



## CAPÍTULO VIII

### SEGURIDAD MARÍTIMA

*“Aquel que controla la mar, comercio;  
aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo,  
y en consecuencia el propio mundo”*

*Sir Walter Raleigh (1552-1618)*

#### Generalidades

Miles de buques mercantes, enarbolando banderas de todos los países del mundo, se encuentran navegando simultáneamente alrededor del planeta efectuando todo tipo de actividades, que van desde el transporte de mercancías incluyendo fuentes de energía como petróleo, carbón y gas, así como alimentos de todo tipo y diversas materias primas y productos terminados como vehículos o equipos electrónicos o bien mercancías consideradas peligrosas como explosivos o materiales radioactivos. Pero también están actuando al mismo tiempo buques pesqueros, buques de investigación científica, buques de pasajeros, plataformas petroleras, embarcaciones deportivas y de placer, e inclusive se encuentran navegando buques de las Armadas y de los Cuerpos de Guardacostas de un número importante de Estados; estas actividades requieren ser reguladas, con el propósito de navegar en forma segura buscando la protección a la vida humana en el mar, a las embarcaciones y a las propiedades que se mueve por mares y ríos.

En el año 1948 se creó la Organización Marítima Internacional (OMI) en el seno de las Naciones Unidas, inicialmente como

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), organismo internacional de carácter permanente para promover la seguridad marítima en forma eficaz, para generar un sistema de cooperación entre los gobiernos que facilite regular aspectos concernientes a la navegación comercial internacional, así como para promover la adopción de normas relacionadas con la seguridad marítima, eficiencia en la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques<sup>127</sup>.

Con ocasión de la catástrofe del Titanic (abril 1912), la cual trajo consigo la muerte de 1513 personas, se estableció la Convención Internacional para la Seguridad a la Vida en el Mar, más conocida como la Convención SOLAS (acrónimo de la denominación en inglés 'Safety of Life At Sea'), cuya primera versión data de 1914 y la cual actualmente se menciona como la quinta versión SOLAS de 1974, actualizada y enmendada en varias ocasiones, cuyo objetivo primario es el de especificar los mínimos estándares para la construcción, el equipamiento y la operación de buques en forma compatible con el grado de seguridad que deben ofrecer los buques. Este Convenio SOLAS está considerado como el más importante de los tratados internacionales relacionados con la seguridad de los buques mercantes.

## Concepto de Seguridad Marítima

El concepto de Seguridad Marítima abarca una gran cantidad de temas que van desde la protección a la vida humana en el mar y de las propiedades, hasta lo relacionado con la inseguridad causada por los secuestros, robos, asaltos, terrorismo, extorsiones y demás delitos que se pueden cometer en el medio marítimo afectando buques, tripulaciones, carga o pasajeros, pasando inclusive por aspectos muy importantes como las normas que regulan la navegación segura a nivel global y lo relacionado con la protección al medio ambiente marino; de la misma forma se involucra dentro del tema de la Seguridad Marítima la dificultad en la precisión de una buena

127 Breve reseña histórica de la OIM. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

predicción meteorológica y, la consideración de la extrema energía del mar que se genera con mal tiempo, lo cual puede hacer insegura la navegación; en este capítulo nos referiremos más específicamente a lo relacionado con los delitos que generan inseguridad.

La actividad del transporte marítimo y fluvial representa el sector comercial que se caracteriza no sólo por agilizar y facilitar el comercio nacional e internacional, sino por ser la de mayor movimiento de carga en volumen alrededor del mundo. En la actualidad esta industria se encuentra amenazada por los constantes incidentes que se presentan como el secuestro, robo y asaltos o actos de piratería en contra de las embarcaciones, especialmente en algunas áreas puntuales de las mismas rutas de tráfico marítimo a nivel mundial, afectando sensiblemente la seguridad en todas sus dimensiones.

De acuerdo con la Estrategia de Seguridad Marítima establecida por la Unión Europea, se define a la Seguridad Marítima como una situación del sector marítimo mundial en la que el Derecho Internacional y las Leyes Nacionales se hacen cumplir, se garantiza la libertad de navegación, se protegen los ciudadanos, la infraestructura, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos<sup>128</sup>. Según lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en el artículo 98 se establece la obligatoriedad de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, así como el artículo 100 exige el deber de todos los Estados de cooperar en la represión de la piratería<sup>129</sup>.

El uso libre y seguro del mar y de los ríos es elemento esencial del progreso y bienestar de los pueblos. La seguridad en el ambiente marítimo ha sido una permanente preocupación que abarca tanto a los dueños de las embarcaciones, como a los dueños de la carga, a las tripulaciones, a los pasajeros, a los diferentes gobiernos y, a las compañías aseguradoras, ya que todos buscan ofrecer una máxima seguridad a las embarcaciones, a las personas y a la mercancía transportada; los actos de terrorismo y la piratería que han persistido

128 European Union Maritime Security Strategy. II Purpose and Scope. Retrieved from <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST20%2011205%202014%20INIT>

129 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de [www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

a través del tiempo, siguen causando daños económicos y físicos, llegando incluso a la producción de películas en el cine que reflejan ampliamente el impacto de estos actos delictivos, los que actualmente afectan particularmente algunos puertos y lugares de alta densidad en tránsito marítimo en el mundo como las costas de Somalia, la zona del golfo de Guinea<sup>130</sup> y más recientemente las costas de Venezuela<sup>131</sup>.

Los actos de terrorismo y piratería afectan a las embarcaciones militares, así como a los buques civiles. El crimen organizado, las organizaciones terroristas y la delincuencia común cometen actos delictivos contra buques en tránsito o en puerto, en aguas interiores o en alta mar, contra instalaciones portuarias y navales, lo que ha motivado la integración de esfuerzos internacionales para combatirlos en forma conjunta. Las posibles causas de los actos terroristas en el ambiente marítimo se pueden sintetizar en el deseo de causar pánico y amedrentar a las autoridades y a las empresas navieras; en buscar réditos políticos; en desviar la atención de las autoridades mientras se cometen otros actos ilícitos; en lograr beneficios económicos cuando se trata de chantaje, extorsión o secuestro; en buscar notoriedad y protagonismo a nivel nacional e internacional; o en afectar a la sociedad, a los gobiernos o a las instituciones militares como respuesta a tendencias religiosas o ideológicas de grupos delictivos.

Existen muchos casos emblemáticos en que el terrorismo y el secuestro en el ambiente marino han afectado sustancialmente la Seguridad Marítima, como el secuestro del crucero italiano Achille Lauro con 400 pasajeros (octubre 1985) por parte de terroristas palestinos donde buscaban la liberación de 50 militantes palestinos presos en Israel<sup>132</sup>. Otros casos están relacionados con ataques a unidades navales americanas como el efectuado el año 2000 contra el USS Cole en Yemen o el ataque con misiles al USS Mason en

130 Fonseca, J.R. (2018, abril 10). Los ataques piratas empeoran en el golfo de Guinea. *Maritime Logistics Professional*. Recuperado de <http://es.maritimeprofessional.com/news/los-ataques-piratas-empeoran-golfo-guinea-imb-242176>

131 Vinogradoff, L. (2018, mayo 30). Los piratas vuelven al Caribe por la crisis en Venezuela. *ABC Internacional*. Recuperado de [https://www.abc.es/internacional/abci-piratas-vuelven-caribe-crisis-venezuela-201805300258\\_noticia.html](https://www.abc.es/internacional/abci-piratas-vuelven-caribe-crisis-venezuela-201805300258_noticia.html)

132 Secuestro del "Achille Lauro". *Canal Historia*. (s.f.). Recuperado de [https://canalhistoria.es/hoy-en-la-historia/secuestro-del-achille-lauro/?cli\\_action=1564797479.49](https://canalhistoria.es/hoy-en-la-historia/secuestro-del-achille-lauro/?cli_action=1564797479.49)

octubre 2016 también desde Yemen<sup>133</sup> o el ataque al buque tanque Limburg de bandera Francesa en octubre de 2002 entrando al puerto de Al Dhaba en la ciudad de Shahr (Yemen) o el secuestro del buque tanque Han Wei de bandera Hondureña que pudo ser recuperado por la policía de Tailandia, buque al cual ya le habían cambiado el nombre por Pheaton; vale la pena mencionar también el caso del buque de pasajeros Costa Concordia, desastre en el cual perdieron la vida 32 personas, posiblemente por error humano<sup>134</sup>.



Desastre por hundimiento del crucero italiano Costa Concordia el 13 de enero 2012, con saldo de 32 personas muertas después de zarpar de Civitavecchia (Italia). Posible causa: error humano. Foto tomada de: Maritime history: Costa Concordia disaster. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster>

## Riesgos, Amenazas y desafíos

El mar en algunos casos se puede considerar como una barrera que frena o impide la llegada fácil y rápida de una amenaza contra la seguridad del Estado ribereño, pero de la misma forma, por su gran extensión en muchas oportunidades las aguas jurisdiccionales no se encuentran debidamente protegidas y, por consiguiente, pueden presentarse incidentes que afecten la seguridad del país y de quienes hagan tránsito por estas aguas. De igual forma se menciona que hay Estados ribereños con escasa o nula capacidad para controlar

133 'Destructor de EEUU sufre nuevo ataque con misiles desde Yemen'. *HispanTV*. (2016, octubre 15). Recuperado de <https://www.hispantv.com/noticias/ee-uu-/311277/destructor-ataque-misil-costas-yemen-houthi>

134 Maritime History: Costa Concordia disaster. *Safety 4 sea*. (2018, enero 13). Recuperado de <https://safety4sea.com/maritime.history-costa-concordia-disaster/>

sus costas y aguas jurisdiccionales, así como unos pocos que son proclives y apoyan a grupos radicales, lo cual es aprovechado por los delincuentes para adelantar sus fechorías y afectar la seguridad del ámbito marítimo.

La palabra *seguridad* conlleva varios significados, especialmente en idiomas como el español; este término abarca desde “la protección frente a los daños producidos por accidentes o fenómenos de la naturaleza (en inglés *safety* y en francés *sécurité*), como a los debidos por la acción humana (*security* y *sûreté* respectivamente)” (Del Pozo, 2014, p. 4). A pesar de tener una connotación diferente, en muchas ocasiones se tiende a confundir los conceptos de *safety* y *security* y por tanto pueden ser el origen de errores de interpretación en su análisis y respuesta, pero también en invasión de áreas de responsabilidad de las autoridades en algunos países.



Fragata Noruega HINOMS Helge Ingstad colisionada en el mar del norte por el tanker de bandera de Malta Sola TS el 8 de noviembre 2018. Foto tomada de: Voytenko, Mikhail, 2018. Norwegian frigate damaged with tanker.

Foto tomada de <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/24217/norwegian-frigate-damaged-collision-greek-afamax/>

En el ámbito de la seguridad (*safety*) se considera particularmente la prevención para evitar los accidentes, mientras que en caso de

la seguridad (*security*) está relacionada con actuaciones violentas producidas conscientemente por actos humanos, donde la acción de las autoridades, tanto policivas, como militares, son necesarias como agentes del Estado para la debida aplicación de la ley. En el caso específico del medio marítimo, Fernando del Pozo propone la siguiente definición de Seguridad Marítima: “...es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados” (2014, p. 6), mientras que para la Seguridad Marítima frente a fenómenos de la naturaleza propone como definición: “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” (2014, p. 6).

De acuerdo con los intereses que afectan, los peligros que se observan en el ámbito de la Seguridad Marítima pueden ser clasificados en: los que afectan la seguridad del Estado, los que afectan el bienestar y la seguridad de las personas, los que afectan los intereses marítimos y los que afectan los recursos marítimos. Para el análisis se puede decir que en el caso de la seguridad (*safety*) hay riesgos y en lo relacionado con seguridad (*security*) se consideran amenazas; para ello, tomando como base lo propuesto por Fernando del Pozo, en el siguiente cuadro se consolidan los riesgos y las amenazas a la Seguridad Marítima así:

## SEGURIDAD MARÍTIMA (SECURITY) Amenazas

A la seguridad del Estado	A la seguridad de las personas	A los Intereses Marítimos	A los recursos Marítimos
Terrorismo. Armas destrucción masiva. Narcotráfico. Tráfico de armas. Bloqueo líneas de comunicación marítima. Disputas territoriales. Intereses y ambiciones de expansión territorial. Ataques desde el mar.	Terrorismo. Tráfico de Personas.	Piratería. Contrabando. Conflictos regionales. Bloqueo puntos focales.	Pesca ilegal. Derrame hidrocarburos. Ensayos nucleares. Degradación medio ambiente marino o fluvial.

## SEGURIDAD MARÍTIMA (SAFETY) Riesgos

A la seguridad del Estado	A la seguridad de las personas	A los Intereses Marítimos	A los Recursos Marítimos
Tsunamis. Huracanes.	Tsunamis. Huracanes. Derrame hidrocarburos.	Tsunamis. Huracanes. Colisión buques. Encallamiento buques Daños en tuberías submarinas.	Cambio climático. Derrame hidrocarburos. Ensayos nucleares. Erupciones volcánicas. Accidentes. Minería submarina ilegal. Daño plantas nucleares. Emisarios submarinos de grandes ciudades.

En el siglo XXI el tema de la seguridad colectiva ocupa un escalón muy importante frente al bienestar común y general de los Estados. Es por ello que el Secretario General de las Naciones Unidas creó un Grupo de Alto Nivel para analizar las nuevas amenazas, los

desafíos y el cambio al que nos estamos enfrentando<sup>135</sup>. Por su parte, el Poder Naval de los Estados no puede estar ajeno a la función que le corresponde cumplir frente a las graves amenazas que pueden afectar un país, las cuales sintetiza las N.U. en:

- » **Guerras entre Estados**, como es el caso de una guerra regular y las consecuencias que esto conlleva;
- » **Violencia dentro del Estado**, por la consideración de una guerra civil, con abusos de los derechos humanos y genocidios, o las agresiones de la subversión;
- » **Pobreza, enfermedades infecciosas o epidemias y degradación del medio ambiente**, con el deterioro de la calidad de vida;
- » **Amenaza del empleo de las armas nucleares, radiológicas, químicas y biológicas**, considerando la destrucción masiva del ser humano y de su entorno;
- » **El Terrorismo** en todas sus manifestaciones;
- » **La Delincuencia Transnacional Organizada**, como es el caso del narcotráfico, la trata de blancas, el comercio ilegal de armas, municiones y explosivos, por dar algunos ejemplos.

Pero se pueden añadir otras amenazas que también afectan la seguridad en general y la Seguridad Marítima en particular como la piratería, los tráfico ilícitos de personas, la inmigración ilegal, la pesca ilegal, la exploración científica ilegal de las aguas marinas, el tránsito ilegal de desechos nucleares y el contrabando en todas sus manifestaciones, así como los derrames de hidrocarburos, la contaminación por vertimiento de aguas de lastre o de agua de sentinas de los buques, la contaminación proveniente de los emisarios submarinos de las ciudades, etc.

Indiscutiblemente el terrorismo, la piratería, el contrabando y el narcotráfico son las actividades delictivas que más afectan

135 Un mundo más seguro: nuestra responsabilidad que compartimos - Informe del Grupo del Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio. Recuperado de [https://www.un.org/es/events/pastevents/a\\_more\\_secure\\_world/](https://www.un.org/es/events/pastevents/a_more_secure_world/)

actualmente la Seguridad Marítima. El terrorismo es una amenaza que inquieta a los estados, tanto en forma individual, como a todos en conjunto, especialmente cuando esta brutalidad sobrepasa las fronteras, motivados especialmente por ideologías religiosas o por ideas políticas extremistas, pero también cuando algunos estados son patrocinadores del mismo terrorismo o cuando unos gobiernos se convierten en alcahuetas de los grupos subversivos y les ofrecen protección y garantías. Lo más preocupante es el posible empleo de armas nucleares, químicas o biológicas por parte del terrorismo mundial o de estados anárquicos.

La piratería afecta sustancialmente la Seguridad Marítima, tanto en las áreas cercanas a los puertos, como en altamar, hasta el punto de haber sido necesario crear recientemente Fuerzas Navales de Tarea Multinacionales para proteger el tráfico marítimo en el Océano Índico, donde se han adelantado operaciones como la Atalanta, bajo la tutela de EU NAVFOR (European Union Naval Forces) para combatir la piratería en las costas de Somalia o la Ocean Shield, parte de la Operation Enduring Freedom- Horn of Africa (OEF-HOA) adelantada con la OTAN220 en la misma área. En el siguiente cuadro, presentado por EUNAVFOR, se pueden apreciar los principales actos delictivos de los que se ha tenido conocimiento han sucedido desde 2008 hasta 2017 en esa área. En estas operaciones ha participado la Armada de Colombia en solidaridad con la comunidad internacional, combatiendo un delito que no tiene fronteras.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eventos sospechosos	8	59	99	166	74	20	5	1	2	2
Ataques	24	163	174	176	34	7	2	0	1	6
Piratería	14	46	47	25	4	0	0	0	0	2
Incidentes	0	14	65	28	16	10	1	0	0	3

Tomado de Countering Piracy off the coast of Somalia. [www.eunavfor.eu](http://www.eunavfor.eu) Key facts and figures. June 2017

El narcotráfico también está presente en todos los mares del mundo, tanto en el transporte de grandes cantidades de precursores químicos que llegan ilegalmente a las manos de quienes producen

el clorhidrato de cocaína, así como por el transporte de las armas, municiones y explosivos con las cuales los narcoterroristas “protegen” los cultivos de coca, los laboratorios de procesamiento de las drogas y las rutas de tránsito de las mismas, pero también, por el transporte en volumen de muchas toneladas de la cocaína procesada que es llevada hacia los países de consumo escondida en buques de línea, bien sea como carga o escondida en sus cascos, en lanchas rápidas, en semi sumergibles, en pesqueros o en embarcaciones de placer.

Por otra parte, la Organización Marítima Internacional (OMI), en su reporte anual de 2016<sup>136</sup> indica que en ese año se reportaron solo 221 casos de actos de piratería y robo armado contra buques en el mundo, lo cual equivale a 27% menos casos que en el año 2015, donde fueron denunciados 331 actos de este tipo. Donde se tuvo el mayor número de ataques fue en el mar del sur de China con 68 agresiones y en el Pacífico Suramericano y en el Caribe donde se reportaron 25 casos, mientras que en el Mediterráneo no se tuvo conocimiento de ningún caso.

Hay lugares de gran interés mundial por el movimiento de buques, que han sido afectados a través de la historia por la piratería; uno de ellos es el Estrecho de Malaca, por donde transitan alrededor de 50.000 buques al año, los cuales transportan la cuarta parte del comercio mundial representado por petróleo del Golfo Pérsico, manufacturas chinas y café de Indonesia<sup>137</sup>, por mencionar algunos productos. Por ser una ruta tan importante de más de 500 kilómetros de largo y con un paso estrecho de apenas 2.8 kilómetros, la piratería es una actividad ilegal lucrativa y en oportunidades se le ha empleado políticamente. A pesar de que países como Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia se han unido para adelantar operaciones navales combinadas para contrarrestar esta amenaza, en el 2016 se reportaron 21 casos.

136 Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. International Maritime Organization. (2017, July 5). Retrieved from <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/250%20May%202017.pdf>

137 Zances, H. (2016, octubre 24). ¿Por qué es tan importante el Estrecho de Malaca para el comercio? *Global Diplomática*. Recuperado de <https://www.forosgenerales.com/globaldiplomatica/economia/por-que-es-tan-importante-el-estrecho-de-malaca-para-el-comercio>

En términos generales se puede establecer que la afectación a la seguridad marítima puede tener tres causas principales: naturales, accidentales y deliberadas; las primeras tienen como ejemplo un tsunami, las segundas al encallamiento de un buque y las terceras a un acto terrorista. Sin seguridad los riesgos y las amenazas reducen los beneficios que se pueden obtener del mar, desmotiva la inversión de capitales en todas las industrias marítimas, disminuye la inversión en actividades de minería marítima, disminuye la explotación de las aguas marinas como fuente de alimentos, encarece el costo del transporte por vía marítima, sube las primas de las compañías de seguros, sube el costo final de los productos transportados por esta vía y finalmente afecta la calidad de vida y el bienestar de grandes y pequeñas poblaciones.

### **Piratería y terrorismo**

En el siglo XXI donde, bajo el impacto de la Globalización, se ha venido generando en muchos países un crecimiento económico de grandes proporciones, el comercio mundial se ha hecho aún más dependiente del transporte marítimo, actividad en la cual según algunos autores se involucran a nivel mundial más de 50.000 barcos que operan con tripulaciones que involucran en el mar a más de un millón de personas (Vázquez, 2008, p. 7), sin considerar en estas cifras a los también millones de personas que prestan su valioso aporte en las instalaciones portuarias. Para todos ellos la amenaza de la piratería y del terrorismo no pasa desapercibida.

En forma particular se observa que la piratería y el secuestro de embarcaciones afectan especialmente a las embarcaciones civiles, mientras que los actos de terrorismo marítimo están focalizados sobre unidades pertenecientes a las Armadas o sobre instalaciones portuarias. Cualquiera de estos actos delictivos afecta no solo la seguridad de los países y de sus ciudadanos, sino que influyen negativamente en el concepto de la economía de las empresas y de los Estados, así como también se ven afectados los costos del transporte marítimo, la frecuencia de llegada o salida de buques de ciertos puertos y los costos de las pólizas de seguros, impactando

hasta el empleo. Ha sido tal el efecto negativo de este flagelo que las Naciones Unidas han legislado sobre el tema a fin de contribuir a mejorar la seguridad a nivel global.

El International Maritime Bureau (IMB) define la piratería como “*El acto de abordar o intentar abordar cualquier barco con la aparente intención o capacidad de usar la fuerza*”; definición clara, aunque sin especificar el fin del abordaje, el cual siempre busca un beneficio económico. Por su parte, las Naciones Unidas han establecido la definición de Piratería, considerada en el artículo 101 y subsiguientes de la denominada Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (CONVEMAR), donde establece que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes<sup>138</sup>:

- “a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o en contra de personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den ha dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

Aunque el terrorismo ha estado presente en casi todos los puntos de la tierra, algunas áreas en particular se han caracterizado por ser testigos de esta reprobable actuación de grupos al margen de la ley. Los buques de la Armada de los Estados Unidos han sido víctimas del mayor número de ataques terrorista, especialmente por parte de Al Qaeda, en casos como el ataque al USS Cole (2000)

138 Convención de las Naciones Unidad sobre el Derecho del Mar. Recuperado de [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

en Aden (Yemen), o la acción contra el USS The Sullivans (2000) en Yemen, o el disparo de misiles contra los buques USS Mason, USS Nitze, y USS Ponce en el mar Rojo (octubre 2016)<sup>139</sup>, por citar algunos ejemplos.

Buques de Armadas de otros países europeos y del medio oriente también han sido blanco de ataques terroristas como es el caso del buque aprovisionador de la Armada española Patiño, que cerca de las costas de Somalia fue atacado por piratas somalíes, siendo capturados 6 de los delincuentes (2012), o el buque de la Armada francesa Somme que fue atacado por piratas somalíes en 2009, donde la respuesta oportuna permitió la captura de 5 atacantes, o el caso del ataque con misil contra una corbeta de la Armada de Israel, la INS Hanit (2006) por parte del Hizbollah cerca a las costas del Líbano y el ataque (2015) por parte del (Estado Islámico) a un buque de la Armada de Egipto con un misil cerca a las costas del Sinaí.

En el caso de los buques mercantes también se han producido muchos ataques y acciones delictivas contra ellos, inclusive en mayor número que contra los buques de guerra, aunque no todos los casos han sido registrados oficialmente, debido particularmente a que esto influye en el mayor costo de las pólizas de seguros y a que la investigación toma tiempo. Para tener una clara idea de este flagelo, se citarán solo algunos casos: ataque al petrolero francés Limburg en Yemen (2002), lo cual trajo como consecuencias el daño en el buque, la contaminación del Golfo de Aden por petróleo<sup>140</sup>, la reducción del 90% del tráfico marítimo que llegaba a Yemen, el incremento de los seguros y 3.000 personas sin empleo.

El ataque al petrolero japonés M. Star por parte de Al Qaeda en el estrecho de Ormuz (2010) tratando de bloquear este "choque point"<sup>141</sup>, o el ataque a un buque petrolero de Islas Marshall al pasar por Bab El Mandeb (2017) con 3 cohetes lanzados desde

139 Disparos de misiles contra buques de guerra de EE.UU. en mar Rojo. *El Espectador*. (2016, octubre 15). Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/elmundo/disparos-de-misiles-contra-buques-de-guerra-de-eeuu-mar-articulo-660666>

140 Explosión de petróleo en Yemen habría sido acto terrorista. *El Universo*. (2002, octubre 11). Recuperado de <https://www.eluniverso.com/2002/10/11/0001/14/F09CC9EB522243C6A750AD888690B02F.html>

141 Petrolero japonés sufre una explosión cuando navegaba por el estrecho. *Emol*. (2010, julio 28). Recuperado de <https://www.emol.com/noticias/internacional/2010/07/28/427332/petrolero-japones-sufr-e-una-explosion-cuando-navegaba-por-estrecho.html>

otra embarcación<sup>142</sup>, o el ataque con lanzagranadas al buque gasero español Galicia Spirit (2016) al pasar por el mismo estrecho Bab El Mandeb<sup>143</sup>. Pero los buques de pasajeros también han sido objeto de actos de piratería como es el caso del crucero Seabourn Spirit con 302 pasajeros a bordo (2005) atacado cerca a las costas de Somalia o el caso del crucero italiano de pasajeros MSC Melody con 1500 personas a bordo atacado en 2009 cerca a la costa este africana<sup>144</sup>.

Los secuestros de buques mercantes nos ofrecen muchos ejemplos como el caso del Maersk Alabama de bandera norteamericana atacado por piratas somalíes, caso que dio origen a la película Capitán Phillips, o el secuestro del buque atunero de bandera española Alakrana (2009) cerca a las costas de Somalia, o el abominable crimen cometido por el grupo terrorista Abbu Sayyaf que hundió el Super Ferry 14 que zarpó de Manila (Filipinas) asesinando a 63 personas (2004), donde uno de sus cabecillas fue capturado, o el reciente caso en que un petrolero saudí es atacado en el Mar Rojo por rebeldes Huthi<sup>234</sup> (insurgentes de Yemen).

También es importante mencionar el grave daño que se causa a las democracias y a la seguridad de los países con el contrabando ilegal de armas y municiones que circulan en grandes cantidades por el mar, así como resaltar la acción positiva de las fuerzas navales de los países comprometidos en neutralizar todas las actividades delictivas en la zona marítima; hay varios casos importantes donde se ha decomisado grandes arsenales ilegales como la interceptación por parte del buque de la Armada de Australia HMAS Darwin (2016) que a 170 millas de la costa de Omán detuvo a un pesquero sospechoso y decomisó 2.000 fusiles de asalto AK 47, 100 lanzagranadas RPG7, 40 ametralladoras pesadas PKM y 20 tubos de mortero<sup>145</sup>. También el caso del buque mercante sin bandera So San, proveniente de Corea del Norte, el cual fue abordado por la Armada Española (2002) en el

142 Disparan a un petrolero en el estrecho de Bab Al Mandeb. *El Correo del Golfo*. (2017, junio 1). Recuperado de <https://elcorreo.ae/golfo/disparan-petrolero-en-estrecho-bab-mandeb>

143 Abuiñ, E., Fernández, F. y Ares, M. (2016, octubre 29). Atacan con lanzagranadas un gasero con gallegos a bordo en Yemen. *La Voz de Galicia*. Recuperado de [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2016/10/29/atacan-lanzagranadas-gasero-gallegos-bordo-yemen/0003\\_201610G29P35991.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2016/10/29/atacan-lanzagranadas-gasero-gallegos-bordo-yemen/0003_201610G29P35991.htm)

144 Un crucero italiano repele el ataque de un grupo de piratas con disparos. *El País*. (2009, abril 26). Recuperado de [https://elpais.com/internacional/2009/04/26/actualidad/1240696805\\_850215.html](https://elpais.com/internacional/2009/04/26/actualidad/1240696805_850215.html)

145 Berlinger, J. (2016, marzo 7). Marina australiana encuentra 2.000 presuntas armas iraníes en barco de pesca. *CNN*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2016/03/07/marina-australiana-encuentra-2-000-presuntas-armas-iranies-en-barco-de-pesca/>

golfo de Adén y le decomisó 15 misiles Scud, 15 cabezas de combate convencionales con 250 kilos de explosivo y otros productos químicos<sup>146</sup>.

Otro caso importante de recordar es el hundimiento en combate en las aguas del Pacífico colombiano de la motonave Karina con 400 toneladas de armas y municiones para la guerrilla del M-19 en noviembre de 1981 por parte del buque ARC Sebastián de Belalcazar de la Armada Nacional<sup>147</sup>, acción con la cual se impidió el fortalecimiento de este grupo de delincuentes, quienes posteriormente, después de un sangriento ataque al Palacio de Justicia fueron amnistiados por el gobierno de Belisario Betancur (1982-1986). Estas acciones individuales o conjuntas por parte de las Armadas indiscutiblemente contribuyen a mejorar la seguridad de los Estados.

146 Gonzalez, M. (2002, diciembre 11). La Armada española intercepta en Yemen un buque norcoreano con misiles Scud. *El País*. Recuperado de [https://elpais.com/diario/2002/12/11/internacional/1039561218\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2002/12/11/internacional/1039561218_850215.html)

147 35 años después, recuerdos del hundimiento del 'Karina'. *El Tiempo*. (2016, noviembre 14). Recuperado de <https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/testimonios-del-hundimiento-del-karina-30953>

## Referencias

- Aguirre, H.J. (1994). Empleo limitado del poder naval. Recuperado de [www.revistamarina.cl/revistas/1994/3/justiniano.pdf](http://www.revistamarina.cl/revistas/1994/3/justiniano.pdf)
- Ahmad, A. (2014). Maritime Power and Strategy. Recuperado de [https://www.ndu.edu.pk/issra/issra\\_pub/articles/ndu-journal/NDU-Journal-2014/02-Maritime-Power-&-Strategy.pdf](https://www.ndu.edu.pk/issra/issra_pub/articles/ndu-journal/NDU-Journal-2014/02-Maritime-Power-&-Strategy.pdf)
- Aramburu, E. (2004). La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina. [www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf](http://www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf)
- Báez, A.J. (2012, marzo 12). Apuntes sobre el “Interés Nacional” y Elementos del Poder Nacional. Compendio 2. Recuperado de <https://relusfqrbbaanabaez.wordpress.com/2012/03/12/apuntes-sobre-el-interes-nacional-y-elementos-de-poder-nacional-sin-nombre/>
- Calvo G., C. (2017). Cooperación en el sector de la industria naval. Recuperado de [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2017/DIEEEO14-2017\\_SectorIndustria\\_Naval\\_CalvoGlez-Regueral.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO14-2017_SectorIndustria_Naval_CalvoGlez-Regueral.pdf)
- Codina D., R. (2009). Doctrina Marítima: El Poder Marítimo Nacional. Armada de Chile. Recuperado de <http://scc3c0752b973ab3f.jimcontent.com/download/version/1457186899/module/4821472366/name/Doctrina%20Maritima%20de%20la%20Armada%20de%20Chile.pdf>
- Collazos N., C. (s.f.). Conciencia marítima. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1989/2/collados.pdf>
- Collin K, S.L. (2012). Seeking Balance: Force Projection, Confidence Building, and the Republic of Singapore Navy. Retrieved from [https://www.academia.edu/3783646/Seeking\\_Balance\\_Force\\_Projection\\_Confidence\\_Building\\_and\\_the\\_Republic\\_of\\_Singapore\\_Navy](https://www.academia.edu/3783646/Seeking_Balance_Force_Projection_Confidence_Building_and_the_Republic_of_Singapore_Navy)
- Corbett, J.S. (1911). *Some principles of Maritime Strategy*. Qontro Classic Books.

Corbett, J.S. (1936). Algunos principios de estrategia marítima.

Escuela de Guerra Naval. Recuperado de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/Algunos%20principios%20de%20estrategia%20mar%C3%ADtima%20-%20Julian%20S.%20Corbett.pdf>

Cuéllar L. Rubén. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su

evolución. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:yAuH28IrbTEJ:revistas.unam.mx/index.php/rr/article/download/48963/44028+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

Dallanegra P., L. (2013). Talasopolítica: El Aislacionismo Marítimo de América Latina. Recuperado de <http://www.luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf>

Dávalos S., J. (2016). Una aproximación a la Oceanopolítica. Recuperado de <http://geo1.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2016/07/art21.pdf>

Davidson, B. (2008). Modern Naval Diplomacy – A Practitioner’s View.

Retrieved from [https://scholar.google.com.co/scholar?q=Modern+Naval+Diplomacy.+A+Practitioner%E2%80%99s+view&hl=es&as\\_sdt=0&as\\_vis=1&oi=scholar](https://scholar.google.com.co/scholar?q=Modern+Naval+Diplomacy.+A+Practitioner%E2%80%99s+view&hl=es&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholar)

Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca

está en calma. Recuperado de <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DelPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=36817280433d954789b5ef77e9c5b47a>

Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE). (2016). Estrategia Marítima,

evolución y prospectiva. Recuperado de [https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/libro\\_con\\_portada\\_y\\_portadillas\\_par](https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/libro_con_portada_y_portadillas_par)

Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE). (2018). Ensayos sobre

Estrategia Marítima. Recuperado de [https://issuu.com/edicionesdegue/docs/revista\\_ensayos\\_sobre\\_estrategia\\_ma](https://issuu.com/edicionesdegue/docs/revista_ensayos_sobre_estrategia_ma)

- Fernández, R. (2008). Talasopolítica vs. Talasocracia: una opción para potencias medianas y pequeñas. Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/40728>
- Gómez P., F. (2002). La importancia de los estudios de la geografía política en los análisis estratégicos del mundo actual. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur25/javier.htm>
- Gorshkov, S.G. (1979). The Oceans and the Sea Power of the State. In: ed, The Sea Power of th State. Pergamon. Pages 1-58. Retrieved from <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-021944-8.50005-6>. (<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080219448500056>)
- Hartmann, F.H. (1978). The relations of Nations. Retrieved from <https://www.goodreads.com/book/show/3515540-the-relations-of-nations>
- Hattendorf, J. (2013). What is a Maritime Strategy? In: J. Jones, ed., A Maritime School of Strategic Thought for Australia: Perspectives. [online] Camberra. Retrieved from [http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29\\_0.pdf](http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29_0.pdf)
- Herrero d. C., R. (2010). El Concepto de Interés Nacional. Evolución del Concepto de Interés Nacional. Recuperado de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0l1RnSpVTEYJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4547890.pdf+&cd=3&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>
- Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). (2010). Estrategia, Geoestrategia, Geopolítica. Recuperado de [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2010/DIEEEA08-2010EstrategiaGeoestrategiaGeopolitica.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2010/DIEEEA08-2010EstrategiaGeoestrategiaGeopolitica.pdf)
- Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). (2017). Documentos de Seguridad y Defensa 71. Diplomacia de defensa. La defensa en la acción exterior del Estado. Recuperado de [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/DocSeguridadyDefensa\\_71.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/DocSeguridadyDefensa_71.pdf)

- Jordán A., G. (2005). Globalización y los nuevos roles del poder naval en el siglo XXI. *Revista Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2005/5/jordan.pdf>
- Jones, J. (2013). A Maritime School of Strategic Thought for Australia: Perspectives. Retrieved from [http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29\\_0.pdf](http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29_0.pdf)
- King, C. A. M. (1963). An introduction to oceanography. Retrieved from <https://archive.org/details/introductiontooc00king/page/78>
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). (2016). Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. Fundamentos de Doctrina Marítima. Lima, Perú. Recuperado de <http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Libro-CEEM-IEHMP-2016.pdf>
- Mahan, A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Co. [trad. al castellano por los Tenientes de Navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullos: *La influencia del poder naval en la historia 1660-1783*. Ferrol: Imprenta de El Correo Gallego, 1901 (Copia autorizada por el Estado Mayor de la Armada, “Declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente, Madrid, junio de 1974)].
- Mahan, A. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. Geopolítica(s). *Revista De Estudios Sobre Espacio Y Poder*, 4(2), 305-334. Recuperado de [https://doi.org/10.5209/rev\\_GEOP.2013.v4.n2.46354](https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2013.v4.n2.46354)
- Malena, J.E. (s.f.). Un análisis de la estrategia naval de China y sus implicancias. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ka0iOhv2yjAJ:politica-china.org/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php%3Fid%3D590+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

- Marín, E. (2015, noviembre 12). Los 15 barcos más grandes del mundo que surcan los mares. *GUIZMODO*. Recuperado de <https://es.gizmodo.com/los-15-barcos-mas-grandes-del-mundo-que-surcan-los-mare-1742220155>
- Martínez B., J. (1993). La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1993/3/martinez1.pdf>
- Martínez B., J. (1996). El mar como sistema. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/martinez.pdf>
- Martínez B., J. (1997). Chile, Nación Marítima; Potencia Marítima. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>
- Martínez B., J. (1999). Concepto jurídico del mar presencial: pasado, presente y futuro. Recuperado de <https://revistaschilenas.uchile.cl/handle/2250/89874>
- Morgenthau, H. & Thompson, K.W. (1948). *Política ente las naciones: la lucha por el poder y la paz*, Buenos Aires, Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.
- Pavez R., L. (2017). La proyección Talasopolítica de China y las disputas territoriales en el mar meridional. Recuperado de <https://rchri.cl/articulo/la-proyeccion-talasopolitica-de-china-y-las-disputas-territoriales-en-el-mar-meridional/>
- Pippia, J. (s.f.). Dragón de agua: El ascenso de la industria naval china. Recuperado de [https://www.academia.edu/4158721/Drag%C3%B3n\\_de\\_agua\\_El\\_ascenso\\_de\\_la\\_industria\\_navai\\_china](https://www.academia.edu/4158721/Drag%C3%B3n_de_agua_El_ascenso_de_la_industria_navai_china)
- Pryce, P. (2016). Singapore's naval assets. *Maritime Security Review*. Retrieved from <http://www.marsecreview.com/2016/03/singapores-naval-assets/>
- PYMAR. (2016). Informe de actividad del sector de la construcción naval. Recuperado de [http://www.pymar.com/sites/default/files/informe\\_pymar\\_2016.pdf](http://www.pymar.com/sites/default/files/informe_pymar_2016.pdf)

- Rodríguez M., J.C. (s.f.). Estructura jurisdiccional del espacio marítimo (II). [diapositivas pdf]. Recuperado de [http://titulaciongeografia-sevilla.es/contenidos/profesores/materiales/archivos/2014-03-17Jurisdicciones\(II\).pdf](http://titulaciongeografia-sevilla.es/contenidos/profesores/materiales/archivos/2014-03-17Jurisdicciones(II).pdf)
- Rodríguez, M.L. y Cavarozzi, I. (s.f.). Oceanopolítica. Paradygmas, miradas globales desde el sur del planeta. Recuperado de <http://paradigmas.over-blog.es/pages/Oceanopolitica-1866955.html>
- Royal Canadian Navy (RCN). (2016). Canada in a new maritime world. Leadmark 2050. Retrieved from [http://www.navy-marine.forces.gc.ca/assets/NAVY\\_internet/docs/en/rcn\\_leadmark-2050.pdf](http://www.navy-marine.forces.gc.ca/assets/NAVY_internet/docs/en/rcn_leadmark-2050.pdf)
- Ruhe, W.J. (1970). El poder marítimo en la década del 70. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/wruhe.pdf>
- Sánchez Cortés, J. (2001). Colombia y el océano. una visión prospectiva de cara al tercer milenio. Edición Armada Nacional. Retrieved from <https://search-ebsohost-com.ezproxy.javeriana.edu.co/login.aspx?direct=true&db=catt01040a&AN=pujbc.853840&lang=es&site=eds-live>
- Solís O., E. (s.f.). Poderío marítimo. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf>
- Solís O., E. (1999). Algunas consideraciones sobre Estrategia Marítima. *Revista de Marina*. Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/1999/1/solis.pdf>
- Solís O., E. (2006). La guerra en el mar y la estrategia marítima en la historia. Evolución de la Estrategia marítima. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2006/4/solis.pdf>
- Speller, I. (2019). *Understanding Naval Warfare*. London: Routledge. Retrieved from <https://doi.org/10.4324/9781315227818>

- Spykman, N.J. (2008). *America's Strategy in World Politics: the United States and the balance of power*. Transaction Publishers. New Brunswick, U.S.A. & London, U.K. Retrieved from [https://books.google.com.co/books?id=rsIwxKfuHwIC&pg=PA1&hl=es&source=gbs\\_selected\\_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.co/books?id=rsIwxKfuHwIC&pg=PA1&hl=es&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false)
- Terzago C., J. (2005). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como Historiador, Estratega y Geopolítico. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2006/1/terzago.pdf>
- Till, G. (2013). *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 3rd. Ed. Retrieved from [https://books.google.com.co/books?id=V\\_RZHWXnsCEC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.co/books?id=V_RZHWXnsCEC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false)
- Turner, S. (1974). "Missions of the U.S. Navy," *Naval War College Review*: Vol. 27: No. 2, Article 2. Retrieved from <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol27/iss2/2>
- Turner, S. & Eberley, J.H.F. (1977). Diseño de una Marina moderna: discusión de taller. EL PODER NAVAL (II) LAS SUPERPOTENCIAS Y MARINAS. Traducción de la Revista ADELPHI n° 123, por el Exemo. Sr. Vicealmirante Don Fernando MORENO DE ALBORAN Y REYNA. CSEDN. Ministerio de Defensa. Boletín de información núm. 109-IV. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4769896.pdf>
- Valdés C., R.E. (2018). *La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina*. Recuperado de [www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf](http://www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf)
- Valdivia C., R. & Ferrari d L. S., J. L. (2018). El empleo del poder naval en contribución al poder marítimo nacional. Capítulo III. El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación. Departamento de Armada de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Masa Crítica, identificado código COL123-247 en COLCIENCIAS. Recuperado de <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/29/25/433-1?inline=1>

Vázquez, J.F. (2008). La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo. Recuperado de [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:R09t\\_rsQfVkJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2864596.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:R09t_rsQfVkJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2864596.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co)

Widen, J.J. (2011). Naval Diplomacy – A Theoretical Approach. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09592296.2011.625830>