Hoffmann, J. (s.f.) *El transporte marítimo en los tiempos de la globalización*. Recuperado de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/72/11/RCE11.pdf>

Lacoste P. (1987). *Estrategias Navales del Presente*. Madrid: Ediciones Ejército.

Marín C., F. (2009). Instituto Español de Estudios Estratégicos. Impacto de los Riesgos Emergentes en la Seguridad Marítima. *Cuaderno de Estrategia 140*. Madrid: Imprenta Ministerio de Defensa.

Martín, L. W. (1970). *El Mar en la Estrategia Moderna*. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires: Edición Castellana.

Martínez, J. (1993 a). *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.



- Martínez, J. (1993 b). *La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile*, Clase magistral. Almirante Jorge Martínez Busch, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.
- Martínez, J. (1996). Inauguración Mes del Mar, Chile, Clase magistral. Almirante Jorge Martínez Busch, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.
- Marchant, J. M., VA. (2010). *Chile frente al concepto de Maritime Domain Awareness de los EE.UU.* Jefe de la Cátedra de Inteligencia 2010, Academia de Guerra Naval de Chile.
- Naciones Unidas. (2004). Informe “*Un mundo más seguro: nuestra responsabilidad que compartimos*”. Informe del Grupo de Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio. Recuperado de <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/59/565> [con acceso el 13-06-2015].
- O’connell D. P. (1981). *La Influencia del Derecho sobre el Poder Marítimo*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Organización Marítima Internacional, OMI. (2016). *Listado de convenios OMI*. Recuperado de www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Default.aspx.
- Orozco, G. (2015). *El concepto de la seguridad en la Teoría de las Relaciones Internacionales*. Recuperado de <http://www.raco.cat/index.php/revistacidob/article/viewFile/28455/28289>
- Orozco, J. y Dávila, C. (1997). *Breviario Político de la Globalización*. México.
- Pacha V., (2014). *Propuesta de designación de la Zona Marina Especialmente Sensible del Estrecho de Gibraltar y Golfo de Cádiz. Una estrategia para mejorar la protección de las aguas marinas frente a los riesgos que se derivan del transporte marítimo*. Tesis Doctoral, Universidad de Cataluña, Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, Barcelona.
- Parente, G. (2007). *Alfred T. Mahan. Influencia del poder naval en la historia*. Estudio Crítico de Gonzalo Parente Rodríguez. Ministerio de Defensa Secretaría General de España, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM.
- Pascal, E. (198730). DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO, Tomo I. Valparaíso: Imprenta Academia de Guerra Naval.
- Pérez, A., Arana, E. y otros, (Ed.) (2012). *Derecho, Globalización, Riesgo y Medio Ambiente*. Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.
- Pérez, J. (2015). *Introducción al concepto de seguridad. El orden mundial*. Recuperado de <http://elordenmundial.com/seguridad/introduccion-al-concepto-de-seguridad/>
- Pizano, D. (2002). *Globalización: desafíos y oportunidades*. Bogotá: Editorial Alfaomega.
- Política Nacional del Océano y Espacios Costeros PNOEC. (2015). *Comisión Colombiana del Océano*. Bogotá: Secretaría Ejecutiva CCO.
- Prefectura Naval Argentina.(2016). *Convenios internacionales*. Recuperado de www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma_convenios_internacionales.php
- Rodríguez, H. (2014). *El Poder Marítimo del Estado*, Cátedra. Escuela Superior de Guerra. Bogotá, Colombia.
- Rodríguez, M. (s.f.). *Globalización y Geopolítica del Océano Pacífico en el Siglo XXI*. Recuperado de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/tag/geopolitica-del-oceano-pacifico/>
- Romero, P. (2015). 63 años de la Autoridad Marítima. Brindando seguridad integral marítima, proyección y valor a nuestros mares y puertos con el apoyo de una solida investigación científica. Revista “País de Mares” edición No 1. Bogotá: DIMAR.
- Ruesta, J. (2009). *Impacto de los Riesgos Emergentes en la Seguridad Marítima*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. *Cuaderno de Estrategia 140*. Madrid: Imprenta Ministerio de Defensa.
- Santamaría, L. Alm. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*.
- Seguridad Marítima; paquete Erika I. Recuperado de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV%3AI24230>
- Sobrino, J. (2007). *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.
- Solís, E. (2014) *Poderío Marítimo*. Recuperado de https://estrategiauruguay.files.wordpress.com/2014/06/poderc3ada-marc3adtimo_chile_eri-solis-oyarzc3ban.pdf



Suárez-Llanos, F. (2009). Impacto de los Riesgos Emergentes en la Seguridad Marítima. Instituto Español de Estudios Estratégicos. *Cuaderno de Estrategia 140*. Madrid: Imprenta Ministerio de Defensa.

Tomaz N., E. (2015). Competencia por el Espacio Marítimo en el Siglo XXI. Un Pacífico no tan Pacífico: Reacomodamiento de Potencias. *Revista 192 Publicaciones Navales Argentina*. Recuperado de [http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/005\(4\)](http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/005(4))

Till, G. (1988). *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

Till, G. (2007). *Poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Mac Tomas.

Velázquez, M. (2003). *Dominio Marítimo de Colombia. Derecho del Mar*. Medellín: Editorial Manchas.

Villegas, L. (2015). Política de Defensa y Seguridad. Todos por un nuevo país. Ministerio de Defensa Nacional.

Wills, H. Alm. (2014). Cátedra Colombia Escuela Superior de Guerra.

Wills, H. Alm. (2014). Políticas Internacionales. Armada Nacional.

Zamora, M. (1993). *La Seguridad Marítima: Problemática y Alternativas Institucionales*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga, Facultad de Derecho. Málaga, España.