

Cambios y desafíos navales en un ambiente y escenario de seguridad marítima global.*

Por: Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres ⁴⁴, Capitán de Corbeta Diana Consuelo Urrego Niño⁴⁵ y Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez⁴⁶.

En el conjunto de aspectos que conforman la seguridad marítima se puede apreciar con claridad la dependencia que existe entre los Estados, a diferencia de otras disposiciones en que la soberanía estatal se manifiesta sin ninguna duda. Todo Estado depende del resto de Estados ribereños de sus mares y océanos e incluso de aquellos que, alejados miles de kilómetros de sus costas, envían sus flotas a cualquier parte del mundo. [...], Sin embargo, el condicionante internacional de la seguridad marítima no puede configurarse como un obstáculo, si no como un impulso a la actuación estatal en la consecución de los niveles de seguridad y protección para los seres humanos, el medio y los buques.

211

La seguridad marítima: Problemática y alternativas institucionales. María Remedios Zamora Roselló.

* Este ensayo es resultado 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 COLCIENCIAS y categorizado en "C".

44 Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialidad Cuerpo Logístico ARC. Alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico Correo electrónico jenny.camacho@armada.mil.co

45 Capitán de Corbeta. Diana Consuelo Urrego Niño. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialidad Cuerpo Logístico ARC. Alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico diana.urrego@armada.mil.co

46 Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales e Ingeniero Naval con énfasis en Mecánica de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Alumno del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico christian.parada@armada.mil.co

Resumen

En el presente documento se da a conocer cómo afectan los nuevos retos y amenazas, propias del mundo actual que afectan la seguridad en el escenario marítimo a nivel global. Se señala que al analizar escenarios en el entorno global, es posible entender los múltiples riesgos y amenazas transnacionales que emergen, en especial aquellas que utilizan el medio marino para desarrollarse. Se destacan algunos organismos internacionales que mantienen una permanente búsqueda de medidas para contrarrestarlas. De igual forma a nivel nacional se consideran documentos rectores que determinan el derrotero para la proyección de la “Estrategia Marítima para una Colombia Azul” y cómo la Armada Nacional dirige sus esfuerzos en la protección de los intereses marítimos de la Nación.

Palabras clave

Amenazas, Intereses marítimos, Seguridad Marítima, Medio ambiente marino, Estrategia Marítima.

212 Abstract

In this document we present how the new challenges and threats of the current world affect the safety of the maritime scenario at the global level. It is pointed out that when analyzing scenarios in the global environment, it is possible to understand the multiple transnational risks and threats that emerge, especially those that use the marine environment to develop. It highlights some international organizations that maintain a permanent search for measures to counteract them. Similarly at the national level are considered governing documents that determine the course for the projection of the “Maritime Strategy for a Blue Colombia” and how the National Navy directs its efforts in the protection of the maritime interests of the Nation.

Keywords

Threats, Maritime Interests, Maritime Safety, Marine Environment, Maritime Strategy.

Fecha de Recepción: septiembre 26 de 2018
Fecha de Revisión: octubre 11 de 2018
Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Para nadie es desconocido que el mar es el principal puente que une las naciones y que por este se mueve la economía del mundo, de tal modo que “decenas de miles de buques mercantes de todas las nacionalidades navegan transportando mercancías de vital importancia para ellas” (Suarez-Llanos, 2008, p. 19), y por ello se debe mantener el control y seguridad en los espacios marítimos, así como establecer reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas con miras a mejorar la seguridad en el mar, para lo cual fue creada la Organización Marítima Internacional - OMI (OMI, 2018). En este sentido, es responsabilidad del Estado con el empleo del Poder Naval garantizar dicho ejercicio, constituyendo un reto constante para las marinas enfrentar las nacientes amenazas mediante la proyección de la Estrategia correspondiente. En el presente documento se llevará a cabo un análisis sobre el tema para lo cual se desarrollará la siguiente tesis: La propuesta de la Estrategia Marítima Nacional se desarrolla con base en los cambios y desafíos navales generados, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad marítima y global las cuales representan grandes retos dado su constante evolución y complejidad.

213

Conceptualización y contexto

La Real Academia Española (RAE) define seguridad como la “Cualidad de seguro” (RAE, 2018). La OMI, como organismo que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina, tiene como función principal velar por todas aquellas situaciones que puedan afectar a la seguridad marítima a través de su comité de seguridad marítima CSM (OMI, 2018). En un concepto más cercano “la seguridad marítima es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados” (Rodríguez, Osorio, Uribe, & Chávez, 2016, p. 13), pero también, según el documento “Estrategia Dirección General Marítima 2030”, puede definirse en un sentido integral como una gestión conjunta de autoridades y usuarios para minimizar riesgos propios del desarrollo

de actividades marítimas en un enfoque transversal que pueden afectar tanto al hombre como al medio (Rodríguez, Osorio, Uribe, & Chávez, 2016, p. 32).

De la misma forma la RAE define el término "global" como "Tomado en conjunto" o "Referente al planeta o globo terráqueo" (RAE, 2018). Partiendo de ello se resalta que "la seguridad hoy en día es un tema de gran importancia tanto en la agenda de política internacional como en la doméstica" (Cujabante, 2009, p. 93). La seguridad es un accionar que está inmerso en cualquier Estado y va ligado a la soberanía de la misma, Cancelado afirma que:

(...) la seguridad de una entidad humana siempre ha estado vinculada a la soberanía, es decir, al establecer la figura soberana, se establece también la seguridad. En las naciones modernas, la soberanía reside en la nación, razón por la cual lo importante es la nación como tal. (2010, p. 93)

En complemento a esta posición, el ideal de la seguridad, se ha construido bajo la premisa de garantizar los derechos humanos así como el ejercicio de la democracia siendo estos el límite del poder global, "Este pensamiento va a tener un amplio apoyo social ya que va a estar acompañado de la idea de lucha contra el terrorismo global" (Carvajal, 2010, p. 98).

214

Para conseguir lo anterior es de vital importancia la fuerza con la que cuenta un Estado para su protección, muy bien lo afirma Cubajante (2009): "la seguridad de los Estados dependerá del uso de la fuerza" (p. 98). Siendo el factor de seguridad a su vez, la principal amenaza de cualquier Estado, dado que:

(...) si cada uno de los Estados del escenario mundial está buscando afianzar su poder nacional a través del fortalecimiento de los factores que lo conforman, intentando buscar su seguridad, cada uno de los actores del sistema internacional se convierte en una amenaza para la seguridad del otro. (Cujabante, 2009, p. 98)

Ahora bien, antes de tratar los desafíos navales y sus cambios, es relevante dar a conocer cuáles son esas amenazas a las que se enfrenta la seguridad, tomando como referencia "La Estrategia Española de Seguridad, Una responsabilidad de todos", que definió la amenaza

como “toda circunstancia o agente que ponga en peligro la seguridad o estabilidad de España” (Gobierno de España, 2011, p. 41) y el riesgo como “la contingencia o probabilidad de que una amenaza se materialice produciendo un daño” (Gobierno de España, 2011, p. 41).

Colombia es un país privilegiado por ser bioceánico, pero desafortunadamente sus dirigentes, desde la época de la independencia, no se han caracterizado por tener una conciencia marítima que haya logrado definir, desarrollar y explotar los intereses marítimos de la nación. Sólo desde principios del siglo XX, y bajo el liderazgo de la Armada Nacional, la cual ha propendido por despertar esa conciencia carente, se empezó a reconocer la importancia del mar y la riqueza marina existente en las aguas jurisdiccionales.

Dado que hoy en día todos los países del mundo están aprovechando el mar para su desarrollo, cada vez más aumentan las actividades marítimas de todo tipo, así como también, los riesgos y amenazas para las personas que hacen uso de este, para los habitantes de las zonas costeras y, de hecho, para los Estados como un todo. Por lo anterior, Colombia debe entender que está pasando en su entorno a nivel regional y global, para que desarrolle una estrategia que logre contrarrestar dichas amenazas y mitigar los riesgos que pongan en peligro el bienestar de sus habitantes.

215

El comercio marítimo es un sistema totalmente globalizado, que tiene su origen en la edad antigua con el surgimiento de los Estados talasocráticos que reconocieron al mar como una fuente de riqueza, desarrollo económico y poder, que les permitiría el dominio sobre otros Estados y es por eso que a lo largo de la historia se ha evidenciado que son justamente las naciones con una alta conciencia marítima las que han logrado convertirse en potencias a nivel global.

Para una mejor descripción de los riesgos y amenazas a los que se puede ver enfrentado el Estado y que se constituyen en un desafío en el ámbito naval y en el ambiente de seguridad marítima y global se ha hecho un análisis sobre tres ejes temáticos a saber: seguridad y defensa de los Estados, comercio marítimo, medio ambiente marino.

Seguridad y defensa de los Estados a nivel global y regional

Al analizar el entorno global actual es posible definir los múltiples riesgos y amenazas transnacionales que afectan la seguridad global, en especial aquellas que utilizan el medio marino para desarrollarse.

La primera y una de las más recientes mutaciones de los conflictos es la Guerra híbrida, que según Eissa (2011), basado en los planteamientos de Frank Hoffman, es la fusión del conflicto Estatal con la guerra irregular, la cual se opone a la doctrina militar tradicional, busca el impacto y movilización de las masas por medio del dominio de la mente de las personas con el fin de crear redes que faciliten su accionar en cualquier momento y lugar. El mundo se concientizó de esta nueva modalidad desde los ataques del 11 de septiembre a los Estados Unidos, los cuales cambian la idea convencional de lo que hasta ese momento podría significar el concepto de “amenazas” a la seguridad de un Estado y empieza a demostrar que éstas pueden provenir de cualquier organización no Estatal, de poco tamaño e incluso clandestina, pero que puede llegar a tener un impacto superior al de un ataque militar de un Estado enemigo.

216

El caso más visible de guerra híbrida y de gran complejidad por número de actores involucrados es el conflicto en Siria, el cual se inició como una guerra civil entre el gobierno de ese país y la llamada oposición siria, causada por diversas causas entre las que se encuentran diferencias ideológicas, religiosas y políticas, y que con el tiempo ha ido escalando, agudizado una lucha por el poder, por el territorio y por los recursos, entre diferentes querellantes como gobiernos legítimos, grupos de oposición, etnias, sectas religiosas y potencias globales, y con consecuencias devastadoras. El antagonismo histórico entre el modelo capitalista y el modelo socialista, este último adoptado por el gobierno sirio, es otro factor que enfrenta dos coaliciones, una conformada por Siria, Rusia, Irán, China y demás aliados y otra constituida por Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Israel, Arabia Saudí y otros países aliados occidentales y de la región del golfo Pérsico, que apoyan a la “oposición siria” (RPP Noticias, 2018). Por lo anterior se puede inferir que continúa en vigencia la guerra fría no declarada, pero con muchos más actores, conformando una bipolaridad de los antiguos bloques, unos, en el occidental y otros en el oriental.

En este conflicto la amenaza común para todas las potencias involucradas es el Estado Islámico, el cual convirtió la guerra híbrida en una tendencia geopolítica desde 2015, en el que se combina el uso de armas no convencionales con actos terroristas de gran impacto contra objetivos, no solo en el medio oriente, sino también en territorio europeo y americano; por lo cual se ha logrado mostrar a esta organización islámica como una amenaza a la estabilidad mundial y que ha obligado a la respuesta militar de las dos coaliciones en el territorio del Medio Oriente.

Como consecuencia de los ataques del 11 de septiembre, se vio la necesidad de reconocer la vulnerabilidad de los puertos y del ambiente marítimo, dada su importancia para la economía, desarrollo y estabilidad de un país, por lo que la OMI expidió una nueva reglamentación encaminada a fortalecer la seguridad de buques y puertos, y a prevenir actos ilícitos a través del código PBIP ⁴⁷.

La segunda amenaza a la que se ve enfrentado el mundo y que afecta la seguridad de las actividades económicas que se realizan a través del mar, tal como el transporte marítimo, es la piratería. Aunque ésta fue considerada un fenómeno común en la antigüedad ligado a la navegación y el comercio, en la actualidad es definida como un acto delictivo. Esta práctica ha tenido una mutación dado que ya no se presenta en todas las principales rutas comerciales, como en el pasado, sino que se encuentra sectorizada en unos focos específicos en las costas de África, el Golfo Pérsico, el Mar de China (López & Almanzán, 2009) y algunos casos ya documentados en el mar Caribe. En la actualidad, los actos de piratería han aumentado significativamente, poniendo en peligro la vida de las tripulaciones de los buques.

Para contrarrestar la piratería la Organización Internacional de Policía Criminal INTERPOL ha venido desarrollando planes de colaboración con la comunidad internacional para facilitar el intercambio de información entre autoridades judiciales, policiales y militares, y a su vez lograr fortalecer los procesos penales para que estos sean efectivos. En este esfuerzo participan también las Naciones Unidas, la OMI, el Consejo

47 Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, emitido por la Organización Marítima Internacional, tiene como propósito examinar las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y seguridad de los buques.

Marítimo Internacional del Báltico, la Unión Europea, la Oficina Europea de Policía EUROPOL, la Unidad de Cooperación Judicial de la Unión Europea. EUROJUST y la Unión Africana, el sector militar y el sector privado de los países afectados.

Como tercera amenaza se encuentra el terrorismo marítimo, el cual es el uso sistemático de la violencia que busca ejercer presión y coacción hacia un gobierno para derrocarlo, atacar contra las personas, los centros de poder y el transporte marítimo (Díaz-Bedia, 2010). Éste se ha venido incrementando desde 2008, por lo que se han realizado grandes esfuerzos por combatirlo, especialmente después de los atentados de 11 de septiembre.

Los objetivos del terrorismo marítimo son causar importantes pérdidas económicas con el ataque a puertos y buques, adicional a las pérdidas por la afectación de mercancías, tiempos de transporte, disminución del flujo marítimo en canales y aumento de seguros; afectación a un número significativo de personas que se transporten en ferry, provocación de daños a unidades de guerra de los Estados (Díaz-Bedia, 2010); daño medio ambiental.

218

Uno de los aspectos que ha facilitado esta actividad es la dificultad de ejercer el control del mar por algunos Estados, así como falencias en la vigilancia portuaria, la necesidad de atravesar puntos con gran tráfico marítimo, tendencia a reducir las tripulaciones para abaratar costos de operación, incremento del número de contenedores transportados los cuales no pueden ser inspeccionados en su totalidad (Díaz-Bedia, 2010).

Tal vez uno de los casos de mayor impacto de terrorismo marítimo corresponde al ataque al destructor norteamericano USS Cole en el año 2000 en las proximidades de las costas de Yemen, perpetrado por dos terroristas suicidas que hicieron estallar una gabarra de recogida de basuras llena de explosivos en el casco del buque, provocando la muerte de 17 miembros de la tripulación y daños considerables al buque de guerra.

Una cuarta amenaza global y que ha tenido implicaciones en lo económico y social es lo referente a todo tipo de tráfico ilícito que se realice por vía marítima, en especial el narcotráfico, tráfico de divisas, de armas, de personas y migración ilegal. Este se ha convertido en un gran desafío para los Estados ya que han tenido que destinar una

parte importante de sus capacidades en la lucha contra estos flagelos, destacándose la relevancia que ha adquirido la cooperación, las alianzas y los acuerdos internacionales para poder producir resultados con un alto impacto y beneficio común.

Como quinta amenaza para la seguridad de un Estado están las fronteras marítimas sin definir. Este es un problema que se encuentra en todo el mundo, pero observando el ámbito regional se encuentra que existen diversos litigios con relación a las fronteras marítimas creando problemas entre países hermanos, entre los cuales se encuentran Guatemala-Belice, Honduras-El Salvador-Nicaragua, Guyana -Venezuela, Chile-Bolivia.

Para el caso de Colombia es de gran impacto en la actualidad lo relacionado con el litigio marítimo con Nicaragua, dado que el fallo de la Corte Internacional de Justicia CIJ disminuyó el mar jurisdiccional de Colombia, desconociendo los derechos históricos de la nación y puso en riesgo los intereses marítimos del país, en especial en lo concerniente a la explotación de recursos y la seguridad nacional, de igual manera los efectos de los fallos jurídicos que se deriven a futuro asociados a las demandas en curso ante la CIJ son un riesgo a la seguridad nacional. A esto se suma los efectos del diferendo histórico con Venezuela sobre las fronteras marítimas en el Golfo de Coquivacoa o Golfo de Venezuela y áreas marítimas adyacentes (Cardozo Moreno, Delimitación de la frontera terrestre y actual diferendo marítimo entre Colombia y Venezuela, 2014), esto hace necesario la aplicación de medidas estratégicas que contrarresten cualquier tipo de confrontación directa con Venezuela.

Estas luchas de intereses pueden generar crisis diplomáticas e incluso originar guerras convencionales que se desarrollen en un teatro de operaciones marítimo, resaltándose la importancia de contar con un poder naval efectivo para la defensa de los intereses marítimos.

Comercio marítimo

Como se expuso anteriormente, el contexto global tiene una incidencia en la estrategia marítima de una nación, principalmente por los diversos cambios en el espectro internacional que impactan directamente en las características del poder naval con el que los países enfrentan las amenazas a la seguridad y la defensa. Así mismo, son variados los fenómenos de orden transnacional que imponen desafíos al poder Marítimo de un

Estado, por ejemplo: las tendencias en telecomunicaciones, el uso de tecnologías aplicadas al desarrollo del comercio exterior, la ciencia y la tecnología aplicada a la exploración y explotación de recursos biológicos y minerales que se encuentran en el mar, los tratados de libre comercio directamente ligados a la globalización; todos estos incorporan cambios sociales, económicos, tecnológicos, políticos y culturales en las regiones o países que se integran a estas prácticas (Alba, Lins & Mathews, 2015).

La necesidad de fortalecer una estrategia nacional está ligada a la importancia que tiene para los países la generación de confianza para su entorno regional y global, como parte de las acciones enfocadas a obtener un reconocimiento en la aplicación efectiva de las normativas domésticas e internacionales, para beneficio de las actividades económicas que se desprende de ellas, relacionando características con las cuales un país como Colombia puede responder ante las diferentes amenazas en el ámbito marítimo. Este aspecto define la forma en la cual se deben emplear las naves y equipos con los que cuenta la fuerza para dar cumplimiento efectivo a la política de seguridad y defensa, entendiendo prioridades como la magnitud, composición y táctica con que la Armada Nacional debe actuar (Díaz, Rodríguez & Uribe, 2016).

220

En el caso de Colombia se presenta una situación geoestratégica que marca de forma importante la estrategia nacional en materia marítima como parte de las acciones de articulación para potenciar la economía del país. Como caso puntual se referencia el Canal de Panamá como un escenario que impacta el ámbito geopolítico y económico, no solo para el país, sino también para el hemisferio, generando una gran responsabilidad del país de establecer una estrategia naval que atienda los factores de riesgo a la seguridad y defensa. Como ejemplo de ello se relaciona que Colombia por medio de la Armada Nacional ha participado en varios ejercicios navales encaminados a desarrollar relaciones con diversas fuerzas multinacionales para garantizar la defensa del Canal (Armada Nacional, Colombia presente en los Ejercicios Navales Panamax 2014, 2014).

Las recientes modificaciones a las capacidades del Canal tienen como consecuencia el aumento del flujo mercantil en esta importante zona del continente, ello demanda una estrategia nacional de seguridad que permita minimizar las acciones ilegales asociadas a fenómenos como la inmigración ilegal, la explotación ilícita de recursos marítimos, el

narcotráfico, el contrabando y cualquier daño ambiental por diferentes causas.

Lo anterior demuestra que el espectro económico está directamente ligado a la efectividad de las acciones de las fuerzas de seguridad en el ámbito marítimo. A esto se suma la modernización de las instalaciones portuarias del país para poder recibir las flotas de transporte de mercancías que cada vez tienen mayor envergadura, incidiendo directamente en el crecimiento de las acciones de control por parte de las autoridades en los puertos, teniendo en cuenta que esta dinámica es aprovechada por los grupos al margen de la ley para ejecutar sus acciones ilícitas (Carreira Pitti, 2016).

Dado lo anterior, el derecho marítimo ha regulado y estandarizado mediante protocolos los asuntos relacionados con la construcción de naves, el mantenimiento de las mismas, la seguridad en el transporte de carga y en la seguridad en los terminales portuarios, la protección de la vida en el mar y la seguridad en el medio ambiente marino.

Aspectos globales como el incremento en la firma de tratados de libre comercio entre países de todo el mundo, lo cual incide directamente en el intercambio mercantil por medios marítimos, requiere del país las garantías necesarias para que, en las respectivas áreas de responsabilidad de Colombia en el escenario marítimo, se puedan cumplir todas las operaciones comerciales sin dificultad.

221

Medio ambiente marino

Los océanos actúan como los pulmones de nuestro planeta, puesto que proporcionan la mayor parte del oxígeno que respiramos. Además, el océano absorbe anualmente cerca del 25 por ciento del CO₂ que se agrega a la atmósfera debido a la actividad humana, reduciendo así el impacto de este gas con efecto de invernadero en el clima. También son fuente de alimento y medicinas y parte fundamental de la biosfera (Aquaefundación, s.f.).

La creación de una estrategia marítima para la protección del medio ambiente marino tiene la gran dificultad de que no toda la población mundial ha tomado conciencia del daño causado por las actividades marítimas y por muchas de las actividades realizadas en tierra, y que ponen en riesgo incluso la supervivencia humana. A razón de las

modificaciones y afectaciones realizadas por la mano del hombre se han generado grandes pérdidas de especies marinas, las cuales han llegado a extinguirse.

Una nación con una buena conciencia marítima impacta positivamente en las medidas que se tomen para proteger el medio ambiente. Son muchas las fundaciones y organizaciones que hoy realizan estudios científicos y avances tecnológicos que propenden por un uso y explotación racional del mar. Un ejemplo en Colombia es el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras – INVEMAR, entidad que “genera conocimiento con miras a aportar al mejor entendimiento y aprovechamiento de los recursos marinos” (INVEMAR, s.f.). Otro ejemplo es la Fundación Malpelo, que trabaja por la conservación y estudio de las especies que habitan en esta área del Pacífico. Así mismo, se encuentra en desarrollo el proyecto Antártico mediante el cual Colombia ha empezado a realizar presencia en esa importante zona geoestratégica, que le permite al desarrollo científico relacionarse con el aporte y conservación del medio marino.

222

La contaminación ha causado cambios climáticos en todo el mundo generando desastres naturales que afectan principalmente a las poblaciones que habitan en cercanías al mar y que, para el caso de Latinoamérica, generalmente son las más vulnerables. Sin embargo, sólo el uno por ciento de la superficie oceánica está protegida; esto se traduce en un grave problema de salud pública y seguridad alimentaria, debido a que los productos del mar son la principal fuente de proteínas para al menos una de cada cuatro personas en el mundo. Las reservas pesqueras se resienten con esta degradación del ecosistema y los expertos advierten que el 35 por ciento de los peces que consumimos tienen una medida de una o dos piezas de plástico en sus estómagos (Aquaefundación, s.f.).

La contaminación es la introducción de contaminantes nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos. Muchos de estos contaminantes se acumulan en las profundidades del océano, donde son ingeridos por pequeños organismos marinos a través de los cuales se introducen en la cadena alimentaria global. (National Geographic, 2016)

Hoy día se están creando varios tipos de sanciones a todas las industrias que no están controlando el manejo de residuos sólidos y líquidos que están afectando el medio ambiente marino costero, a razón de que esto está siendo regulado por las políticas ambientales estatales de todos los Estados nación; se está haciendo un manejo adecuado que les permitirá generar muchas estrategias para la conservación del medio ambiente en un ámbito globalizado.

Como quiera que se definieran las diferentes amenazas y se efectuó una contextualización, es indispensable hablar de la Estrategia Marítima en un sentido amplio para luego precisar los avances que en dicha materia se han dado, de esta forma se evidenciarán los retos y desafíos que se deben asumir por parte de la Armada Nacional. Si bien, cuando se habla de una Estrategia Marítima Nacional (EMN) se involucra todo el sistema estatal, es oportuno aclarar que naturalmente y por su conocimiento innato del mar y sus proximidades, son las marinas de guerra las que realizan un mayor esfuerzo en la formulación de la misma. No obstante, esta es una misión que debe involucrar todos los estamentos el gobierno máxime cuando se habla de una Nación de dos costas y rica en recursos hídricos tratándose de Colombia.

223

Ahora bien, cuando se habla de estrategia Marítima, en los propósitos de liderazgo se ha tratado de proponer un derrotero que se ajuste a las necesidades y situaciones particulares, pero es mandatorio documentar esta hoja de ruta, toda vez que debe ser asumida, conocida y ser claramente entendida por los participantes y actores intervinientes, esto para asegurar su ejecución a nivel de una Política de Estado. Al respecto, el Ministro de Defensa Nacional (2018) afirma: "se considera fundamental que la formulación de una estrategia marítima para Colombia permita que los conductores políticos nacionales y regionales, así como el liderazgo civil correspondiente, aprecien la real influencia del mar en el ciclo vital del Estado"

Ante esa inconsistencia, la Armada Nacional se ha dado a la tarea de trabajar en proponer a consideración de la sociedad colombiana una Estrategia Marítima Nacional que apropie y diseñe una conceptualización propia en característica, naturaleza y realidad, en palabras del Comandante de la Armada Nacional es "la parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder

Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos y es el cómo de la Política Nacional del Océano vista desde la Armada Nacional”⁴⁸.

El proyecto de EMN, hasta ahora en desarrollo por la Armada Nacional, recibe el nombre de Estrategia Marítima para una Colombia Azul, y es el producto de los aportes, experiencias y apropiación del conocimiento en el tema de un grupo de profesionales del mar, a la vez un análisis de documentos, planes, jurisprudencia y específicamente de documentos rectores tales como: el Plan Nacional de Desarrollo (PND), la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) como el eje articulador y principal a desarrollar, el Plan de Desarrollo 2030 de las Fuerzas Militares y el Plan 2030 de la Armada Nacional, los cuales se encuentran estratégicamente alineados y definen los objetivos y el ámbito de aplicación de la Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional. “Colombia Azul” como estrategia marítima que debe ser concebida por los niveles superiores de la conducción política de la nación, al establecer los objetivos finales, el uso de los medios y de las formas para alcanzarlos (como reza el concepto de estrategia militar), y el estado final deseado.

224

Cabe anotar que hoy Colombia viene en un camino de transformación, dejando de lado un largo periodo de violencia, conflicto interno, ilegalidad, entre otros flagelos; en el cual todos los organismos de seguridad y del Estado, volcaban su atención para tratar de hacerles frente. El escenario de posacuerdo permite y obliga a rediseñar el esquema de la defensa y seguridad y vincula a las Fuerzas Armadas y otras instituciones en un proceso de redimensionamiento y cambio, con miras a fortalecer la democracia, la economía, la presencia en el territorio y garantizar la paz a la sociedad. Lo anterior denota que surjan proyectos de renovación convirtiéndose en una oportunidad enorme para cumplir nuevos roles, desarrollar y mejorar nuevas capacidades, entendiendo que las amenazas nunca dejarán de existir y por el contrario permanecen en constante evolución; ante este panorama “la Marina Integral está y estará allí porque la seguridad es una gran inversión y porque las funciones de la marina son perfectamente utilizables en los nuevos rumbos trazados” (Armada Nacional, 2018).

⁴⁸ Presentación realizada en desarrollo de la Cátedra Colombia de la Escuela Superior de Guerra, denominada “Una marina mediana con proyección regional”. Marzo de 2018.

La estrategia pentagonal de la Armada Nacional, se basa en cinco vértices que denotan los roles a desempeñar por parte la Armada a saber, Defensa y Seguridad Nacional, Seguridad Integral Marítima y Fluvial, Contribución al Desarrollo Integral del País, Seguridad Ambiental y Proyección Internacional, los cuales serán acompañados por establecimiento de objetivos prioritarios y varias líneas de acción estratégicas que integraran la EMN (Propuesta EMN, 2018).

El plantearse de manera organizada el cómo hacer frente al entorno, permite nuevos rumbos de acción a la Fuerza naval, el planeamiento por capacidades DOMPIS, y la articulación del sistema de ciencia y tecnología con la industria naval y de defensa, se han convertido en una prioridad que busca el mejoramiento de las unidades y de su desempeño en las operaciones en el mar. La ampliación, fortalecimiento, modernización y diseño, y construcción del poder Naval, son además de una meta el medio para convertirse en una marina mediana de proyección regional, contribuyendo al desarrollo económico de la nación. El aumento de las unidades proporcionalmente aumenta la seguridad marítima integral y con ello el control de acciones contra el narcotráfico la trata de personas, la piratería, el terrorismo, el contrabando y la contaminación del ambiente marino, entre otras.

Se avecinan nuevos retos como la participación en la OTAN en calidad de partnership (socio), la intervención del país dentro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y de la mano con ellos, la cooperación internacional, operaciones navales de fuerzas combinadas y de élite, operaciones de mantenimiento de paz y de carácter humanitario; lo que produce:

(...) la obligación de una Marina Integral apoyando el fortalecimiento de políticas públicas del comercio marítimo, la facilitación de trámites desde la autoridad marítima, el impulso a la pesca legal y el combate frontal a lo ilegal, la lucha contra la corrupción, la rendición transparente de cuentas, la continuidad de empresas públicas o mixtas exitosas, participar activamente en la actividad portuaria. (Armada Nacional, 2018)

Conclusiones

El mar es el principal puente que une las naciones y que por este se mueve la economía del mundo, y por ello se debe mantener el control y seguridad en los espacios marítimos, así como establecer reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas con miras a mejorar la seguridad en el mar y minimizar los riesgos y amenazas al actual entorno global.

Se hizo primordial analizar cada amenaza en su dimensión de seguridad global y cada elemento aportante en la construcción de la estrategia, por ello, constituye un hito no sólo para la marina sino en el orden de la política de nivel Nacional y con visión prospectiva; es evidente que la expedición del documento permitirá su difusión para aprehensión no solo de los hombres y mujeres que componen la Armada Nacional, sino puesto a consideración y aportes de cada ciudadano consiente del gran valor que tiene el mar para el desarrollo nacional.

Colombia a pesar del privilegio de ser un país bioceánico, adolece de una conciencia marítima en el imaginario colectivo nacional que no le ha permitido explotar consecuente con la realidad geográfica y geopolítica los intereses marítimos nacionales en beneficio del desarrollo y la seguridad nacionales, así como reconocer la importancia del mar y la riqueza marina existente en las aguas jurisdiccionales.

La Estrategia Marítima “Colombia Azul”, proyecto que aún está en perfeccionamiento, y puesto a consideración de la sociedad colombiana, se constituye definitivamente un producto de investigación, de carácter académico y empírico, además de la suma de una necesidad per se y el deseo de acertar de una institución en permanente innovación como la Armada Nacional conforme a las realidades que impone la condición bioceánica nacional.

Referencias Bibliográficas

Alba, C., Lins, G., & Mathews, G. (2015). La globalización desde abajo: La otra economía mundial. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Aquae Fundación. (s.f.). Innovación. Océanos sin plástico, iniciativas innovadoras para limpiar el agua del mar. Agua. Magazine para curiosos. Recuperado de: <https://www.fundacionaquae.org/magazine-agua/oceanos-sin-plastico-iniciativas-innovadoras-para-limpiar-el-agua-del-mar/>

Armada Nacional. (13 de Agosto de 2014). Colombia presente en los Ejercicios Navales Panamax 2014. Recuperado de: <https://www.armada.mil.co/es/content/colombia-presente-en-los-ejercicios-navales-panamax-2014>

Armada Nacional. (2018). Marina integral de Colombia. Hacia una potencia bioceánica y plurifluvial. Bogotá.

Armada Nacional. (2018). Documento en construcción "Estrategia Marítima para una Colombia Azul". Bogotá.

Cancelado, H. (2010). La seguridad nacional frente a las amenazas globales contemporáneas. Análisis Político, 91-100.

Cardozo Moreno, L. J. (2014). Delimitación de la frontera terrestre y actual diferendo marítimo entre Colombia y Venezuela. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

Carreira Pitti, F. (15 de Junio de 2016). La ampliación del Canal de Panamá y sus efectos comerciales. Recuperado de: <http://www.fitac.net/>: <http://www.fitac.net/documents/>

Docspag/4LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSEN AMERICLATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf

Carvajal, J. (2010). Seguridad global y lucha contra el terrorismo. *Revista Diálogos de Saberes*, 93-108.

Cujabante, X. (2009). La seguridad internacional: Evolución de un concepto. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 93-106.

Díaz, J., Rodríguez, M., & Uribe, S. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra .

Díaz-Bedia, L. (2010). La Yihad y el terrorismo marítimo. *Al Qaeda y algo más. Revista general de marina*, 258, 437-450.

Eissa, S. (2011). *Guerra Híbrida: ¿Una nueva forma de pensar la guerra en el siglo XXI?*. Centro Argentino sobre Estudios Internacionales. Recuperado de: https://www.caei.com.ar/sites/default/files/working_paper_ndeeg_36.pdf.

Gobierno de España. (2011). *Estrategia Española de Seguridad Una responsabilidad de todos*. Madrid: Gobierno de España.

González, J. & Flores, F. (2017). Una metodología para el análisis de las amenazas a la seguridad, la evaluación de respuestas y su impacto sobre los derechos fundamentales. En *Cuadernos de Estrategia* 188. Seguridad global y derechos fundamentales. España: Catálogo general de publicaciones oficiales.

INVEMAR. (s.f.). Recuperado de: <http://www.invemar.org.co/>

López, R., & Almanzán, M. (2009). Somalia, Estado fallido y piratería marítima. *Estudios de Asia y África*, 44(3), 583-607.

National Geographic. (2016). La contaminación marina. National Geographic. Recuperado de: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/la-contaminacion-marina>

OMI. (2018). Organización Marítima Internacional. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

RAE. (2018). Real Academia Española. Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=XTrIaQd>

Rodríguez, H., Osorio, L., Uribe, S., & Chávez, L. (2016). Seguridad marítima, retos y amenazas. Bogotá D.C.: Ediciones Escuela Superior de Guerra.

RPP Noticias. (2018). Los actores del conflicto que desangra Siria desde 2011. Recuperado de: <https://rpp.pe/mundo/medio-orient/los-actores-del-conflicto-que-desangra-siria-desde-2011-noticia-1116673>

Suarez-Llanos, F. G. (2008). La seguridad marítima en la vida civil. Cuadernos de estrategia, 19-45.