

## Seguridad marítima y seguridad integral marítima, una visión académica\*

Por: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz<sup>15</sup>

*“Hoy tenemos una Armada que es eficaz y más eficaz que nunca en la lucha contra el narcotráfico [...], también destacó esa Armada que lucha con su inteligencia y su capacidad operacional contra los grupos armados organizados”.*

*Iván Duque Márquez, presidente de la República de Colombia*

### Temario de la ponencia

Introducción

Seguridad de la navegación

Seguridad del medio marítimo

La seguridad marítima como concepto

Una mirada a los organismos multilaterales y la seguridad marítima

Los Estados Unidos y la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (The National Strategy for Maritime Security)

La seguridad marítima en el escenario de la Unión Europea

La seguridad marítima - Seguridad integral marítima en contexto nacional

### Introducción

Como reto de un mundo interconectado e interdependiente, en el contexto de la globalización, donde lo local y regional frente a lo global alcanzan igual importancia, los espacios marítimos que comprenden el 70% del planeta son actualmente el cordón umbilical del intercambio comercial mundial, la gran reserva de riqueza viva y no viva

\* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

15 **Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.** Ingeniero Naval Especialidad Electrónica de la Universidad Escuela Naval Almirante Padilla y Profesional en Ciencias Navales de la misma Universidad, Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN, Magister en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Docente de Cátedra, en Geopolítica, Oceanopolítica, Historia Militar, Ética Militar, Liderazgo Militar, Estrategia Marítima, Intereses Marítimos, Poder Marítimo. Docente - Investigador en el Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico mauricio.rodriguez@esdegue.edu.co

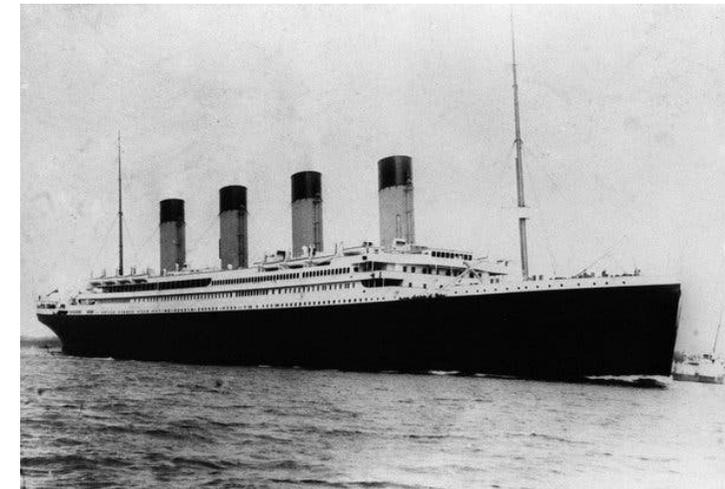
destinada a asegurar la supervivencia de la humanidad y particularmente el espacio de crecimiento y desarrollo de la humanidad en el siglo XXI. Diversos intereses en juego, así como el ejercicio de las actividades y disputas en el uso y aprovechamiento del océano, generan situaciones de tensión, amenazas y riesgos, que se traducen en impactos a la seguridad marítima, que como concepto y práctica debe ser abordada como un interés local e internacional, y en un espíritu de colaboración por los Estados.

En este sentido, en el propio uso del océano para las actividades del hombre, no existe una seguridad total o de nivel cero, libre de riesgos o amenazas, lo que hace necesario establecer responsabilidades para mantener el buen orden o la seguridad en el mar, desde el compromiso local hasta el internacional, con el concurso de todos los actores intervinientes, autoridades competentes, usuarios del transporte e industria marítima, la academia, los organismos internacionales y la ciudadanía en su contexto, para demandar unos niveles mínimos de seguridad marítima ante situaciones de crisis, como los ataques de piratería a los buques frente a las costas de Somalia o del golfo de Guinea, así como los grandes derrames de combustible o las mareas negras causadas por accidentes, colisiones o abordajes (Zamora, 2010).

### Seguridad de la navegación

El hundimiento del RMS Titanic, una catástrofe marítima ocurrida en la noche del 14 al 15 de abril de 1912, en la que un total de 1.514 de las 2.223 personas que viajaban en el buque fallecieron a causa del hundimiento del que hasta entonces era el mayor transatlántico jamás construido, solo unas 700 personas lograron salvar la vida al conseguir escapar en botes salvavidas, teniendo en cuenta, entre otras circunstancias, que solo había botes salvavidas para la mitad de los pasajeros y la tripulación, los que saltaron al agua, por no tener disponibilidad de botes, aunque se contaba con chalecos salvavidas murieron por hipotermia (Nat Geo, 2019).

Imagen 1. RMS Titanic, 15 abril 1912



Fuente: (Tsang, 2018)

Aunque las regulaciones se establecieron con anterioridad al siniestro para garantizar la vida humana en el mar, en 1855 se había introducido el Código Internacional de Señales

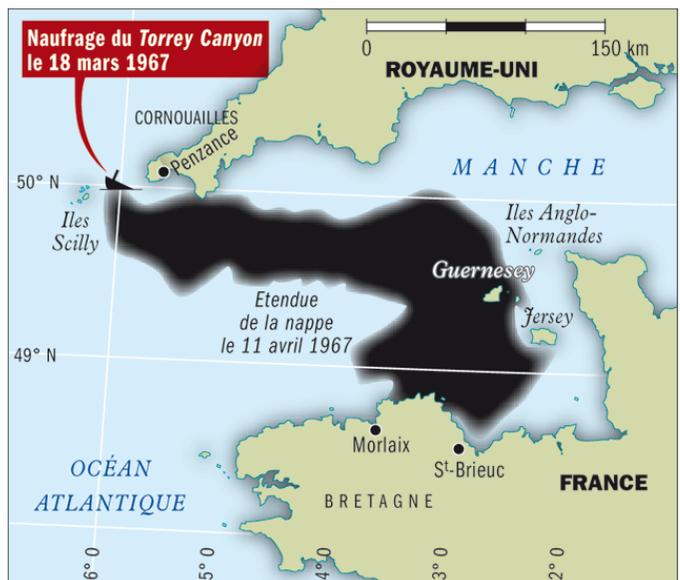
por el British Board of Trade, y en 1863 se acordó el *Rule of the Road at Sea* (reglas sobre el tráfico en el mar), un convenio destinado a establecer normas en el ámbito internacional para prevenir los abordajes entre buques, estos convenios exigían a una mayor seguridad en las operaciones en el mar, pero al parecer no fueron suficientes (Patrón, 2020).

La catástrofe del Titanic causó un sensible y gran impacto en la opinión pública mundial, y como respuesta se convocó en 1914 a una conferencia internacional para discutir y establecer normas para la seguridad de los buques y la vida humana en el mar, que al adoptarse en ese mismo año, paso a llamarse Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar –Convenio SOLAS–, con versiones sucesivas de actualización, la segunda en 1929, la tercera en 1948 y la cuarta en 1960. La última versión vigente se estableció en 1974, conocida como *Convenio SOLAS, 1974, enmendado*, en el que se disponen las normas mínimas relativas a la construcción, equipamiento y utilización de los buques, compatibles con la seguridad, prevención de incendios, dispositivos y medidas de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de carga y mercancías peligrosas, etcétera, medidas tendientes a incrementar la seguridad marítima. Es considerado el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques, y entró en vigor en 1980 (OMI, 2020).

## Seguridad del medio marítimo

El accidente del superpetrolero *Torrey Caynon* ocurrido el 18 de marzo de 1967, vertiendo al mar 120.000 barriles de crudo y ocasionando el primer ecocidio en la historia de la humanidad. Se esparcieron 86.000 barriles de crudo en una superficie de 70 km de largo por 40 km de ancho, en el archipiélago de las islas Scilly al suroeste de Comwal en Inglaterra, una gran marea negra se extendió a la isla Guernsey, al litoral francés de Bretaña y a la comarca de Treguie. Causó la muerte de 200.000 aves y la industria pesquera de la región se arruinó, no obstante, el esfuerzo de cientos de civiles de las comunidades y el apoyo de las fuerzas armadas que trababan de salvar las playas (Díaz, 2017).

Imagen 2. Área Desastre Torrey Canyon



Fuente: (Díaz, 2017)

Cuando el remedio es peor que la enfermedad. En el desconcierto e incertidumbre por controlar la emergencia, la solución que se implementó fue la idea de verter 15.000 toneladas de detergente sobre la marea de petróleo, pero no funcionó, el detergente lejos de dispersar el petróleo se unió a él provocando mayores daños a la flora y fauna de la zona. Con desespero y ante la falta de experiencia en este tipo de eventos, se decidió hacer desaparecer al superpetrolero y a la enorme mancha prendiendo fuego. Durante tres días consecutivos los aviones de la fuerza aérea británica bombardearon la zona en cantidades exageradas, 1.000 bombas, 44.000 litros de queroseno, 12.000 litros de napalm y 16 misiles, la columna de humo negro era enorme, se podía observar desde cualquier parte. Al desastre de contaminación marítima se agregó la contaminación del aire. El 21 de abril de 1967 se hundió el petrolero, pero sus secuelas continuarían afectando por mucho más tiempo. La emergencia puso en jaque a la comunidad internacional. Demostró la incapacidad política y técnica para solucionar un desastre de esta magnitud, y también reveló la incultura que por entonces había de la contaminación y sus riesgos (Díaz, 2017).

Imagen 3. Hundimiento Torrey Canyon, 1967



Fuente: (Díaz, 2017)

En la época de la catástrofe del *Torrey Canyon*, existía el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las aguas de mar por Hidrocarburos (OILPOL) de 1954. Este accidente motivó a la comunidad internacional a tomar acciones más severas y vinculantes y, tras las deliberaciones que tuvieron lugar, el 2 de noviembre de 1973 se adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). El protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977, y se actualizó en 1997 con el protocolo Anexo VI. El convenio entro en vigor en 1983, Anexos I y III, y en 1997 se adoptó un protocolo para introducir enmiendas en el Convenio y se añadió el nuevo Anexo VI, que entró en vigor el 19 de mayo de 2005. A lo largo de los años, el convenio MARPOL ha sido objeto de diversas actualizaciones mediante la incorporación de enmiendas (OMI, 2020).

El 16 de marzo de 1978, el *Amoco Cádiz*, un superpetrolero construido por Astilleros Españoles y con pabellón liberiano, con destino a Rotterdam, se quedó sin gobierno con mal tiempo y acabó encallando en las costas de la Bretaña francesa. Se derramaron 220.000 toneladas de crudo, y el buque se perdió. En los días que se siguieron, se formó en el mar una capa de petróleo de unas 18 millas de ancho por 80 de largo, que llegaron a contaminar más de 130 millas de la costa francesa. Este desastre constituyó otro punto de inflexión del movimiento unificador en materia de responsabilidad por contaminación marina (Calabuig, 2018).

A pesar de las disposiciones del MARPOL que obliga a una mayor responsabilidad en la operación de los buques, se han sucedido otras mareas negras catastróficas, que siguen contaminando el medio marino y causando daños ecológicos. Se pueden mencionar las originadas por los siguientes buques: *Urquiola*, 1976, en la Coruña, España, 108.000 toneladas de crudo vertidas; *Hawaiian Patriot*, 1977, a 300 millas de Honolulu, 99.000 toneladas vertidas; *Jakob Maersk*, 1975, *Oporto*, Portugal, 88.000 toneladas vertidas; *Independenta*, 1979, *Bosphorus*, Turquía, 93.000 toneladas vertidas; *Exxon Valdez*, 1989, *Prince William Sound*, Alaska, 37.000 toneladas vertidas; *Odysee*, 1988, a 700 millas de Nueva Escocia, 132.000 toneladas vertidas; *Haven*, 1991, Génova, Italia, 140.000 toneladas vertidas; *Prestige*, 2002, Coruña, España, 64.000 toneladas vertidas (CETMAR, 2018).

**Figura 1. Convenios SOLAS y MARPOL pilares seguridad marítima OMI**Fuente: (Omi, 2020)



El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar –Convenio de formación–, con fecha de aprobación del 7 de julio de 1978, y entrada en vigor en 1984 con revisiones sustanciales en 1995 y 2010, establece las normas mínimas sobre formación y titulación y guardia para la gente de mar que los países están obligados a cumplir o mejorar (OMI, 2020). Este convenio, junto con los Convenios SOLAS y MARPOL, son los pilares del Organización Marítima Internacional (OMI), en el propósito esencial de mantener los mares limpios y seguros, en términos generales la seguridad marítima.

## La seguridad marítima como concepto

La seguridad marítima ha sido marcada por situaciones de crisis, y la respuesta a esas situaciones ha sido más reactiva que preventiva, como es el caso de los Convenios SOLAS y MARPOL. Sin embargo, el concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva, que va más allá de la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza, incluyendo también el plano ambiental para la conservación del medio marino, así como la protección frente a actuaciones ilícitas y delitos que atenten contra la integridad de los buques, su tripulación y pasajeros; ahora se contemplan los efectos del cambio climático como otro factor más a tener en cuenta (Zamora, 2010).

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

El primer problema que 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). [...], accidentes, temporales y otras intervenciones de la naturaleza no son objeto de acción legal, [...] acciones maliciosas del hombre caen bajo jurisdicción de agentes de la ley (Del Pozo, 2014, pp. 4-5).

De igual manera, Del Pozo (2014) señala que es preciso no perder de vista la diferencia que ha destacado entre *security* y *safety*; los hechos o acciones que se reducen en ambas opciones conceptuales que se pueden llamar respectivamente amenazas y riesgos. La combinación de estas dos clases de concepciones de seguridad marítima y su relación con los intereses afectados, puede proporcionar una detallada clasificación de los tipos de peligros que permiten una mejor comprensión del problema y asegura que ninguna modalidad queda olvidada.

En este sentido, con relación a las amenazas como un peligro para el medio marino, Del Pozo (2014) señala las siguientes:

AMENAZAS A LA INTEGRIDAD DE TERRITORIOS Y PERSONAS: • Terrorismo en la mar o que usa la mar como medio. • Uso de buques con explosivos o armas de destrucción masiva contra instalaciones portuarias. • Inmigración ilegal, tráfico de seres humanos. • Tráfico de armas. • Tráfico de drogas. AMENAZAS A LOS INTERESES MARÍTIMOS: • Piratería. • Contrabando. • Guerras locales en puntos críticos para el tráfico, como estrechos internacionales. • Disputas ajenas sobre extensión de aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afectan al tráfico. AMENAZAS A LOS RECURSOS MARÍTIMOS: • Degradación medioambiental, incluida la descarga de residuos de combustible. • Pesca ilegal, no regulada o no informada (IUU). • Búsqueda y extracción no autorizada de pecios. • Disputas sobre extensión de aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afectan las aguas propias (p.9).

Igualmente, con relación a los riesgos como un peligro para el medio marino, Del Pozo (2014) señala los siguientes:

RIESGOS PARA LA INTEGRIDAD DE TERRITORIOS Y PERSONAS: • Tsunamis (maremotos). • Ciclones, tifones, huracanes, grandes temporales. RIESGOS PARA LOS INTERESES MARÍTIMOS: • Colisiones, varadas, naufragios, fuegos y explosiones de carga • Daños no intencionados a cables de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos submarinos. RIESGOS PARA LOS RECURSOS MARÍTIMOS: • Reducción

de la biodiversidad, especies invasoras. • Accidentes en explotaciones marinas de energía: extracción de petróleo, generadores eólicos, de corrientes o de oleaje. • Impacto del cambio climático en los recursos pesqueros y piscifactorías (p.10).

Con relación a los vocablos anteriores *safety* y *security*, Zamora (1993) señala que: el objetivo por las disposiciones internacionales adoptadas para la seguridad de la navegación se centran 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*).

En el mismo sentido, Zamora (1993) afirma que: 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 medioambiente, riesgos y pérdidas económicas*” (Del Pozo, 2014. p. 6).

La seguridad marítima, refiere José Luis Gabaldón García (2012), 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)*” (p. 115), 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.

Además, el Wise Pen Team, una organización independiente de consultoría en política europea especializada y asesoramiento de seguridad marítima con amplia experiencia en estrategia nacional y multilateral, en su informe final sobre la vigilancia marítima en apoyo de la *Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD)* de la Unión Europea, fechado el 26 abril de 2010, contiene algunas ideas sobre el significado del término de “seguridad marítima”. En su informe, redactado por un comité conformado por los vicealmirantes en retiro, Fernando del Pozo, de España, Sir Anthony Knox Dimock, de Inglaterra, Lutz Feld, de Alemania, Patrick Hebrard, de Francia y Fernando Sanfelice di Monteforte, de Italia, se propone como definición de *maritime security* la combinación de medidas preventivas y de respuesta para proteger el dominio marítimo contra las amenazas y los actos ilegales intencionados. Esta propuesta de definición, al incluir tanto las medidas preventivas como de respuesta, tiene el objetivo de incluir tanto el cumplimiento de la ley como las operaciones de defensa. Además, el término “dominio marítimo” es más inclusivo que solo “transporte marítimo e instalaciones portuarias” (que parece que excluye tripulaciones y otro personal). Según el Wise Pen Team, la definición reforzada, al concentrarse en los usos ilegales del dominio marítimo, hace que la seguridad marítima sea una actividad constante de tipo internacional e interagencial, civil y militar, para mitigar los riesgos y responder a las amenazas de actividades ilegales o amenazantes en el dominio marítimo, de manera que se pueda actuar sobre las mismas para aplicar la ley y proteger a los ciudadanos y salvaguardar los intereses nacionales e internacionales (Molina, 2013).

Según el Wise Pen Team, *maritime safety* es la combinación de medidas preventivas y de respuestas necesarias para proteger el dominio marítimo y limitar los daños. Así, incluye el peligro para los buques, tripulaciones, pasajeros y carga, así como la contaminación y los daños al medioambiente (Molina, 2013).

## Una mirada a los organismos multilaterales y la seguridad marítima

En el desarrollo de la ponencia se mencionan brevemente los organismos multilaterales comprometidos con la seguridad de los mares y océanos del planeta, cada uno de los mencionados por su importancia relevante merece ser objeto de una ponencia o conferencia particular. Existe un interés mundial y hemisférico por la salud, la seguridad y el aprovechamiento sostenible de los océanos, a tener en cuenta: ¿cómo se cumplen los compromisos adquiridos y pactados?

Se establece como premisa de que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) está a la vanguardia y adelante de los esfuerzos internacionales para asegurar el uso *pacífico, cooperativo y jurídicamente* definido de los mares y océanos para el beneficio individual y común de la humanidad.

El concepto de seguridad marítima frente a las amenazas y riesgos, o respectivamente *security* y *safety*, para algunos autores que se han reseñado anteriormente, representa un tema recurrente y de reflexión en el presente para la gran mayoría de los Estados que conforman las Naciones Unidas. La falta de compromiso por unos y los intereses estratégicos y geopolíticos en juego de otros, así como la falta de conciencia de algunos, colocan en una situación de amenaza y riesgo el uso sostenible de los océanos para el bien común de la humanidad.

## Convemar

Un primer referente y contestatario entorno a la seguridad de los mares lo constituye la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que es considerada como la *Constitución de los Océanos*. La buena aplicación de lo acordado por los Estados parte representa el primer paso para el aprovechamiento y el uso sostenible de los espacios oceánicos, en otras palabras, océanos seguros y limpios, ya que la CONVEMAR le dedica en varios de sus capítulos, las obligaciones y los deberes relacionados con la conservación y administración de los recursos vivos, la protección y preservación del medio marino, la vigilancia y evaluación ambiental, así como los riesgos de contaminación y las medidas para prevenir, reducir y controlar esta contaminación del medio marino, que correspondería al concepto de *riesgos*. De igual manera, contempla también los deberes y obligaciones aplicables a todos los buques y su conducción jurídica por incidentes de navegación y abordajes, la prohibición sobre el tráfico de esclavos, represión de la piratería, transmisiones de no autorizadas, etcétera, que correspondería a las amenazas al buen orden en el mar (Naciones Unidas, 2020a).

## Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Para el caso de la protección del medio marino y la biodiversidad, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se encarga de proteger los mares y océanos y promover el uso ambientalmente sostenible de los recursos marinos, sobre todo a través de su *Programa Regional de los Mares*. Las convenciones y planes de acción de los mares regionales constituyen el único marco legal en el mundo para la protección de los mares y océanos a nivel regional. PNUMA también ha creado el *Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra*, con el

propósito de implementar acciones sostenidas para prevenir, reducir y controlar o eliminar la degradación marina a causa de las actividades que se realizan en tierra, promoviendo y facilitando ver a los Estados la importancia de preservar el medio marino. Es el único mecanismo intergubernamental en el mundo que trata directamente las relaciones entre los ecosistemas de agua dulce, terrestres, costeros y marinos (Naciones Unidas, 2020b).

## Unesco

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), coordina a través de la *Comisión Intergubernamental Oceanográfica (COI)* varios programas de investigación marina, sistemas de observación, mitigación de las amenazas y mejor gestión de las zonas marino costeras. La COI permite que más de 150 Estados participen juntos en la protección de la salud del océano, compartiendo mediante la coordinación de programas en áreas como las observaciones oceánicas, alertas de tsunamis y planificación espacial marina. En el presente, la COI apoya e impulsa a los Estados miembros en el desarrollo de capacidad científica e institucional para alcanzar el objetivo del desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, de conservar y gestionar de forma sostenible los recursos marinos y oceánicos para el 2030 (COI-Unesco, 2020).

## La Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyo objetivo es fomentar el transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques (OMI, 2020d).

También considera los asuntos jurídicos conexos y alienta la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme. Como organismo especializado de las Naciones Unidas, promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte para mejorar *la seguridad marítima* y para prevenir *la contaminación marina*, creado en la Conferencia Marítima de las ONU en Ginebra, en 1948, pero que realmente entró en vigor el 17 de marzo de 1958 (OMI, 2020d).

Desde su entrada en funcionamiento en 1958 se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación para:

- Formular reglamentos y prácticas relativas a cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional.
- Facilitar la adopción de las normas más altas posibles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.
- Proteger al medioambiente marino a través de la prevención y el control de la contaminación causada por los buques.

La *codificación del derecho del mar* es parte importante de la labor de la organización. Hasta la fecha se han elaborado y aplicado en todo el mundo alrededor de 40 convenciones, convenios y protocolos, y alrededor de 800 códigos y recomendaciones (OMI, 2020d).

## La OEA

En el ámbito hemisférico, la Organización de los Estados Americanos (OEA) contempla dentro de sus diferentes planes, el *Programa de Protección Marítima y Portuaria* que se enfoca en el fortalecimiento de las capacidades de protección y seguridad

de los Estados miembros de la OEA del dominio marítimo y portuario. Conforme a las vulnerabilidades y marcos normativos y legislativos, y en concertación con otras organizaciones, autoridades y actores claves del sector marítimo, promueve el desarrollo de capacidades de protección marítima y portuaria. Comprende temas importantes para la seguridad del mar y los océanos como: coordinaciones institucionales, implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), conocimiento del dominio marítimo, análisis y gestión del riesgo, gestión de crisis y ciberseguridad del dominio marítimo y portuario (OEA, 2020).

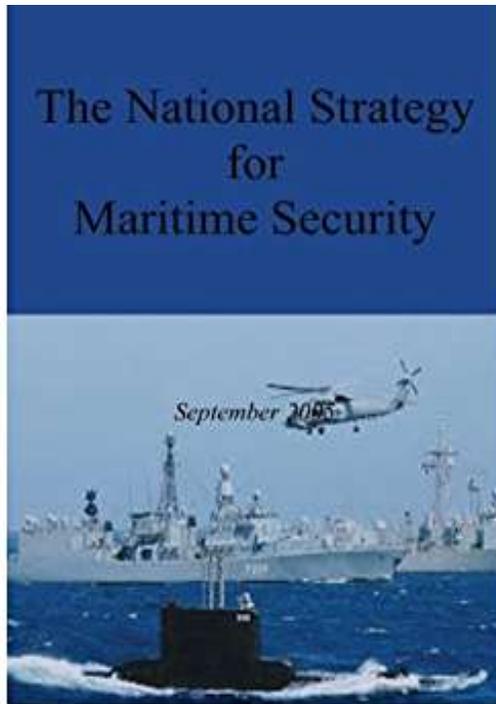
## Los Estados Unidos y la estrategia nacional de seguridad marítima (The National Strategy for Maritime Security)

Luego de los sucesos de los ataques del 11 septiembre de 2001, al analizar las vulnerabilidades de la seguridad de los Estados Unidos, se evidenció que el tema la seguridad marítima no estaba convenientemente articulado entre los diferentes actores del sector público y privado. La seguridad y la seguridad económica de los Estados Unidos dependen del uso seguro de los océanos del mundo, el gobierno federal se impuso la tarea de revisar y fortalecer todas sus estrategias para combatir la amenaza en evolución, en la guerra contra el terrorismo en todas sus formas. Las diferentes instancias del sector público a nivel federal y estatal, como entidades privadas, han mantenido una acción y cobertura eficaz en torno a la seguridad marítima desde los acontecimientos del 2001. Sin embargo, en el 2004 el presidente George W. Bush ordenó a los secretarios del Departamento de Defensa y Seguridad Nacional liderar el esfuerzo federal para desarrollar una estrategia nacional integral para el sector marítimo (The White House, 2004).

Al promulgar en el 2005 el documento de Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (National Strategy for Maritime Security), el presidente Bush recabó que para lograr una implementación efectiva y eficiente de la seguridad marítima, la integración y la colaboración, son importantes combinar actividades de seguridad marítima públicas y privadas a escala global en un esfuerzo integrado que aborde todas las amenazas marítimas. La nueva Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima alinea todos los programas e iniciativas de seguridad marítima del gobierno federal en un esfuerzo nacional integral y cohesivo, involucrando a las entidades correspondientes del sector federal, estatal, local, privado e interagencial. Un esfuerzo que en conjunto entregue resultados sobre la seguridad marítima, que sean más que la suma de todas sus partes (HDSL, 2005).

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (National Strategy for Maritime Security) es actualizada en cada administración presidencial de los Estados Unidos, esta iniciativa, precedida por estrategias sectoriales en el mismo ámbito, identifica las amenazas y establece los objetivos para afrontar los riesgos emergentes sobre el espacio marítimo, además de concretar planes de implementación de seguridad sobre el amplio espectro de actividades que se desarrollan en el ámbito marino. Además, esta estrategia incluye la participación de todos los sectores y grupos de interesados locales, federales o privados.

## Imagen 4. Estrategia Nacional de Seguridad Marítima



Fuente: Google.com

Las principales novedades que introduce esta estrategia son:

En primer lugar, el énfasis en la necesidad de cooperación y coordinación entre las agencias y actividades involucradas en la seguridad, en segundo lugar, la introducción de aspectos tradicionales de la defensa en el ámbito de la seguridad marítima.

De relevante importancia es el concepto de Conocimiento del Dominio Marítimo (Maritime Domain Awareness -MDA-), introducido por los Estados Unidos en el concierto internacional, y se define como:

El dominio marítimo se define como todas las áreas y cosas de, en, debajo, relacionadas con, adyacentes o que bordean un mar, océano u otra vía navegable, incluidas todas las actividades relacionadas con el mar, infraestructura, personas, carga y buques y otros medios de transporte. Nota: El dominio marítimo de los Estados Unidos incluye los Grandes Lagos y todas las vías navegables interiores como el río Mississippi y la vía fluvial intracostera.

Se establecen como objetivos estratégicos de la estrategia:

- Prevención de ataques terroristas y actos criminales u hostiles.
- Proteger a la población relacionada con el uso del mar y las principales infraestructuras críticas.
- Minimizar los daños y acelerar la recuperación de los ataques dentro del dominio marítimo.

- Salvaguardar el océano y sus recursos.

Contempla las acciones estratégicas siguientes:

- Mejorar la cooperación internacional.
- Maximizar el conocimiento del dominio marítimo.
- Integrar la seguridad en las prácticas comerciales.
- Implementar la seguridad por capas diferenciables.
- Garantizar la continuidad del sistema de transporte marítimo.

Además, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima se acompaña de la implementación y desarrollo de ocho planes de apoyo para abordar las amenazas y los desafíos específicos del entorno marítimo (HSDL, 2005). Mientras los planes abordan diferentes aspectos de la seguridad marítima, están mutuamente vinculados y refuerzan el uno al otro. Los planes de apoyo incluyen:

- *Plan nacional para lograr el conocimiento del dominio marítimo* (National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness): el cual sienta las bases para una comprensión efectiva de todo lo relacionado con el dominio marítimo que podría impactar la seguridad, la protección, la economía o el medioambiente marítimo de los Estados Unidos, e identifica las amenazas lo antes posible y lo más lejos posible de las costas de los Estados Unidos (HSDL, 2005).
- *Plan de Integración de Inteligencia Marítima Global* (Global Maritime Intelligence Integration Plan): el plan utiliza las capacidades existentes para integrar toda la inteligencia disponible con respecto a las amenazas potenciales a los intereses de Estados Unidos (HSDL, 2005).
- *Plan de respuesta a amenazas operacionales marítimas* (Maritime Operational Threat Response Plan): el plan tiene como objetivo la respuesta del gobierno a las amenazas contra los Estados Unidos y sus intereses en el dominio marítimo mediante el establecimiento de los roles y responsabilidades que permitan al gobierno responder rápida y decisivamente (HSDL, 2005).
- *Estrategia de coordinación y alcance internacional* (International Outreach and Coordination Strategy): proporciona un marco para coordinar todas las iniciativas de seguridad marítima emprendidas con gobiernos extranjeros y organizaciones internacionales y solicita el apoyo internacional para mejorar seguridad de los mares (HSDL, 2005).
- *Plan de recuperación de la infraestructura marítima* (Maritime Infrastructure Recovery Plan): recomienda los procedimientos y normas para la recuperación de la infraestructura marítima después de un ataque o trastorno similar (HSDL, 2005).
- *Plan de seguridad del sistema de transporte marítimo* (Maritime Transportation System Security Plan): responde a las recomendaciones y llamado de la Presidencia para mejorar el marco regulatorio nacional e internacional relacionado con el dominio marítimo (HSDL, 2005).
- *Plan de seguridad del comercio marítimo* (Maritime Commerce Security Plan): establece un plan integral para asegurar la cadena de suministros marítimos (HSDL, 2005).
- *Plan de alcance nacional* (Domestic Outreach Plan): involucra aportes no federales para ayudar con el desarrollo e implementación de políticas de seguridad marítima

resultantes de las National Security Presidential Directive (NSPD-41) y Homeland Security Presidential Directive (HSPD-13) (HSDL, 2005).

## La seguridad marítima en el escenario de la Unión Europea

Como importante referente global para la seguridad en los mares y océanos, corresponde a la evolución normativa de la seguridad marítima en el entorno de la Unión Europea (UE), que viene precedida por la constitución de importantes iniciativas legislativas y normativas en torno a la seguridad de los mares bajo la soberanía y jurisdicción supranacional de la UE, de los que se citan, entre otros, los siguientes documentos:

### Estrategia europea de seguridad

La seguridad marítima, como concepto de aplicación, ha tenido un proceso evolutivo en el contexto supranacional de la Unión Europea. En una reunión informal celebrada en Castelorizo (Rodas), el 3 de mayo de 2003, los ministros de asuntos exteriores de la Unión Europea encomendaron al secretario general y al alto representante para la Política Exterior y Seguridad Común, en su momento, el español Javier Solana, la elaboración de una estrategia global en el ámbito de la política exterior y de seguridad. Dando cumplimiento al mandato establecido, el alto representante entregó al Consejo Europeo, reunido en Salónica el 20 de junio de ese mismo año, un documento denominado *Una Europa segura en un mundo mejor*, luego de un período de análisis y debate público, en el que todos los intereses, prioridades e inquietudes puestas de manifiesto fueron tenidas en cuenta. El Consejo Europeo reunido en Bruselas el 12 de diciembre de 2003, adoptó el documento Solana revisado, que manteniendo el mismo título *Una Europa segura en un mundo mejor, pasó a denominarse Estrategia Europea de Seguridad* (Enseñat y Berea, 2004).

### Política Marítima Integrada (PMI)

Siguiendo el proceso evolutivo con relación a la seguridad marítima, la Comisión europea en 2007 genera y publica el documento conocido como *Libro Azul* de la Política Marítima Integrada (PMI).

En cuya definición y alcance, la Política Marítima Integrada quiere ofrecer un planteamiento más coherente de los asuntos marítimos con una mayor coordinación entre los distintos ámbitos y se centra en asuntos no englobados en políticas sectoriales, como “crecimiento azul” que representa:

Una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo; reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento (Gobierno de España, 2020).

La PMI contempla asuntos que requieren coordinación de distintos sectores y agentes, como el conocimiento del medio y ámbito marino. En concreto abarca las siguientes políticas transversales: *crecimiento azul, conocimientos y datos del mar, ordenación del espacio marítimo, vigilancia integrada, estrategias de cuenca marítima*. El propósito sustancial es coordinar y no sustituir las políticas de los diferentes sectores marítimos (Comisión Europea, 2020a). Los Estados miembros y la Comisión Europea luego del establecimiento de la PMI, sostienen que el planteamiento dinámico y coordinado de los asuntos marítimos mejora el desarrollo de la “economía azul” de la UE y, consecuentemente, propicia el buen estado de los mares y océanos.

## Estrategia de Seguridad Interior (ESI)

Como paso importante en los propósitos de seguridad y en procura de dar respuesta al interrogante de los ciudadanos de la Unión Europea, para mejorar o tener una mayor seguridad, se plantean en 2010 los contenidos para una *Estrategia de Seguridad Interior (ESI)*, dando respuesta a las inquietudes de la ciudadanía del UE en torno a las amenazas y riesgos de la seguridad interior, como su correlación con el ámbito marítimo.

Las estrategias comienzan exponiendo la visión del problema al que pretenden dar respuesta y la forma de hacerlo. La ESI presenta los esfuerzos realizados hasta el presente para mejorar la seguridad de los ciudadanos y de la UE, así identifica los riesgos persistentes que causan peligro. La ESI se presenta como una propuesta integradora de las estrategias actuales y de políticas y procedimientos imperantes, para que siga progresando el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (ELSJ), ofreciendo principios y directrices para la acción futura. En ese propósito, identifica y considera las amenazas y desafíos actuales, para dar respuesta a los desafíos planteados y establecer los fundamentos para una propuesta de líneas estratégicas que guíen un modelo de seguridad europeo (Arteaga, 2010).

Entre las amenazas comunes incluye el terrorismo, en cualquiera de sus formas, la delincuencia organizada y grave, la ciberdelincuencia, la delincuencia transfronteriza, la violencia y los desastres naturales o causados por el hombre y otros fenómenos. Entre los instrumentos desarrollados para facilitar la cooperación de Justicia y Asuntos del Interior (JAI) se mencionan: los análisis de situación y de escenarios de riesgo, los mecanismos de respuesta, la creación de órganos como la Oficina Europea de Policía (Europol), la Cooperación policial y judicial en materia penal (Eurojust), la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y el coordinador de la lucha contra el terrorismo; normas como la orden europea de detención; bases de datos como los del sistema de información del Schengen y mecanismos de evaluación (Arteaga, 2010).

### Estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea (ESMAUE)

En junio de 2014, el Consejo de Europa adoptó la *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMAUE)*, para el ámbito mundial (Comisión Europea, 2020b), destacando que la seguridad marítima es vital y representa una necesidad compartida para el bienestar y prosperidad del Unión Europea y del mundo. La paz y prosperidad dependen de unos mares y océanos seguros, limpios y protegidos, se resalta que con una seguridad marítima adecuada se puede mantener el Estado de derecho en las zonas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional y proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE, que son:

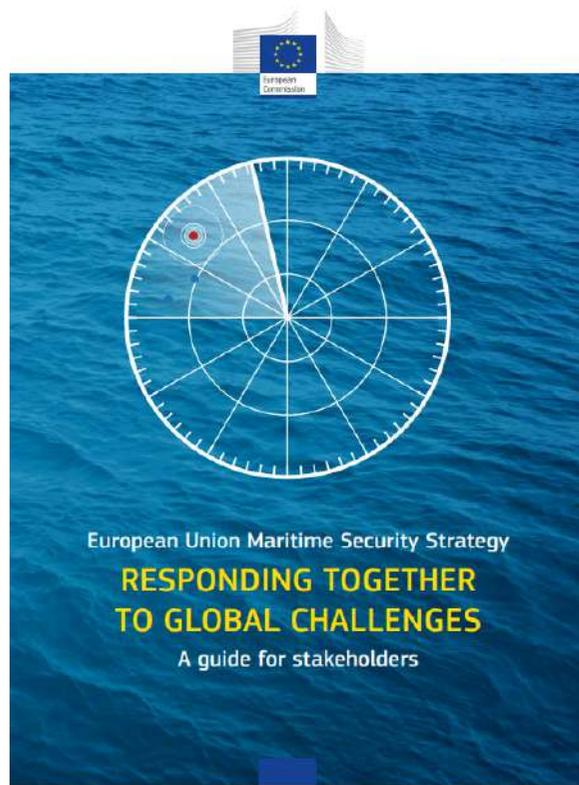
- Paz y seguridad.
- Estado de derecho y libertad de navegación.
- Control en las fronteras exteriores.
- Infraestructuras marítimas: puertos, protección del litoral, instalaciones comerciales, tuberías y cables submarinos, plataformas marinas y equipos científicos.
- Recursos naturales comunes y salud medioambiental.
- Preparación al cambio climático.

La estrategia de seguridad marítima con visión de futuro, implica una mayor cooperación que vincula tanto los asuntos de seguridad interna como externa, la conexión entre fronteras de todos los sectores para la estabilidad, el derecho y gobernanza marítima

mundial, y tener una estrecha relación con todos los ámbitos político-estratégicos en un enfoque sistémico e integrado (Comisión Europea, 2020b).

Como un objetivo de gran relevancia es proteger los intereses marítimos de la UE en todo el mundo. La ESMAUE refuerza y potencia el vínculo entre la seguridad interior y la exterior, y asocia la estrategia europea de seguridad a la política marítima integrada (Comisión Europea, 2020b).

### Imagen 5. Estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea



Fuente: (Comisión Europea, 2020b)

## La seguridad marítima - Seguridad integral marítima en contexto nacional

### Convenios OMI aprobados por Colombia

La seguridad marítima en el contexto nacional inicia formalmente con la aprobación de los convenios o tratados que Colombia ha firmado con la Organización Marítima Internacional (OMI), y que a través de la Dirección General Marítima (DIMAR) se aplican y supervisan, como autoridad marítima colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia.

Estos convenios son:

- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), adoptado en Suiza en 1948, y aprobado por la Ley 6 de 1974 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, Anexos I y II y recomendaciones, firmado en Londres el 23 de junio de 1968, y aprobado por la Ley 5 de 1974 del Congreso de Colombia.
- Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), firmado en Londres 16 de febrero de 1978, y aprobado por la Ley 8 de 1980 del Congreso de Colombia.
- Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL) firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973 y el Protocolo relativo a la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978, y aprobados por la Ley 12 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes, firmado en Londres el 20 de octubre de 1972, y aprobado por la Ley 13 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia del Mar, firmado en Londres el 7 de julio de 1978, y aprobado por la Ley 35 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), y el Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), fechados en Londres el 3 de septiembre de 1976, y aprobados por la Ley 08 de 1986 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, fechado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y aprobado por la Ley 10 de 1986 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, firmado en Londres el 5 de abril de 1966, y aprobado por la Ley 03 de 1987 del Congreso de Colombia.
- Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres en 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987, y aprobado por la Ley 17 de 1991 del Congreso de Colombia.
- Convenios FUND/71 y CLC/92. "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969", y "el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, y aprobados por la Ley 523 de 1999 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, o -Convenio OPRC-, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990 y el "Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por "Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 2000" o -Protocolo HNS- hecho en Londres el 15 de marzo del 2000, y aprobados por la Ley 885 de 2004 del Congreso de Colombia.

## La Dirección General Marítima

La Dirección General Marítima (DIMAR), en la segunda década del presente siglo, ha desarrollado una importante labor en la socialización, sensibilización e implementación del concepto de Seguridad Integral Marítima.

A los tradicionales conceptos de seguridad física y náutica (*Safety*) para evitar encallamientos, colisiones, incendios, abordajes, naufragios e incertidumbre y *seguridad marítima y portuaria* (*Security*) para evitar piratería, robo armado, migración ilegal, polizones, narcotráfico, terrorismo y delincuencia organizada.

Se han agregado en la gestión de la DIMAR los conceptos de *seguridad jurídica* (*estabilidad*), para tener reglas de juego claras, normas estandarizadas, buenas prácticas y facilitar el tráfico marítimo y el de *protección del medio marino* (*seguridad ambiental*), para evitar derrames, accidentes y contaminación del mar por actividades marítimas.

Estos cuatro conceptos relacionados con el ejercicio y control de las actividades marítimas se complementan con las actividades fluviales de Colombia como país potencia oceánica y plurifluvial, que convierte a la seguridad integral marítima, fluvial y portuaria en un robusto ejercicio de seguridad marítima de gran envergadura e importancia, de aplicación y ejemplo a nivel regional.

En este sentido, sobre el Plan Estratégico de Desarrollo de la DIMAR (2015-2030) promulgado en diciembre de 2014, Duran (2014) afirmaba con relación a la seguridad integral marítima:

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 (pp. 71-72).

En el mismo sentido del análisis con respecto a la seguridad integral marítima en diciembre de 2015, Romero (2015) señalaba que:

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 (p. 6).

Sobre el mismo punto de la seguridad integral marítima, Rodríguez (2018) sostiene que:

Seguridad Integral Marítima es la gestión conjunta entre Autoridad Marítima Colombiana y los usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre, el medio y los bienes, derivado de las actividades marítimas. Lo anterior, garantizando el cumplimiento de normas de carácter internacional y local, con el fin de salvaguardar

la vida humana en el mar, prevenir la contaminación del medio marino y la protección de los buques e instalaciones portuarias (p. 65)

Afirmaciones, entre otras, que destacan un proceso continuo, dinámico y estructurado en el ejercicio y posicionamiento de la seguridad integral marítima, con una visión prospectiva y coherente.

Imagen 6. Espectro seguridad integral marítima



Fuente. Catedra Poder Marítimo, Escuela Superior de Guerra, 2014

## La Comisión Colombiana del Océano

La Comisión Colombiana del Océano es el órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno nacional en materia de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos.

En la PNOEC se establece como característica de una potencia media oceánica contar con la definición y formulación de los intereses marítimos nacionales, para el fortalecimiento del poder marítimo de la nación -intereses marítimos y poder naval-, aprovechando la excelente posición geoestratégica de Colombia como país bioceánico y plurifluvial. Entre los 14 intereses marítimos que se formulan al presente, el número siete corresponde a la *seguridad integral marítima*, que mediante el desarrollo e implementación de una estrategia de seguridad integral marítima, contribuirá a la construcción de un país marítimo (PONEC, 2018).

## Armada de Colombia, Plan de Desarrollo Naval 2042

Imagen 7. Pentano Naval



Fuente: (Ramírez, 2020)

En el Plan de Desarrollo Naval 2042, promulgado por el Almirante Evelio Enrique Ramírez Gáfaró, Comandante de la Armada de Colombia, documento que responde en las exigencias actuales con base y a través de una directiva transitoria del 23 de mayo de 2019, se establece el 2042 como horizonte de un nuevo estudio prospectivo para definir las estrategias de la Armada de Colombia. Este Plan es el resultado del trabajo constructivo del GRAPEN V, en el que se presenta un diagnóstico holístico de la marina, las tendencias mundiales de la cuarta revolución industrial, un análisis de los grupos de valor que conforman el sistema de la Armada y que llevó a estructurar el escenario de la apuesta al 2042 (Ramírez, 2020). Además, se establece que la Armada de Colombia, en cumplimiento de sus actividades acorde a una estrategia, se representa en un sistema llamado pentágono estratégico naval, que es la carta de navegación sobre la que la institución navega en cumplimiento de su misión, y tiene de base el lado de “defensa y seguridad”, como fundamento de la existencia de la Armada que da sentido a los lados restantes, que se representan así:

*Lado de defensa y seguridad nacional:* tiene como objetivo la disuasión estratégica, la gestión de la defensa de la soberanía, la independencia y la integridad territorial, así como del orden constitucional.

*Lado de seguridad integral marítima y fluvial:* tiene como propósito la protección de la vida humana y la seguridad de las embarcaciones en las aguas jurisdiccionales colombianas, así como la protección y preservación de los espacios y los intereses marítimos y fluviales de la nación.

*Lado de seguridad ambiental:* tiene que ver con la protección de los mares y ríos, la prevención de la contaminación, así como el combate del tráfico ilícito de especies, el control estricto de la explotación irracional de recursos que afecta el medioambiente y la protección de las especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas.

*Lado de contribución al desarrollo integral del país:* se establece para promover los beneficios del aprovechamiento del mar y los ríos para el progreso del país. Así mismo, busca contribuir en la generación de escenarios que favorezcan la inserción de la cultura marítima y fluvial en el quehacer nacional, impulsando la sostenibilidad, el desarrollo integral, la competitividad de los mares y ríos, y el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales nacionales.

*Lado de proyección internacional:* tiene como finalidad proteger y proyectar los intereses nacionales en apoyo a la diplomacia del Estado, fortaleciendo los vínculos con países de la región o aliados estratégicos, contribuyendo en la acción exterior del Estado para proteger, mantener, establecer o imponer la paz, la seguridad y la estabilidad marítima y fluvial del país y la región (Ramírez, 2020).

El Plan de Desarrollo Naval 2042 establece la hoja de ruta de la Armada de Colombia para los próximos cinco cuatrienios, con objetivos a largo plazo, alineados a la defensa y seguridad nacional, los intereses marítimos y fluviales, las alianzas estratégicas, la estructura de fuerza, el desarrollo tecnológico y los recursos del sector Defensa que, en conjunto, con sus líneas de acción, representan la estrategia de la Armada Nacional para alcanzar el escenario apuesta. Entre estos propósitos se contempla proyectar el desarrollo y fortalecimiento para la seguridad integral marítima y fluvial (Ramírez, 2020).

El pentágono naval permite representar esquemáticamente la importancia de la marina de guerra para el país, siendo necesario recalcar que los roles mencionados anteriormente se articulan con el pentágono naval, que ilustra el aporte de cada uno de ellos al desarrollo del país. Entre los roles de la Armada de Colombia en el Plan de Desarrollo Naval 2042, se describe la implementación del rol de seguridad integral marítima y el rol de seguridad integral fluvial.

El Plan de Desarrollo Naval 2042 plantea que en el *rol de seguridad integral marítima* la Armada Nacional protege la vida humana en el mar y el medioambiente marítimo en casi un millón de kilómetros cuadrados del territorio marítimo colombiano, brinda seguridad a las actividades marítimas, hace cumplir leyes, reglas y normas nacionales e internacionales que rigen el quehacer en el mar, con el fin de proteger los intereses marítimos nacionales. En el rol de seguridad integral marítima, la Armada Nacional despliega sus acciones en contra de una amplia gama de delitos, amenazas y riesgos que se presentan en el dominio marítimo que afectan directa o indirectamente, total o parcialmente, las condiciones de seguridad de las personas, los bienes, los activos y el medioambiente marítimo. Para la Armada Nacional, la seguridad integral marítima se erige sobre dos cimientos: el primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el conocimiento del *dominio marítimo* (Maritime Domain Awareness) y las operaciones navales de seguridad integral marítima que comprenden las operaciones de seguridad marítima (Maritime Security Operations), y las operaciones tendientes a la protección de agua, la biodiversidad y el medioambiente, como interés nacional principal y prevalente (Ramírez, 2020).

### Imagen 8. Roles de la Armada de Colombia



Fuente: (Ramírez, 2020)

Así mismo, en el Plan de Desarrollo Naval 2042, si bien es cierto que a la fecha no se han determinado de forma específica los intereses fluviales nacionales, esto no significa que los ríos no estén colmados de recursos y oportunidades que favorecen el desarrollo del país, se señala que el rol de seguridad integral fluvial de la Armada Nacional despliega su accionar en contra de una amplia gama de delitos, amenazas y riesgos que se presentan en los ríos navegables (principales o fronterizos), que afectan directa o indirecta, total o parcialmente, las condiciones de seguridad de las personas, el medioambiente y los bienes, que afectan el desarrollo del país y el cumplimiento de las normas de carácter internacional adoptadas por Colombia. Para la Armada Nacional, la seguridad integral fluvial se erige sobre dos cimientos. El primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el *conocimiento del dominio fluvial* y *las operaciones de seguridad integral fluvial* (Ramírez, 2020).

## Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

### XXV. Pacto región océanos: Colombia, potencia bioceánica.

Por primera vez en un Plan Nacional de Desarrollo (DNP, 2018) se incluye a los océanos como una región propia del territorio colombiano. Esto implica reconocer, de forma integral, el potencial estratégico y de desarrollo que tienen las áreas oceánicas en el Atlántico y en el Pacífico del país, como lo señala la estrategia de una política integral de fronteras para la estabilización y el desarrollo de los territorios, dentro del pacto por la legalidad:

La condición bioceánica pone a Colombia en una posición privilegiada en términos geopolíticos, geoeconómicos y geoambientales, por lo que resulta fundamental ampliar el reconocimiento de los océanos como un activo estratégico, promoviendo el desarrollo del transporte y el comercio, aprovechando la biodiversidad y los recursos naturales mari aprovechando la biodiversidad y los recursos naturales marinos, y estimulando el desarrollo de ambos litorales (p. 1257).

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo se establece, en este contexto, un pacto por la legalidad que plantea la necesidad de garantizar la seguridad integral marítima y desarrollar un marco estratégico marítimo y fluvial del Estado, para mejorar la gobernanza marino-costera y fluvial. El PND 2018-2022 y en especial el pacto regional por una Colombia como potencia bioceánica, pretenden dar solución a los retos que se presentan para un desarrollo coherente de los espacios oceánicos nacionales, mediante apuestas estratégicas y articulación nación-territorio-mar con los siguientes 3 objetivos:

1) Gobernanza, seguridad, ordenamiento y planificación integral de los océanos; 2) conocimiento y apropiación social de los océanos; y 3) conectividad y productividad marítima. Se resalta el primer objetivo en el que se contempla aumentar los niveles de seguridad integral marítima y fluvial, así:

*Gobernanza, seguridad, ordenamiento y planificación integral de los océanos:* aprovechar de manera integral y sostenible los océanos implica, fortalecer la gobernanza y la institucionalidad para la administración integral de los océanos, armonizando los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial y marino. Para ello se debe: (1) fortalecer el rol de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), como instancia de coordinación interinstitucional moderna y eficaz, con capacidad técnica y financiera que le permita articular la implementación de las políticas relacionadas con el desarrollo de los territorios costeros, marinos y oceánicos; (2) **aumentar los niveles de seguridad integral marítima y fluvial;** (3) implementar estrategias para la conservación y restauración de los ecosistemas (DNP, 2018, p. 258).

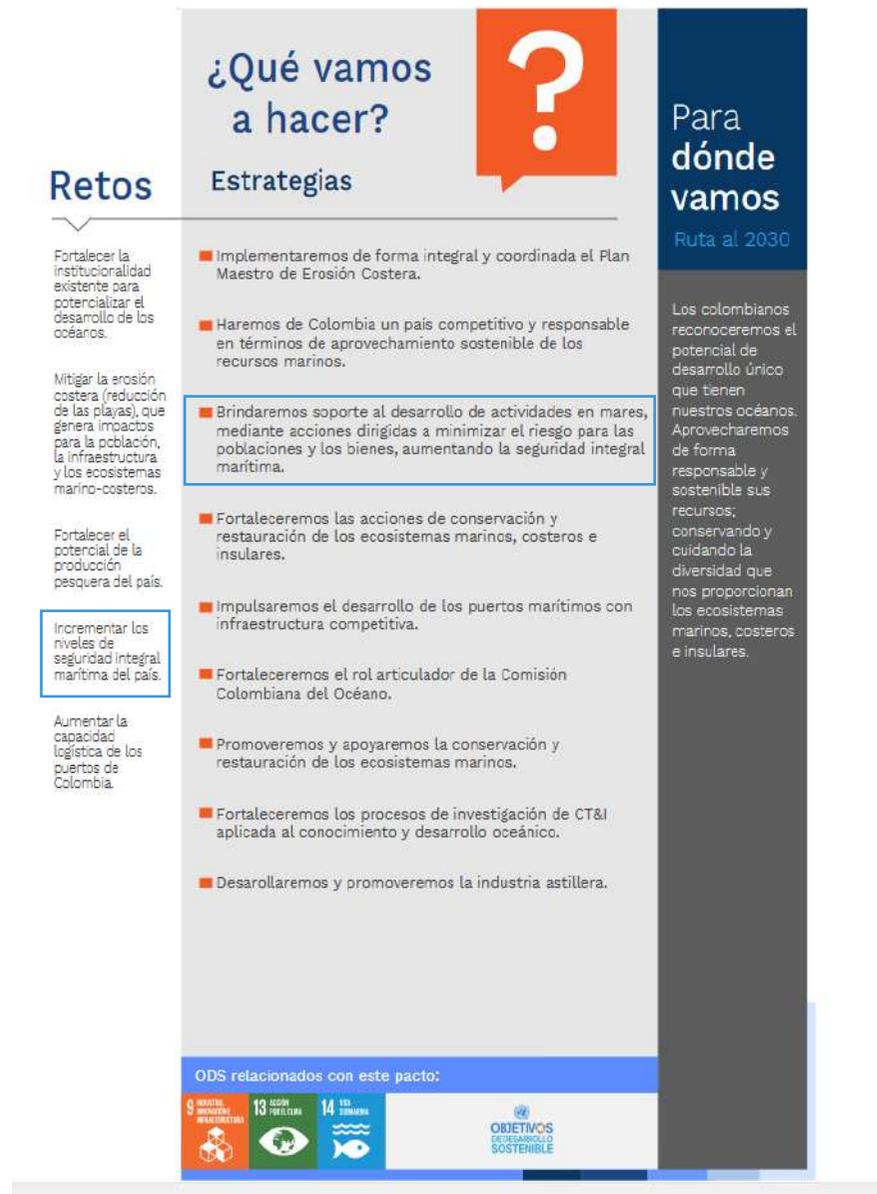
Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 plantea estrategias para el desarrollo de los objetivos y contempla aumentar la seguridad integral marítima, así:

Estrategias.

- Implementaremos de forma integral y coordinada el Plan Maestro de Erosión Costera.
- Haremos de Colombia un país competitivo y responsable en términos de aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.
- **Brindaremos soporte al desarrollo de actividades en mares, mediante acciones dirigidas a minimizar el riesgo para las poblaciones y los bienes, aumentando la seguridad integral marítima.**
- Fortaleceremos las acciones de conservación y restauración de los ecosistemas marinos, costeros e insulares.
- Impulsaremos el desarrollo de los puertos marítimos con infraestructura competitiva. (DNP, 2019, s/p).

Se puede evidenciar que no solo es la primera vez que se incluye la región oceánica de Colombia como potencia bioceánica y un elemento sustancial en el Plan Nacional de Desarrollo, sino es el fomento de la conciencia marítima en el Estado colombiano y en su población, en el que el concepto de seguridad integral marítima adquiere un nivel estratégico de planeación estratégica a nivel nacional.

## Imagen 9. XXV. Pacto región océanos: Colombia, potencia bioceánica



Fuente: (DNP, 2018)

### CONPES 3990. Colombia potencia bioceánica sostenible 2030

Consejo Nacional de política económica y social de la República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, 19/03/2020.

El documento de la política nacional **Colombia potencia bioceánica sostenible 2030**, tiene un carácter prospectivo y estratégico que busca posicionar en la agenda pública nacional los océanos como factor de desarrollo sostenible en los próximos 11 años. Esta política está basada en el concepto de potencia oceánica, según el cual los Estados ejercen soberanía; aprovechan su posición geopolítica, sus ecosistemas marinos y su biodiversidad; hacen uso de los accesos a los océanos y las líneas marítimas; realizan actividades marítimas sostenibles y competitivas; generan capacidad naval, conocimiento y conciencia nacional oceánica; defienden los intereses marítimos nacionales; y gestionan interinstitucionalmente los intereses oceánicos (CONPES, 2020).

Este documento busca proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales para contribuir al desarrollo sostenible del país.

Para el logro de este objetivo, la política establece cinco ejes estratégicos:

- Gobernanza interinstitucional bioceánica.
- Soberanía, defensa y seguridad integral marítima.
- Conocimiento, investigación y cultura marítima.
- Ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares.
- Desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros (CONPES, 2020).

Para efectos de este documento CONPES, el término potencia bioceánica sostenible se entenderá como la cualidad de un Estado que:

- Ejerce soberanía y aprovecha su posición geoceánica y geopolítica, sus ecosistemas marinos y su biodiversidad.
- Emplea los accesos a los océanos y a las líneas marítimas.
- Realiza actividades marítimas sostenibles y competitivas.
- Tiene capacidad naval y conciencia nacional oceánica.
- Defiende los intereses marítimos nacionales.
- Gestiona integralmente el territorio continental y oceánico.
- Lidera y participa internacionalmente en la conservación y utiliza en forma sostenible los océanos y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
- Reconoce la investigación básica y aplicada como eje y medio para conocer y entender la dinámica y los recursos oceánicos del Estado (CONPES, 2020).

El objetivo general es proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales para contribuir al crecimiento y desarrollo sostenible del país.

Se derivan los objetivos específicos (CONPES, 2020).

OE 1. Ejercer la gobernanza bioceánica para gestionar de manera integral el potencial oceánico del país.

OE 2. **Incrementar la capacidad del Estado para velar por la soberanía, defensa y seguridad integral marítima.**

OE 3. Fomentar el conocimiento, cultura, investigación e innovación de los asuntos oceánicos para contribuir a la apropiación social del país bioceánico.

OE 4. Armonizar los instrumentos de ordenamiento para articular el desarrollo territorial y los espacios marinos.

OE 5. Impulsar las actividades económicas marítimas y el desarrollo local costero para contribuir al desarrollo productivo y social del país.

El documento CONPES 3990 contempla como insumos los contenidos de la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia (PNAOCI) y la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PONEC), toma las evoluciones de contenido del Plan Nacional de Desarrollo y con aportes de diferentes actores del sector marítimo, de los cuales se pueden enunciar las entidades que se han citado en esta ponencia. La Comisión Colombiana del Océano, la Dirección General Marítima, la Armada de Colombia, y otras entidades comprometidas, conforman esta iniciativa de la política de *Colombia potencia bioceánica sostenible 2030*, en la que la seguridad integral marítima se convierte en uno de los ejes estratégicos de interacción multisectorial y e interdisciplinar.

## Conclusiones

Como continuación de esta ponencia y conforme a los documentos brevemente enunciados, de la evolución reciente de los conceptos de seguridad marítima y de seguridad integral marítima, como impulsores y con visión prospectiva de la seguridad de los mares y océanos, se pueden derivar las siguientes conclusiones:

La seguridad marítima ha sido marcada por situaciones de crisis y a esas situaciones han sido reactivas antes que preventivas. El concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva, que comprende no solo la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza, sino que en su evolución incluye la seguridad y conservación ambiental. Los términos *security* y *safety*, dadas las referencias conceptuales, se pueden llamar respectivamente *amenazas* y *riesgos* que ayudan a una mejor comprensión y significado de la seguridad marítima como concepto de aplicación.

Particularmente, en las dos últimas décadas los organismos multilaterales desarrollan y fortalecen programas, iniciativas y tratados de gran importancia que redundan en una mayor aplicación de la seguridad marítima y responden a las demandas de los países signatarios en la búsqueda de mares y océanos, seguros, limpios y resilientes.

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (The National Strategy for Maritime Security) formulada por los Estados Unidos en el 2005 y actualizada en cada administración presidencial, y la implementación y desarrollo de ocho planes de apoyo que abordan las amenazas y los desafíos específicos del entorno marítimo, transversalmente vinculados junto con el concepto de conocimiento del dominio marítimo (maritime domain awareness MDA), introducido por Estados Unidos para reforzar una aplicación integral, eficaz y coherente de la seguridad marítima en defensa de sus intereses marítimos globales y locales, constituyen un robusto y significativo ejemplo de una estrategia integral y colaborativa para la seguridad de los mares y los océanos.

La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMAUE), como evolución de normas y convenios sobre la seguridad de los espacios marítimos, y adoptada por el Consejo de Europa en 2014, le garantiza una seguridad marítima adecuada y de vital importancia para el bienestar y prosperidad de la Unión Europea y del mundo, que recalca a la vez que la paz y prosperidad dependen de unos mares y océanos seguros, limpios y protegidos, e influye consecuentemente en que se pueda mantener el Estado de derecho

en las zonas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional, además de proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE.

En el ámbito nacional, también se ha surtido una evolución conceptual de la seguridad marítima a una seguridad integral marítima, que además de los tradicionales conceptos de *Security*, seguridad física y náutica y de *Safety*, seguridad marítima y portuaria, se adiciona o se complementa con la *seguridad jurídica* o estabilidad en las reglas de juego y la protección del medio marino, seguridad ambiental. Se desprende que al considerar actividades íntimamente correlacionadas como la seguridad portuaria e incorporar la dimensión plurifluvial de Colombia como tercer océano de agua dulce, se convierte en *seguridad integral marítima, fluvial y portuaria* que posiciona un concepto integral de seguridad de mayor amplitud y complejidad.

Igualmente, en el ámbito nacional la evolución de la seguridad integral marítima, de la mano de la aplicación de tratados multilaterales, de la promulgación de documentos estratégicos como la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), que involucra posicionar el concepto de potencia media oceánica; de la inclusión por primera vez de la Región océanos: Colombia, potencia bioceánica en el Plan Nacional de Desarrollo; y de la consoliación y evolución del documento CONPES 3990 – Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, junto a la motivación y gestión de diferentes entidades del sector marítimo, en particular, el diamante de sinergia institucional conformado por la Comisión Colombiana del Océano (CCO), la Dirección General Marítima (DIMAR), la Armada de Colombia, y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), se convierten en impulsores del poder marítimo nacional y que potencian conceptualmente la seguridad integral marítima.

No obstante, las iniciativas en el propósito de posicionar el concepto de Seguridad Integral Marítima en el quehacer nacional, se adolece o no se cuenta con una *Estrategia Nacional de Seguridad Integral Marítima*, a ejemplo y semejanza de las Estrategias Nacionales de Seguridad Marítima de los EE.UU. y la Unión Europea EU, para una eficaz gobernanza marítima sostenible.

## Referencias bibliográficas

- Arteaga, F. (2010). La Estrategia de Seguridad Interior de la Unión Europea (ARI). *Real Instituto Elcano. Estudios internacionales y estratégicos*. Félix Arteaga. ARI 75/2010 - 21/04/2010  
[http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/ARI75-2010](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ARI75-2010)
- Calabuig, M. (2018). La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos consideraciones a propósito del Prestige. *Trabajo de Final de Grado Derecho de la Navegación Marítima. Universidad de Barcelona – Facultad de Derecho*. [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/125535/1/TFG\\_Marina\\_Calabuig\\_Alc%C3%A0ntara.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/125535/1/TFG_Marina_Calabuig_Alc%C3%A0ntara.pdf)
- CETMAR. (2018). Catástrofes y accidentes. Historia del transporte de crudo por mar. *Cetmar Organización*. [https://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)
- COI-UNESCO. (2020). Un Planeta un Océano. Comisión Oceanográfica Internacional de la UNESCO. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura abreviado internacionalmente -UNESCO-. <https://ioc.unesco.org/>

- Comisión Europea. (2020). Política Marítima Integrada. *Comisión Europea. Asuntos Marítimos*. [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_es](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_es)
- Comisión Europea. (2020). Estrategia de Seguridad Marítima. *Comisión Europea, Asuntos Marítimos*. [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_es](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_es)
- CONPES. (2020). Documento CONPES 3990, Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030. Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. *Publicaciones Comisión Colombiana del Océano*. <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/794-conpes-colombia-potencia-bioceanica-sostenible.html>
- Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. *Documento de Trabajo Real Instituto Elcano*. DT 3/2014. <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DeIPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=36817280433d954789b5ef77e9c5b47a>
- DNP. (2019) Plan Nacional de Desarrollo. Pacto Región Océanos: Colombia, Potencia Bioceánica. *Departamento Nacional de Planeación DNP*. <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pactos-Regionales/Region-Oceanos/Colombia-potencia-bioceanica.aspx>
- DNP. (2018). Bases Plan Nacional de Desarrollo. Pacto Región Océanos: Colombia, Potencia Bioceánica. *Departamento Nacional de Planeación DNP*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/BasesPND2018-2022n.pdf>
- Duran, E. (2014). Estrategia Dirección General Marítima al 20130. Bogotá: DIMAR,
- Enseñat y Berea, A. (2004) La estrategia europea de seguridad. *Dialnet.unirioja.es*. [https://www.google.com/search?q=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea\(ESE\).+2003&rlz=1C1CHBD\\_esCO872CO872&oq=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea\(ESE\).+2003&aqs=chrome..69i57.285j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea(ESE).+2003&rlz=1C1CHBD_esCO872CO872&oq=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea(ESE).+2003&aqs=chrome..69i57.285j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8)
- Díaz, P. (2017). El desastre ecológico que propicio la protección de los mares. *España Fascinante*. <https://espanafascinante.com/nautica-fascinante/hundimiento-del-torrey-canyon/>
- Gabaldón G., J. L. (2012). Curso de Derecho Marítimo Internacional. *Derecho internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid: Editorial Marcial Pons.
- Gobierno de España. (2020). Crecimiento azul. *Gobierno de España, Ministerios de Agricultura, pesca y alimentación*. [https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/crecimiento\\_azul/](https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/crecimiento_azul/)
- HSDL. (2005) The National Strategy for Maritime Security. September 2005. *HSDL Homeland Security Digital Library*. <https://www.hsdl.org/?view&did=456414>

- Naciones Unidas. (2020a). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Organización de las Naciones Unidas. [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)
- Naciones Unidas. (2020b). Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activity (GPA). Organización de las Naciones Unidas. <https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7432>
- OEA. (2020). Programa de Protección Marítima y Portuaria. *Organización de Estados Americanos -OEA-*. <https://www.oas.org/es/sms/cicte/prog-proteccion-maritima.asp>
- OMI. (2020a). Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). *Organización Marítima Internacional -IMO-*. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)
- OMI. (2020b). Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques -MARPOL-. Organización Marítima Internacional -OMI-. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- OMI. (2020c). Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar - Convenio de Formación-. Organización Marítima Internacional -OMI-. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- OMI. (2020d) Introducción a la OMI. Organización Marítima Internacional -OMI-. <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>
- Patrón. (2020). Historia del convenio SOLAS (Safety Of Life At Sea). *Boletín Patrón*. <http://boletinpatron.com/convenio-solas/>
- Molina, T. (2013) Los asuntos marítimos en el marco de la Unión Europea. Una estrategia de seguridad marítima de la UE. *En Monografías 135. Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español. Escuela de Altos Estudios de la Defensa*. <https://www.ucm.es/data/cont/docs/835-2018-03-01-Monograf%C3%ADas%20135.%20Enfoque%20integral%20seguridad%20en%20espacio%20mar%C3%ADtimo%20espa%C3%B1ol.pdf>
- Nat Geo. (2019). Cómo se hundió y cómo se encontró el Titanic. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographicla.com/historia/2019/08/como-se-hundio-y-como-se-encontro-el-titanic>
- Ramírez, E. (2020). Plan de Desarrollo Naval 2042. Almirante Evelio Enrique Ramírez Gáfaró, Comandante Armada de Colombia. Plan de Desarrollo Naval 2042.
- Rodríguez, M. (2018). Plan Estratégico de Desarrollo 2030. Dirección General Martina DIMAR - Autoridad Marítima Colombiana. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%202030%20-%20ImpresionV2.pdf>

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 un sólida investigación científica. Revista "País de Mares." Edición N° 1. Bogotá: DIMAR.

The White House. (2004). The National Strategy for Maritime Security. *The White House*.

<https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>

Tsang, A. (2018). Los objetos que quedaron del Titanic cambiarán de dueño. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2018/10/19/espanol/titanic-museos-artefactos.html>

Zamora, M. (2010). *Desafíos actuales de la seguridad marítima*. Revista *Actualidad Jurídica Ambiental*, N° 1, pp 1-10. <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>

Zamora, M. (1993). La seguridad marítima: problemática y alternativas institucionales. *Tesis Doctoral, Facultad de Derecho, Universidad de Málaga, España*. <http://www.biblioteca.uma.es/bbldoc/tesisuma/17678262.pdf>

## Tendencias, amenazas, discursos y prácticas\*

Por: Sergio Uribe Cáceres, Ph. D.<sup>16</sup>

*"La evolución de la agenda estratégica en un mundo globalizado ha colocado a nuestra región como uno de los potenciales escenarios del conflicto global".*

**Teniente General (Ret.) Frederick Rudesheim.  
Director del CHDS 'William J. Perry'.**

### Temario de la Ponencia

Resumen

Introducción

Seguridad y defensa en un contexto globalizado

Seguridad hemisférica

Principales amenazas en el contexto marítimo: terrorismo, piratería, tráfico de armas, contrabando y migración irregular

Nuevos retos y desafíos

El mar: escenario geopolítico del siglo XXI

### Resumen

En el desarrollo de la siguiente ponencia, presentada durante el V Seminario Internacional Virtual "La Seguridad Marítima de los Espacios Oceánicos, frente a la Amenaza del Crimen Organizado Transnacional", se examinaron los efectos de la globalización que imponen una serie de retos y desafíos a la comunidad internacional, en el propósito de ilustrar sobre la forma de contrarrestar las principales amenazas que se presentan en el contexto marítimo.

\* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual "La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional", realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en "B".

16 **Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres**. Doctor en Derecho Internacional (*Cum Laude*) de la Univesidad Alfonso X El Sabio, de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Universidad Escuela Naval Almirante Padilla. Correo electrónico: [sergio.uribe@usa.net](mailto:sergio.uribe@usa.net)