



GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS SEGURIDAD MARÍTIMA HEMISFÉRICA

Preparado por la

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA

Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica

**Junta Interamericana de Defensa
&
Colegio Interamericano de Defensa**

Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica

© Junta Interamericana de Defensa & Colegio Interamericano de Defensa

© Equipo de Trabajo de la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica

Diseño de portada: Capitão de Mar e Guerra (FN) José Luís de Melo Espiúca

1ª edición

© Editorial: Junta Interamericana de Defensa, 2026.
Colegio Interamericano de Defensa, 2026.

Coordinadores del Proyecto de Investigación: División de Investigación del Colegio Interamericano de Defensa (Alfonso Flores Rojas y Fernando de Oliveira Marin).

Editado por: Junta Interamericana de Defensa.

1889 F Street, N.W., Washington, D.C. 20006, Estados Unidos de América.

Tel.: +1 (202) 939-6041

Correo electrónico: jjid@jjid.org

Internet: <https://jjid.org/>

Reservados todos los derechos de publicación en cualquier idioma.

Según el Código Penal vigente ninguna parte de este o cualquier otro libro puede ser reproducida, grabada en alguno de los sistemas de almacenamiento existentes o transmitida por cualquier procedimiento, ya sea electrónico, mecánico, reprográfico, magnético o cualquier otro, sin autorización previa y por escrito de “La Junta Interamericana de Defensa”;

Su contenido está protegido por la Ley vigente que establece penas de prisión y/o multas a quienes intencionadamente reprodujeren o plagieren, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica.

ISBN: 979-8-9958850-1-6

Digital Versión
Washington, DC – EUA

Junta Interamericana de Defensa
&
Colegio Interamericano de Defensa

Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica

© Editorial: Junta Interamericana de Defensa, 2026.

PRESENTACIÓN



Mayor General César Augusto Macedo García
Presidente del Consejo de Delegados
Junta Interamericana de Defensa

Desde el Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa se impulsa la cooperación técnica entre los Estados del hemisferio para fortalecer capacidades comunes en Seguridad y Defensa Hemisférica frente a amenazas transnacionales en el dominio marítimo. En este contexto, la Guía constituye un instrumento estratégico que sistematiza procedimientos y lecciones aprendidas, brindando insumos técnicos para la planificación y la toma de decisiones en los niveles estratégico, operacional y táctico. Su aporte principal radica en la armonización doctrinal, la estandarización de prácticas y el fortalecimiento institucional, mejorando la interoperabilidad entre fuerzas e instituciones. Desde una visión sistémica, articula actores y recursos, optimiza capacidades y fortalece la resiliencia regional ante ilícitos marítimos, consolidando una arquitectura cooperativa basada en la confianza y la responsabilidad compartida.



General de División Reinaldo Salgado Beato
Director-General de la Secretaría
Junta Interamericana de Defensa

En el escenario actual, en el que los mares concentran intereses estratégicos, rutas comerciales críticas, recursos naturales y amenazas híbridas de alcance transnacional, la necesidad de una acción hemisférica coordinada adquiere un carácter imperativo para la Seguridad y Defensa Hemisférica. Esta Guía representa una referencia técnica de alto valor para quienes asumen la responsabilidad diaria de proteger, regular y gobernar el espacio marítimo desde una perspectiva integral, coherente con los principios de la seguridad multidimensional. Su enfoque práctico, basado en experiencias verificadas y estándares comunes, aporta de manera directa al fortalecimiento de la Seguridad Marítima regional. Desde la Secretaría de la Junta Interamericana de Defensa, respaldamos plenamente esta iniciativa como un ejercicio de cooperación sustantiva y efectiva entre instituciones del hemisferio.



Mayor General Richard J. Heitkamp
Director y Comandante
Colegio Interamericano de Defensa

La Seguridad Marítima constituye hoy un componente estratégico e indispensable de la Seguridad y Defensa Hemisférica, en un entorno caracterizado por amenazas propias de un modelo de seguridad multidimensional. Los desafíos que se proyectan sobre nuestros espacios marítimos —ilícitos transnacionales, riesgos ambientales, vulnerabilidades portuarias y tensiones a la gobernanza marítima — requieren respuestas coordinadas, sostenidas y basadas en la cooperación entre Estados. En este sentido, esta Guía de Buenas Prácticas representa una contribución sustantiva para fortalecer capacidades, promover interoperabilidad y consolidar una visión estratégica compartida, contribuyendo así al fortalecimiento institucional y a la seguridad colectiva hemisférica.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CONTENIDO	PÁGINA
Introducción: Un océano compartido, una misión común	17
1. Contexto y alcances	18
2. Objetivos de la Guía de Buenas Prácticas	20
3. Enfoque metodológico del estudio	21
4. Marco normativo	23
5. Público objetivo	24
Capítulo I. Principios para una Seguridad Marítima en el Siglo XXI	26
1.1 Gobernanza marítima en el siglo XXI	27
1.2 Tendencias hemisféricas en administración y gobernanza del espacio marítimo..	29
1.3 Desafíos contemporáneos en Seguridad Marítima Hemisférica	33
Capítulo II. Anclas Normativas: Marco Jurídico de la Seguridad Marítima	36
2.1 Instrumentos internacionales vinculantes	37
2.2 Derecho marítimo comparado para la Seguridad Marítima en las Américas	38
2.3 Desafíos jurídicos contemporáneos	48
Capítulo III. Un mar seguro: Ejes Estratégicos de la Seguridad Marítima Hemisférica.	51
3.1 Definición conjunta de Seguridad Marítima	52
3.2 Principales aspectos de Seguridad Marítima Hemisférica	61
3.2.1 Eje Estratégico I: Gobernanza y normatividad oceánica	62
3.2.2 Eje Estratégico II: Defensa ante amenazas ilícitas	63
3.2.3 Eje Estratégico III: Desarrollo Económico Marítimo	68
3.2.4 Eje Estratégico IV: Protección técnica de la navegación	69
3.2.5 Eje Estratégico V: Protección ambiental y de recursos naturales	70
3.2.6 Eje Estratégico VI: Investigación, tecnología y vigilancia oceánica	71
3.2.7 Eje Estratégico VII: Seguridad humana y cultural en el mar	72
3.3 Riesgos estructurales compartidos.....	75
Capítulo IV. Faro Común: Buenas Prácticas Hacia una Navegación Segura.....	76
4.1 Seguridad Marítima Hemisférica: Buenas Prácticas y Lecciones	77
4.2 Procedimientos, estándares de referenciales y ejemplos destacados.....	82
4.3 Respeto de la evaluación cumplimiento.....	89

Capítulo V. Historias que navegan bien: Casos de éxito en Seguridad Marítima Hemisférica.....	97
5.1 Ciberseguridad y Ciberdefensa en el Entorno Marítimo – Desafíos Emergentes y Estrategias para la Protección de Infraestructuras Marítimas Críticas	100
5.2 Operación Atalanta. La lucha permanente de la Unión Europea contra la piratería en el siglo XXI	103
5.3 Programa de control de contenedores – Caso Uruguay	120
5.4 Servicio de Tráfico Marítimo (VTS) del Puerto del Callao.....	123
5.5 Rutas vitales del siglo XXI: Corredores interoceánicos y Seguridad Marítima para las Américas	130
5.6 Tráfico de drogas en el entorno marítimo hemisférico. Riesgos y oportunidades en el Siglo XXI	134
Glosario de términos comunes en Seguridad Marítima Hemisférica.....	147
Siglas y abreviaturas.....	163

ÍNDICE DE FIGURAS Y TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Figura 1 - Etapas del proceso metodológico de la GBP-SMH.....	23
Figura 2 - Principios de Gobernanza Marítima.....	29
Figura 3 - Ejes estratégicos de la Seguridad Marítima Hemisférica.....	73
Tabla 1 - Distinción operativa y conceptual de la Seguridad Marítima, la Protección Marítima y la Defensa en el entorno Marítimo.....	57
Tabla 2 – Ejemplos de indicadores por eje estratégico.....	90
Tabla 3 - Síntesis de buenas prácticas regionales de seguimiento y verificación.....	93
Tabla 4 - Ejemplos de planilla básica de autoevaluación.....	95

RESUMEN

La Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica es una herramienta técnica y colaborativa diseñada para apoyar a los Estados del continente americano en el fortalecimiento de sus capacidades institucionales, operativas y normativas frente a los desafíos compartidos que afectan la seguridad en el entorno marítimo regional.

Su contenido se organiza a partir de un diagnóstico integral del contexto hemisférico, y avanza hacia la identificación de soluciones concretas basadas en experiencias exitosas implementadas en distintos países del continente. A través de esta sistematización, la guía contribuye a promover modelos adaptables y sostenibles que fortalezcan la gobernanza marítima y la cooperación regional.

El enfoque propuesto se articula en torno a siete ejes estratégicos: gobernanza y normatividad oceánica; defensa ante amenazas ilícitas; desarrollo económico marítimo; protección técnica de la navegación; protección ambiental y de recursos naturales; investigación, tecnología y vigilancia oceánica; y seguridad humana y cultural en el mar.

Cada eje presenta buenas prácticas documentadas, junto con recomendaciones operativas, referencias normativas internacionales, procedimientos técnicos y herramientas de aplicación, alineadas con marcos multilaterales y experiencias verificadas en la región. Se incorporan también mecanismos de seguimiento, criterios de evaluación y modelos institucionales orientados a la mejora continua y la replicabilidad.

El proceso de elaboración de esta guía se fundamentó en una metodología cualitativa y participativa, desarrollada bajo el liderazgo técnico de la Junta Interamericana de Defensa (JID) y con el acompañamiento académico del Colegio Interamericano de Defensa (CID). Se contó con la participación activa de expertos designados por los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA), así como representantes de organismos especializados y países aliados con intereses marítimos en el hemisferio.

El documento reconoce expresamente la diversidad de realidades institucionales y geográficas de la región, y se alinea con los principios de soberanía nacional, cooperación solidaria y responsabilidad compartida. En ese sentido, constituye tanto un instrumento técnico de referencia, como una plataforma de diálogo estratégico, orientada a fortalecer una visión hemisférica de seguridad marítima integrada, resiliente y sostenible.

PRÓLOGO



General de Ala Rogelio Jorge Amador Mendoza
Jefe de Estudios
Colegio Interamericano de Defensa

Desde una perspectiva profesional y estratégica, resulta evidente que la Seguridad Marítima requiere ser abordada mediante enfoques integrales. La creciente complejidad del entorno marítimo contemporáneo exige la articulación de esfuerzos entre fuerzas armadas, autoridades civiles, organismos internacionales, sector privado y comunidades costeras. En este contexto, la presente *Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica* constituye una referencia técnico-conceptual orientada a facilitar acciones coordinadas, anticipar amenazas emergentes y fortalecer los marcos de gobernanza aplicables a los espacios oceánicos del hemisferio.

El dominio marítimo del continente americano se configura como un eje estratégico para la Seguridad y Defensa Hemisférica, la integración regional y la sostenibilidad del desarrollo. A lo largo de extensas líneas de costa, rutas oceánicas críticas, zonas económicas exclusivas, puertos de alta capacidad y cuencas marinas de elevada productividad, convergen actividades económicas, científicas y sociales esenciales para la estabilidad y prosperidad de los Estados. No obstante, estos mismos espacios enfrentan desafíos persistentes, tales como el tráfico ilícito de mercancías, la

explotación no sostenible de los recursos pesqueros, la contaminación marina, la inseguridad portuaria y la emergencia de amenazas híbridas que trascienden las jurisdicciones nacionales.

Ante este escenario, el avance hacia un modelo de Seguridad Marítima cooperativa y hemisférica se ha consolidado como una prioridad estratégica. Esta Guía responde a esta necesidad compartida y ofrece una sistematización de buenas prácticas y procedimientos adaptables para fortalecer la coordinación hemisférica. Su propósito no es prescribir un modelo único, sino proporcionar a las autoridades marítimas, instituciones de seguridad y tomadores de decisiones una herramienta de carácter práctico, sustentada en estándares internacionales, principios comunes e indicadores verificables.

El valor fundamental de esta obra reside en su enfoque multidimensional. Sus capítulos integran aspectos relacionados con el diseño normativo, la gobernanza marítima, la defensa frente a actividades ilícitas, la sostenibilidad ambiental, la innovación tecnológica y los mecanismos de cooperación internacional. Cada sección presenta insumos operativos orientados a fortalecer capacidades nacionales y promover la interoperabilidad regional, respetando las particularidades institucionales de los Estados participantes.

Elaborada mediante revisión técnica especializada y análisis comparado de experiencias nacionales, esta guía aspira a ser un instrumento dinámico y actualizable que contribuya a la confianza mutua entre naciones, al robustecimiento institucional y a la acción conjunta en los espacios marítimos compartidos. Invitamos a las autoridades y actores relevantes a adoptar y adaptar estas buenas prácticas para preservar los océanos y las sociedades que dependen de ellos.

En un siglo en el que los océanos concentran simultáneamente oportunidades estratégicas y riesgos comunes, avanzar hacia una visión integral de la Seguridad Marítima no constituye únicamente un desafío técnico, sino una responsabilidad colectiva. Esta responsabilidad compromete a los Estados, a sus instituciones y a sus comunidades a preservar el futuro de los mares y de las sociedades que dependen de ellos.

COORDINADORES DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA (CID)

División de Investigación

- Capitão de Mar e Guerra Fernando de Oliveira Marin (Marinha do Brasil)
- Teniente de Navío Alfonso Flores Rojas (Armada de México)

EDITORES DEL PROYECTO

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA (JID)

Secretaria da la Junta Interamericana de Defesa

- Capitão de Mar e Guerra (FN) José Luís de Melo Espiúca (Marinha do Brasil)
- Capitão de Mar e Guerra Rodrigo de Mello Francesconi (Marinha do Brasil)
- Capitán de Navío Juan Carlos Cruz Andrade (Armada del Ecuador)
- Capitão de Fragata Rogério Almeida Gomes Ferreira (Marinha do Brasil)

COLABORADORES PRINCIPALES

DELEGACIONES NACIONALES

ARGENTINA

Armada de la República Argentina (ARA)

- Capitán de Corbeta Nicolás Albanese
- Capitán de Fragata Alejandro Villaverde (Auditor)

CHILE

Armada de Chile

- Capitán de Navío Javier Mardones Hennicke

ECUADOR

Armada del Ecuador

- Capitán de Fragata Erick Morán Villamarín

REPÚBLICA DOMINICANA

Armada de República Dominicana (ARD).

- Capitán de Navío Feliciano Pérez Carvajal
- Capitán de Fragata José Elías Vargas Herrera
- Teniente de Navío Jesús Rafael Mercedes Caminero

ORGANISMOS INTERNACIONALES

Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD)

- Sra. Ana Álvarez
- Sr. Guillermo Calzada

INVESTIGADORES VISITANTES

Brasil

- Prof. Dr. Rafael Zelesco Barreto
Profesor de Derecho Internacional de la Escola de Guerra Naval de Brasil

España

- Capitán de Navío Ricardo Valdés Fernández
Jefe del Área de Análisis Geopolítico de la División de Coordinación y Estudios de Seguridad y Defensa, Ministerio de Defensa de España

COLABORACIONES ESPECIALES

- Armada Nacional del Uruguay
- Armada Nacional de la República de Colombia (ARC)
- Fuerza Naval de Honduras
- Guyana Defence Force (GDF)
- Marinha do Brasil (MB)
- Royal Canadian Navy (RCN)
- Secretaría de Marina Armada de México (MARINA)
- Red Naval Interamericana de Telecomunicaciones (RNIT)

NOTA EDITORIAL

La presente *Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica* es el resultado de un esfuerzo académico y técnico conjunto, elaborado en el marco de un proceso colaborativo entre delegaciones de distintos países del hemisferio, cuyos aportes han sido fundamentales para la identificación, sistematización y análisis de experiencias útiles en materia de seguridad marítima.

Este documento recoge informaciones compartidas y trabajadas colectivamente por representantes nacionales, organismos internacionales colaboradores y expertos del equipo de trabajo responsable de su desarrollo. Su contenido se nutre de aportes provenientes de diversas perspectivas institucionales y operativas, integrando marcos normativos, lecciones aprendidas, casos de estudio y recomendaciones derivadas del diálogo técnico.

Cabe señalar que la información, enfoques y recomendaciones contenidas en esta guía tienen un carácter estrictamente académico y no deben interpretarse como declaraciones oficiales ni como una posición institucional. **Las opiniones expresadas no representan necesariamente la visión ni la misión de la Junta Interamericana de Defensa (JID), ni del Colegio Interamericano de Defensa (CID), respectivamente.**

La intención de esta publicación es ofrecer un insumo práctico, reflexivo y referencial para los profesionales, tomadores de decisiones y actores involucrados en la construcción de una seguridad marítima integrada, cooperativa y sostenible en el hemisferio

EPÍLOGO



Cap. de Mar y Guerra, Fernando de Oliveira Marin
Jefe de la División de Investigación
Colegio Interamericano de Defensa
Marina de Brasil

A lo largo de la historia, el mar ha sido un espacio de encuentro, intercambio y proyección estratégica, pero también escenario de disputas que han marcado el devenir de las naciones. En el hemisferio americano, sus aguas constituyen un eje esencial para el desarrollo económico, la conectividad regional, la defensa de la soberanía y la preservación del equilibrio ambiental. Sin embargo, esta amplitud de recursos y oportunidades ha convertido al entorno marítimo en un espacio particularmente expuesto a amenazas transnacionales que exceden las capacidades aisladas de los Estados y reclaman respuestas colectivas.

La presente Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica se configura como un esfuerzo concreto ante esa realidad compartida. Más que un compendio técnico, representa la expresión de un consenso regional orientado a concebir el mar como un ámbito de seguridad común. Al sistematizar buenas prácticas consolidadas, lecciones aprendidas, estándares internacionales y marcos normativos

aplicables, esta obra ofrece herramientas realistas y transferibles para quienes tienen la responsabilidad de resguardar los intereses marítimos de sus respectivas naciones.

Expreso mi reconocimiento a quienes participaron en la elaboración de este documento, aportando conocimientos, experiencias y perspectivas desde distintos ámbitos institucionales del hemisferio. De manera particular, agradezco la contribución de las delegaciones de Argentina, Chile, Ecuador y República Dominicana, así como a los representantes de la CICAD, por su valiosa participación. Extiendo también mi especial gratitud al Capitán de Navío Ricardo Valdés Fernández, de la Armada Española, y al Dr. Rafael Zelesco Barreto, de la Escuela de Guerra Naval de Brasil. Finalmente, dirijo mi reconocimiento al Teniente de Navío Alfonso Flores Rojas, de la Armada de México, cuya labor rigurosa permitió, desde la División de Investigación del Colegio Interamericano de Defensa, llevar esta guía a buen puerto.

El fortalecimiento de una Seguridad Marítima hemisférica sólida y sostenible constituye un proceso continuo que demanda voluntad política, innovación tecnológica, interoperabilidad real y compromiso institucional permanente. Esta guía no pretende agotar la complejidad del tema, sino estimular el intercambio de conocimientos, promover la adopción de mejores prácticas y consolidar una comunidad técnica capaz de aprender en forma colectiva.

El mar une lo que la geografía separa. Que esta publicación contribuya a la construcción de puentes entre nuestras naciones, y que su contenido favorezca un enfoque cooperativo que permita garantizar que nuestros espacios marítimos continúen siendo libres, navegables, seguros y sostenibles para las generaciones presentes y futuras.

INTRODUCCIÓN

UN MAR COMPARTIDO, UNA MISIÓN COMÚN



1. Contexto y Alcances

El hemisferio americano constituye uno de los espacios marítimos más amplios y complejos del sistema internacional contemporáneo. Está conformado por 35 Estados soberanos, de los cuales más de treinta poseen litoral sobre el océano Atlántico, el Pacífico o el mar Caribe, lo que genera un entramado costero de gran extensión y diversidad geográfica. La suma aproximada de las zonas económicas exclusivas (ZEE) de los países costeros supera los 25 millones de kilómetros cuadrados, configurando un ámbito de soberanía y jurisdicción marítima de relevancia global (Organización Marítima Internacional [OMI], 2023; Naciones Unidas, 2021).

A esta dimensión geoespacial se agrega una infraestructura portuaria robusta y heterogénea. El continente alberga varios cientos de puertos comerciales y logísticos en operación, entre los cuales destacan terminales de clase mundial por su capacidad de carga, eficiencia operativa y conectividad marítima interoceánica. Ejemplos como el puerto de Santos (Brasil), Manzanillo (México), Cartagena (Colombia), Balboa (Panamá) o el Puerto de Los Ángeles (Estados Unidos), reflejan una plataforma estratégica que facilita el intercambio comercial hemisférico, la movilidad de bienes esenciales y la articulación de cadenas de suministro de alcance global (CEPAL, 2023; World Bank, 2023).

En su conjunto, la magnitud de los litorales, la extensión de las ZEE y la densidad de instalaciones portuarias hacen del hemisferio americano un espacio de alto valor estratégico para el comercio internacional, la seguridad marítima y la cooperación regional. Su configuración marítima, además de responder a dinámicas económicas y tecnológicas, también incide en los ámbitos de gobernanza, regulación y desarrollo sostenible, reforzando su centralidad en el panorama marítimo mundial.

Este entorno oceánico común ha dado lugar, en el siglo XXI, a una renovada conciencia marítima hemisférica. El proceso de maritimización — es decir, la creciente centralidad de los océanos en las agendas políticas, económicas, ambientales y de seguridad— ha llevado a los Estados a reconocer que los desafíos del mar no pueden abordarse de forma aislada, sino mediante enfoques cooperativos, multidimensionales y sostenidos.

La Seguridad Marítima Hemisférica se presenta hoy como una dimensión clave de la arquitectura regional. Su abordaje incluye tanto la defensa y la protección de recursos como la lucha contra actividades ilícitas, la preservación ambiental, la ciberseguridad, la protección de infraestructuras críticas y la respuesta ante amenazas transnacionales. Ningún Estado,

por sí solo, puede garantizar el control y la estabilidad de espacios marítimos de tal magnitud y complejidad.

El derecho internacional del mar, a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), así como los principios del Sistema Interamericano de Seguridad y Defensa, establecen los pilares normativos y políticos para una gobernanza marítima cooperativa. La obligación de preservar el medio marino, prevenir ilícitos y cooperar en el uso pacífico de los océanos sustenta una visión de seguridad regional basada en la corresponsabilidad, la solidaridad técnica y el respeto a la soberanía (OEA, 2003; JID, 2019; UN, 1982).

A pesar de los compromisos multilaterales, persisten desigualdades estructurales en capacidades tecnológicas, legales y operativas entre los Estados del hemisferio. Mientras algunas naciones han consolidado sistemas de monitoreo, patrullaje y control marítimo con alto grado de especialización, otras enfrentan dificultades para ejercer vigilancia efectiva en sus zonas jurisdiccionales. Estas asimetrías generan vulnerabilidades compartidas que requieren respuestas conjuntas, asistencia técnica y un fortalecimiento de la cooperación horizontal.

Frente a este panorama, diversos países y organismos regionales han implementado buenas prácticas en vigilancia costera, gestión portuaria, sistemas de información marítima, coordinación interinstitucional y formación técnica especializada. Aunque las experiencias varían en escala y enfoque, muchas han demostrado ser eficaces, sostenibles y adaptables.

La Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica se propone como un instrumento técnico para responsables políticos, autoridades marítimas, organismos internacionales, centros de investigación y comunidades operativas del sector. Su objetivo es identificar, sistematizar y difundir experiencias consolidadas que han mostrado resultados efectivos frente a desafíos comunes en materia de seguridad marítima.

El foco geográfico se centra en América del Norte, Centroamérica, América del Sur y el Caribe. Se incluyen prácticas dirigidas a:

- Combate al tráfico marítimo ilícito y contrabando
- Prevención de la pesca INDNR (ilegal, no declarada y no reglamentada)
- Protección de infraestructuras marítimas críticas
- Gestión del conocimiento y vigilancia oceánica
- Cooperación técnica y operativa entre Estados

Se han priorizado iniciativas validadas técnicamente o en funcionamiento efectivo, dejando fuera aquellas en etapa de diseño o sin evidencia de aplicación. Esta guía no pretende ser una recopilación exhaustiva, sino una muestra representativa orientada a fomentar la cooperación técnica, el aprendizaje mutuo y la convergencia de estándares a nivel regional.

El principio rector que anima esta publicación es que el fortalecimiento de la seguridad marítima hemisférica depende de una visión compartida, sustentada en la cooperación, la confianza y la excelencia operativa. Este esfuerzo colectivo busca construir un entorno oceánico más resiliente, seguro y justo, en beneficio de las generaciones presentes y futuras.

2. Objetivos de la Guía de Buenas Prácticas

El propósito general de este documento es poner a disposición de la Comunidad Marítima del Hemisferio y de los responsables de la formulación y ejecución de políticas públicas en materia de seguridad marítima, una herramienta técnico-operativa orientada a identificar, sistematizar y difundir buenas prácticas consolidadas en el ámbito de la Seguridad Marítima Hemisférica.

El enfoque adoptado parte de la premisa de que, frente a desafíos transnacionales compartidos, las soluciones exitosas desarrolladas por diversos Estados del continente americano constituyen un recurso estratégico para el fortalecimiento de las capacidades regionales. Esta guía busca, por tanto, contribuir al perfeccionamiento de los marcos institucionales, operativos y normativos, promoviendo una gestión marítima más coordinada, resiliente, eficaz y adaptativa, en línea con los principios de cooperación internacional, soberanía nacional y responsabilidad compartida.

En concordancia con este objetivo general, la elaboración de la guía se orientó por los siguientes objetivos específicos:

- A. Documentar experiencias nacionales exitosas que hayan demostrado resultados concretos en áreas críticas como la prevención, vigilancia, respuesta operativa y gobernanza de la seguridad marítima. A partir de estas experiencias, se busca identificar elementos comunes y patrones técnicos que sirvan como base para la formulación de criterios orientadores de buenas prácticas adaptables a distintos contextos institucionales.
- B. Ofrecer recomendaciones prácticas y contextualizadas que faciliten la transferencia, adopción o adaptación de dichas prácticas, considerando las particularidades jurídicas, administrativas y operacionales de cada Estado. El énfasis está puesto en soluciones

replicables que respeten la diversidad normativa del hemisferio, al tiempo que promuevan estándares mínimos compartidos.

- C. Fomentar el intercambio técnico de información, la cooperación institucional y el fortalecimiento mutuo entre los países del hemisferio, contribuyendo al desarrollo de sinergias regionales en respuesta a amenazas marítimas transnacionales tales como el narcotráfico, la pesca ilegal, el contrabando, la contaminación, la piratería y otras formas de criminalidad organizada.
- D. Visibilizar enfoques sostenibles, escalables e innovadores en materia de gobernanza marítima, vigilancia costera, control portuario, gestión de recursos y protección ambiental, destacando aquellos modelos que incorporan tecnología, cooperación interagencial y participación comunitaria como pilares de una seguridad marítima moderna y equitativa.

De este modo, la presente guía se consolida como un instrumento orientado a fortalecer la conciencia marítima regional y a brindar referencias operativas útiles para los tomadores de decisión, en un momento histórico en el que la seguridad del océano se configura como uno de los componentes esenciales para la estabilidad, integración y sostenibilidad hemisférica.

3. Enfoque Metodológico del Estudio

La presente guía fue elaborada a partir de una metodología cualitativa y documental, orientada a la identificación, análisis y sistematización de buenas prácticas nacionales en materia de Seguridad Marítima Hemisférica. Se priorizaron experiencias concretas, desarrolladas por Estados del continente americano, que hayan demostrado eficacia operativa, sostenibilidad institucional e impacto verificable en la gestión de los espacios marítimos.

El proceso se estructuró en torno al modelo de clúster de investigación colaborativa, liderado por la Junta Interamericana de Defensa y el Colegio Interamericano de Defensa. Este enfoque metodológico permitió articular capacidades interinstitucionales, consolidando un espacio técnico de reflexión conjunta, análisis de políticas y formulación de propuestas operativas con base regional. La metodología se sustentó en principios de cooperación técnica horizontal, participación soberana y producción de conocimiento estratégico colectivo.

Durante su desarrollo, se integraron contribuciones directas de expertos de distintas nacionalidades designados por los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos. Estas aportaciones fueron esenciales para asegurar la validez técnica, pertinencia política y representatividad regional de las prácticas seleccionadas. Por eso, la

presente guía refleja no solo un compendio técnico, sino también un ejercicio legítimo de diplomacia operativa y gobernanza compartida en materia de seguridad en el mar.

Las buenas prácticas documentadas constituyen una síntesis autorizada del conocimiento institucional acumulado, y responden a los desafíos estructurales y emergentes del entorno marítimo hemisférico. Para su identificación y análisis se desarrollaron las siguientes etapas metodológicas:

Definición consensuada de Seguridad Marítima Hemisférica, incorporando terminología común, dimensiones operativas y fundamentos jurídicos compartidos por los países participantes.

Identificación de ejes estratégicos de actuación, basados en amenazas habituales y prioridades regionales.

Revisión documental y bibliográfica, que incluyó fuentes institucionales (manuales operativos, doctrinas nacionales, planes estratégicos), informes técnicos, literatura académica y marcos normativos hemisféricos e internacionales.

Selección de casos de éxito, guiada por criterios de: impacto comprobable; sostenibilidad en el tiempo; adaptabilidad operativa; y replicabilidad en contextos diversos.

Análisis comparado de prácticas seleccionadas, con foco en: factores de éxito institucional; mecanismos de coordinación interagencial; estructuras normativas de soporte y lecciones aprendidas transferibles.

Estandarización metodológica en la presentación de cada buena práctica, mediante una plantilla general que incluye: contexto, objetivos, actores clave, resultados, recursos utilizados, elementos de sostenibilidad y recomendaciones de implementación.

Alineamiento normativo y estratégico, integrando referencias relevantes del Sistema Interamericano de Seguridad y Defensa, el Derecho Internacional del Mar y de otros instrumentos internacionales y nacionales vigentes en materia de seguridad marítima y cooperación regional.

Con base a todo lo anterior, se puede afirmar que el valor agregado de esta guía radica en que su contenido fue construido colectivamente con base en experiencias reales y verificables. La participación activa de expertos nacionales no solo permitió validar la información desde el terreno, sino que también potenció el carácter técnico, legítimo y representativo del producto final. De esta forma, se consolida como una herramienta confiable, práctica y adaptable para la mejora continua de la gestión marítima en el continente.

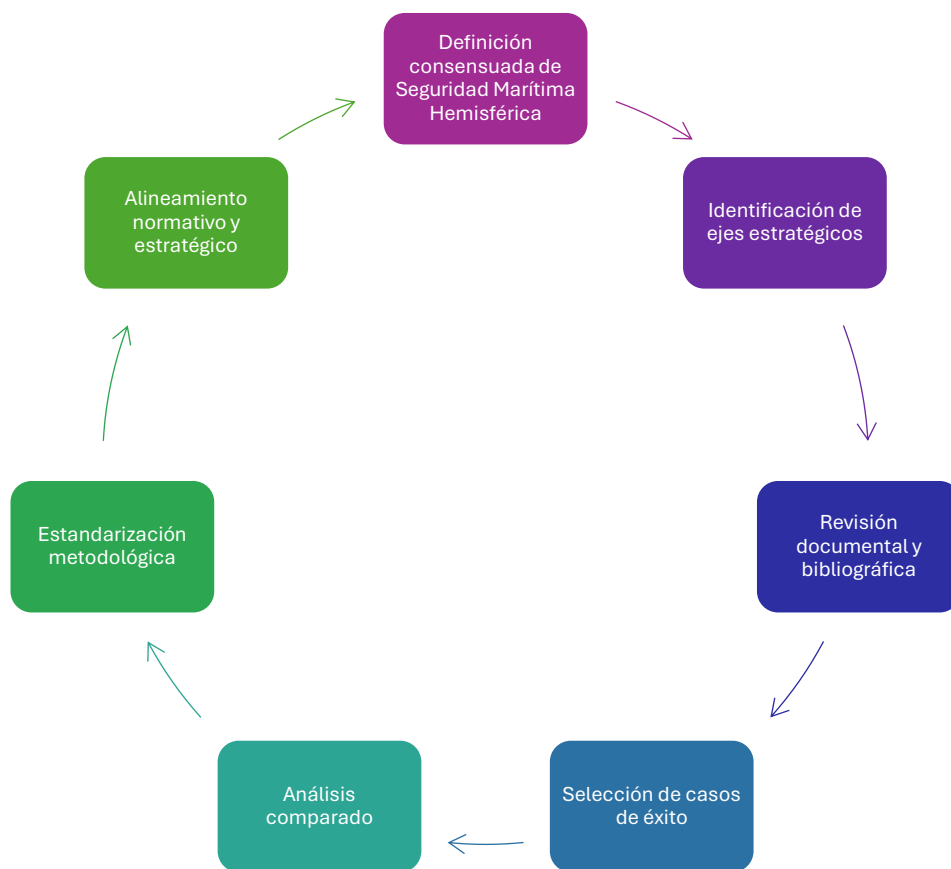


Figura 1. Etapas del proceso metodológico de la GBP-SMH

4. Marco Normativo

La elaboración de la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica se fundamenta en los principios, mandatos y marcos institucionales establecidos por la Organización de los Estados Americanos, como principal foro político regional para el tratamiento multilateral de los asuntos del continente. En este contexto, la guía se alinea con los esfuerzos de la OEA para fortalecer la seguridad cooperativa en el hemisferio, conforme a los postulados de la Carta de la OEA y los instrumentos interamericanos vigentes en materia de defensa, desarrollo sostenible y paz regional.

En ese marco, la Junta Interamericana de Defensa —órgano técnico y consultivo de la OEA en materia de defensa y seguridad— desempeña un rol central. Según su Estatuto (2006), Capítulo I, Artículo 2, la JID tiene como misión brindar asesoría técnica, educativa y estratégica a los Estados miembros, promoviendo la cooperación y el fortalecimiento institucional. El mismo artículo subraya la importancia de considerar las condiciones particulares de los Estados con menores capacidades, quienes enfrentan mayores niveles de

vulnerabilidad ante amenazas tradicionales y emergentes, tales como el tráfico ilícito, la pesca ilegal, la contaminación marina o los ciberataques a instalaciones portuarias.

La complejidad geográfica, operativa y económica de los países ribereños del continente americano impone una creciente necesidad de respuestas integradas y coordinadas. La naturaleza transnacional de las amenazas marítimas exige una arquitectura de seguridad basada en marcos compartidos, cooperación técnica, intercambio de información y confianza recíproca. En este sentido, el mandato de la JID no solo faculta institucionalmente el desarrollo de herramientas como esta guía, sino que refuerza su legitimidad como instrumento práctico para estandarizar procesos, difundir buenas prácticas y contribuir con el desarrollo de capacidades entre los Estados.

La pertinencia estratégica de este esfuerzo fue respaldada por el Consejo de Delegados de la JID, que mediante la Resolución N.º 251/2023, aprobó el fortalecimiento de las capacidades marítimas de los Estados miembros como línea prioritaria de acción. Esta orientación se consolidó con la Resolución N.º 259/2023, que estableció el Programa de Seguridad Marítima Hemisférica como una actividad permanente, evolutiva y cooperativa, con participación directa de armadas, guardacostas y fuerzas de seguridad marítima de la región.

El proceso fue acompañado por el Colegio Interamericano de Defensa, órgano académico de la JID, que brindó asistencia metodológica, coordinación técnica y contenido analítico. En consonancia con su misión educativa, el CID aportó una visión integradora que favoreció el desarrollo de una guía con rigurosidad conceptual, enfoque multidisciplinario y utilidad operativa para los responsables de la gestión marítima.

Por tanto, esta guía constituye un esfuerzo colectivo de los principales actores involucrados en la conducción, protección y gobernanza de los espacios oceánicos americanos. Su desarrollo responde tanto a necesidades operativas inmediatas, como a principios normativos sólidos, reafirmando el compromiso de los Estados del hemisferio con la paz, la seguridad compartida y la protección sostenible de sus espacios marítimos.

5. Público Objetivo

La Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica está dirigida a los actores institucionales y sociales responsables, directa o indirectamente, de la conducción, regulación, vigilancia y cooperación en el entorno marítimo del hemisferio occidental. Su contenido ha sido estructurado con un enfoque funcional e inclusivo, teniendo en cuenta la

diversidad de capacidades, niveles de responsabilidad y audiencias relevantes en la región. En particular, este documento se orienta a:

Autoridades marítimas y portuarias, encargadas de la planificación, supervisión y regulación de actividades en zonas costeras, puertos y áreas bajo jurisdicción nacional, con competencias clave en seguridad, comercio y desarrollo sostenible.

Fuerzas navales y servicios de guardacostas, actores estratégicos en labores de vigilancia del espacio marítimo, interdicción de ilícitos, búsqueda y rescate, y respuesta ante emergencias y amenazas híbridas.

Instituciones de Seguridad y Defensa, involucradas en la protección del entorno marítimo frente a delitos transnacionales como el narcotráfico, la trata de personas, el contrabando, y otros riesgos que comprometen la seguridad regional.

Agencias aduaneras y de control fronterizo, responsables de inspeccionar, monitorear y fiscalizar el tránsito marítimo de personas y mercancías, y de garantizar el cumplimiento normativo en materia económica, sanitaria y ambiental.

Organismos regionales de cooperación en seguridad y defensa, comprometidos con el fortalecimiento de capacidades conjuntas, el desarrollo normativo común y la promoción de sinergias operativas entre los Estados del hemisferio.

Tomadores de decisión, asesores técnicos y diseñadores de políticas públicas, cuyo rol es esencial en la formulación de estrategias nacionales e internacionales en materia de seguridad marítima y gestión integrada del espacio oceánico.

Organismos internacionales, que brindan asistencia técnica, institucional y financiera a los países del hemisferio en procesos de fortalecimiento de capacidades marítimas.

La ciudadanía en general, a quien se busca acercar el trabajo de los organismos especializados, promoviendo una mayor comprensión del valor estratégico de los espacios oceánicos, así como del impacto que la Seguridad Marítima Hemisférica tiene en la vida cotidiana de millones de personas en América y en el mundo.

En conjunto, esta guía se propone como una herramienta de consulta técnica, práctica y educativa, que facilite el aprendizaje colaborativo, el intercambio de conocimientos y la consolidación de capacidades para enfrentar de manera más eficaz los desafíos comunes que afectan a la seguridad en el mar. A su vez, contribuye a fortalecer una cultura marítima hemisférica, basada en la corresponsabilidad, la cooperación regional y el compromiso con la seguridad de los espacios oceánicos compartidos.

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS PARA UNA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL SIGLO XXI



La Seguridad Marítima Hemisférica se configura actualmente como un concepto integral y multidimensional. Su abordaje requiere superar enfoques exclusivamente operativos o técnicos, para incorporar perspectivas que reconozcan la interacción entre factores jurídicos, políticos, ambientales, sociales y tecnológicos. Este capítulo establece los principios orientadores que sirvieron de base para la identificación, selección y análisis de buenas prácticas recogidas en esta guía, desde una comprensión estratégica compartida por los Estados del continente americano.

En el siglo XXI se ha consolidado un proceso de “maritimización” global, entendido como la creciente dependencia del bienestar económico, ambiental y político de los países respecto al uso sostenible y seguro de los espacios oceánicos (Bueger & Edmunds, 2020). En el caso del hemisferio occidental, este proceso adquiere una dimensión geopolítica única, al integrar múltiples zonas costeras, corredores estratégicos y desafíos compartidos. Este entorno interdependiente exige una gobernanza marítima que trascienda la gestión nacional, promueva la armonización normativa, fortalezca capacidades institucionales y fomente una visión de seguridad cooperativa, en consonancia con los principios del sistema interamericano.

1.1 Gobernanza Marítima en el Siglo XXI

La gobernanza marítima contemporánea se concibe como el conjunto de procesos institucionales, normativos y cooperativos mediante los cuales los Estados regulan, protegen y coordinan el uso sostenible y seguro de sus espacios oceánicos, bajo su jurisdicción o influencia. Más que una función administrativa, constituye un marco estratégico de gestión de intereses múltiples, frecuentemente contrapuestos, que van desde la seguridad y el desarrollo económico hasta la protección ambiental y la cooperación internacional (Chirinos-Burgos & Camargo, 2023).

En esta guía, se adopta un enfoque de gobernanza marítima basado en cinco pilares fundamentales, identificados a partir del análisis comparado de experiencias nacionales e internacionales, y en línea con recomendaciones de organismos multilaterales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (COI-UNESCO):

- a. Multinivelidad y coordinación interinstitucional: La seguridad y sostenibilidad del dominio marítimo dependen de la cooperación entre diferentes niveles de gobierno (nacional,

subnacional y local) y de instituciones con mandatos diversos: defensa, aduanas, medioambiente, migración, puertos, entre otros. La interoperabilidad entre estas entidades ha demostrado ser un factor determinante para el éxito de políticas marítimas integradas (Cisneros-Montemayor et al., 2024; CEPAL, 2021).

- b. Soberanía cooperativa: Aunque los Estados conservan plena soberanía sobre sus zonas marítimas, las amenazas comunes —como la pesca ilegal, el narcotráfico o el tráfico de personas— requieren respuestas coordinadas. La cooperación regional, a través de patrullajes conjuntos, intercambios de inteligencia o ejercicios combinados, fortalece el principio de soberanías solidarias (Serbin, 2018; OEA, 2022).
- c. Legalidad y respeto al derecho internacional: El cumplimiento del derecho internacional del mar, en particular de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), proporciona la base normativa para la delimitación de espacios marítimos, la solución pacífica de controversias y la regulación armónica del uso del océano. La legalidad es, por tanto, condición esencial para la previsibilidad y la confianza entre Estados (Tomassini, 2012; UN DOALOS, 2021).
- d. Sostenibilidad y enfoque ecosistémico: La gobernanza marítima efectiva debe incorporar el enfoque ecosistémico, garantizando la conservación de la biodiversidad marina, el uso racional de los recursos y el control del impacto ambiental de las actividades humanas. Programas como el Proyecto “Puntos Focales para la Gobernanza Oceánica” del PNUD muestran la necesidad de integrar la protección ambiental en las estrategias de seguridad marítima (De Miguel & Tavares, 2015; IOC-UNESCO, 2023).
- e. Resiliencia institucional: En un contexto caracterizado por el cambio climático, la digitalización acelerada y nuevas amenazas (como ciberataques o eventos climáticos extremos), los Estados necesitan contar con instituciones flexibles, técnicamente capacitadas y normativamente actualizadas. La resiliencia institucional es clave para garantizar la continuidad de funciones críticas en el ámbito marítimo (Bueger & Edmunds, 2020).

Estos principios permiten trascender una visión fragmentada o sectorial de la seguridad marítima, al integrar gobernanza, defensa, sostenibilidad y cooperación. Constituyen además el marco analítico sobre el cual se construyeron los ejes estratégicos de esta guía, facilitando su adaptabilidad a contextos diversos dentro del hemisferio.

PRINCIPIOS PARA UNA GOBERNANZA MARÍTIMA



Figura 2. Principios de Gobernanza Marítima.

1.2 Tendencias Hemisféricas en Administración y Gobernanza del Espacio Marítimo

Como se mencionó en el apartado anterior, la noción de gobernanza marítima ha evolucionado hacia un enfoque holístico que reconoce la interdependencia entre la seguridad, la sostenibilidad, el desarrollo económico y la cooperación internacional en el manejo de los espacios oceánicos. En este marco, numerosos Estados del hemisferio americano han adoptado modelos propios de administración marítima, alineados con principios internacionales promovidos por organismos especializados y las agencias del sistema de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) vinculadas a la economía azul y la sostenibilidad oceánica.

Estas experiencias reflejan tanto el nivel de madurez institucional de cada país como su compromiso con una gobernanza marítima orientada por la legalidad, la coordinación intersectorial, la protección de recursos y la gestión de amenazas emergentes. A continuación, se presentan algunos modelos destacados:

Brasil: De la “Amazônia Azul” a una Política Marítima Nacional integral.

Brasil ha consolidado un modelo de gobernanza marítima con fuerte respaldo institucional y estratégico. La reciente promulgación del Decreto n.º 12.481/2025, que establece la nueva Política Marítima Nacional (PMN), marca un hito en la articulación de sectores como defensa, medio ambiente, economía, transporte, salud, turismo y educación,

bajo una visión común: el uso sostenible y seguro de la denominada Amazônia Azul, que representa más del 60% del territorio brasileño (Marinha do Brasil, 2025). La PMN establece directrices claras para garantizar la soberanía nacional, impulsar el desarrollo económico sostenible, conservar los ecosistemas marinos y fortalecer la investigación científica. También promueve la innovación en la industria naval, la expansión del turismo náutico y el desarrollo de políticas públicas orientadas a las comunidades costeras. En el plano geopolítico, refuerza el liderazgo regional de Brasil en foros como la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS). “La nueva Política Marítima transforma este patrimonio en oportunidades concretas: empleos sostenibles, innovación científica, seguridad nacional y protección ambiental” (Marinha do Brasil, 2025).

Perú: Gobernanza liderada por la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

La COMAEM elaboró la Política Nacional Marítima 2019 al 2030, que viene constituyendo una sólida plataforma para la gestión y el desarrollo de los intereses marítimos, de manera tal que permita el desarrollo integral y sistémico de las actividades en torno a lo marítimo, de forma equilibrada y coherente, teniendo en consideración a los diferentes organismos públicos y privados que interactúan en este ámbito, que constituyen una diversidad de especialidades necesarias a considerar en la administración integral de los espacios marítimos. Los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar, proteger y aprovechar los recursos del dominio marítimo y las aguas interiores, así como de cumplir las funciones que recaen en el Estado en las áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los forma parte. Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gestión del Estado en el ámbito marítimo.

Chile: Gobernanza centrada en la sostenibilidad y áreas marinas protegidas.

Chile destaca por su consolidada política de conservación marina. A través de un enfoque normativo y operativo basado en la sostenibilidad, el país ha protegido más del 40% de sus aguas territoriales mediante la creación de áreas marinas protegidas (AMP). Su sistema de gobernanza integra vigilancia ambiental, participación comunitaria y gestión científica, bajo una estructura institucional liderada por la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, la Armada de Chile y el Ministerio del Medio Ambiente (Gobierno de Chile, 2023). Chile ha sido un actor propositivo en foros internacionales como la Conferencia “Our Ocean”

y promueve la articulación regional para enfrentar la sobrepesca, la contaminación marina y los efectos del cambio climático en zonas costeras.

Ecuador: Gobernanza insular y protección estratégica del ecosistema de Galápagos.

La experiencia ecuatoriana se centra en un enfoque insular integral, articulado en torno a la Reserva Marina de Galápagos, una de las más biodiversas del mundo. Ecuador ha combinado esfuerzos de seguridad naval, diplomacia ambiental y vigilancia satelital para contrarrestar amenazas como la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), particularmente frente a flotas extranjeras. Estas acciones se complementan con la cooperación en el marco del Acuerdo de Galápagos con Colombia, Panamá y Costa Rica, fortaleciendo la gobernanza regional sobre corredores marinos críticos como el CMAR (Corredor Marino del Pacífico Este Tropical).

Estados Unidos: Gobernanza tecnológica y seguridad marítima integrada.

Estados Unidos ha incorporado la gobernanza marítima a su arquitectura de seguridad nacional mediante políticas como la National Ocean Policy, los programas del U.S. Coast Guard, y estrategias regionales impulsadas por el U.S. Southern Command (Southcom). Su modelo prioriza la libre navegación, el dominio tecnológico, la interoperabilidad y la protección de infraestructuras críticas. Estados Unidos promueve iniciativas de patrullaje conjunto, formación multilateral (como en el caso de PANAMAX) y cooperación en inteligencia marítima, manteniendo una influencia significativa en el Caribe y el Pacífico Oriental.

México: Gobernanza liderada por la Secretaría de Marina (SEMAR).

México ha adoptado un modelo centralizado de administración marítima, bajo la rectoría de la Secretaría de Marina (SEMAR). Este modelo integra seguridad portuaria, protección ambiental marina, combate al crimen organizado transnacional y salvaguarda de la vida humana en el mar. Además de su participación activa en la CONVEMAR, México impulsa marcos de cooperación como el Acuerdo de Cartagena, y participa regularmente en ejercicios combinados de interdicción marítima, incluyendo la Operación Orión. También ha fortalecido la protección de áreas como el Golfo de México y el Pacífico Sur, mediante tecnología de vigilancia costera y control del tráfico marítimo.

Pese a los avances, la región enfrenta desafíos estructurales que dificultan la consolidación de una gobernanza marítima hemisférica plenamente funcional:

- Asimetrías normativas y tecnológicas entre Estados con distintas capacidades.

- Controversias jurisdiccionales aún no resueltas, que limitan la cooperación operativa.
- Restricciones presupuestarias para el desarrollo de capacidades en vigilancia oceánica y respuesta a emergencias.

Frente a las amenazas transnacionales que afectan el dominio marítimo —como el narcotráfico, la pesca ilegal, la trata de personas, los ciberataques y la contaminación—, los países del continente americano han avanzado hacia esquemas de gobernanza marítima colaborativa. Estos se expresan tanto en el fortalecimiento de redes institucionales como en la realización periódica de ejercicios combinados, que consolidan capacidades, interoperabilidad y confianza mutua.

Uno de los pilares institucionales más relevantes es la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM). Fundada con el propósito de facilitar el diálogo técnico y la acción coordinada entre las autoridades marítimas nacionales, ROCRAM promueve el intercambio de información normativa, la estandarización de procedimientos, y la asistencia mutua en temas como inspecciones, control de buques y seguridad portuaria. La red ha permitido establecer una comunidad de práctica en gobernanza marítima regional, donde los países comparten avances y desafíos desde una lógica horizontal de cooperación técnica (Sánchez, Bernal & Osorio, 2004).

En paralelo, los ejercicios multinacionales de seguridad marítima han ganado relevancia como herramientas operativas de gobernanza colaborativa. Entre los más significativos se destacan:

Operación ORIÓN, una iniciativa impulsada originalmente por Colombia, que ha evolucionado hacia una coalición multinacional contra el crimen transnacional marítimo. En su edición de 2021 participaron más de 40 países, logrando incautaciones récord de estupefacientes, desarticulación de redes criminales y mejora en la coordinación entre fuerzas navales, aduaneras y de inteligencia (Cuesta, 2021). ORIÓN es hoy una plataforma de diplomacia operativa, donde confluyen capacidades nacionales con intereses comunes de seguridad regional.

Ejercicio PANAMAX, liderado por Estados Unidos a través del Comando Sur (SOUTHCOM), pero con creciente protagonismo regional, simula escenarios de defensa del Canal de Panamá frente a amenazas híbridas y convencionales. Incluye entrenamiento conjunto, interoperabilidad C4ISR (comando, control, comunicaciones, computación, inteligencia, vigilancia y reconocimiento), y operaciones marítimas coordinadas entre

armadas de distintos países del continente. PANAMAX ha fortalecido la confianza estratégica entre fuerzas marítimas de América Latina y el Caribe, favoreciendo la institucionalización de respuestas integradas (Ospina Arias, 2022).

Estas iniciativas evidencian que la seguridad marítima hemisférica no puede abordarse de manera aislada ni exclusivamente nacional. Su naturaleza exige respuestas multinivel, que combinen articulación normativa, cooperación táctica y diplomacia operativa. La consolidación de redes como ROCRAM y la realización de ejercicios como PANAMAX y ORIÓN no solo fortalecen capacidades, sino que fomentan una cultura marítima compartida, basada en la prevención, la transparencia y la solidaridad estratégica.

1.3 Desafíos Contemporáneos en Seguridad Marítima Hemisférica

A pesar de los avances en integración institucional, estandarización normativa y cooperación operativa regional, los Estados del hemisferio americano continúan enfrentando un conjunto de desafíos estructurales, emergentes y multidimensionales que limitan su capacidad para ejercer un control efectivo, sostenible y soberano sobre sus espacios marítimos. Estos desafíos no solo afectan la gobernanza y la seguridad en sentido estricto, sino que también comprometen la biodiversidad marina, la estabilidad regional y el bienestar humano vinculado a los mares. Su abordaje exige marcos jurídicos coherentes, capacidades técnicas actualizadas y una voluntad política sostenida de cooperación intergubernamental.

a) Criminalidad transnacional y amenazas híbridas

Las rutas marítimas del continente continúan siendo utilizadas por redes delictivas transnacionales que combinan narcotráfico, contrabando, trata de personas, tráfico de armas y lavado de activos. Estas organizaciones han elevado sus niveles de sofisticación mediante el uso de embarcaciones semisumergibles, suplantación de señales AIS, documentación falsa de barcos pesqueros y estrategias de mimetización comercial (Rivera-Páez & Ceballos, 2023). Más recientemente, se ha evidenciado una convergencia entre actividades ilegales, corrupción en entornos portuarios, ciberamenazas y la infiltración de sectores lícitos como el turismo o la pesca comercial. Esto genera un entorno híbrido, difícil de contrarrestar mediante medios tradicionales (Ibáñez Gómez et al., 2024; JID, 2024).

b) Pesca INDNR y presión de flotas no cooperantes

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) representa una amenaza creciente para la sostenibilidad ecológica, la seguridad alimentaria y la soberanía económica de los Estados ribereños. En el Pacífico suramericano, diversas naciones enfrentan presión

sistemática de flotas extranjeras altamente tecnificadas, operando en los límites de sus zonas económicas exclusivas (FAO, 2023). Países como Ecuador, Perú y Chile han denunciado incursiones repetidas de buques sin identificación o con bandera de conveniencia, lo que ha obligado a reforzar patrullajes, establecer zonas de exclusión temporal y recurrir a mecanismos de diplomacia regional (Americas Quarterly, 2024).

c) Infraestructura portuaria expuesta: física, lógica y climática

Los puertos del continente presentan vulnerabilidades significativas en materia de seguridad física (sabotajes, contrabando, contaminación industrial), lógica (ciberataques a sistemas logísticos o de control aduanero) y climática (tormentas, erosión, aumento del nivel del mar). La Comisión Interamericana de Puertos (CIP, 2024) ha señalado una preocupante brecha en ciberseguridad portuaria, especialmente en terminales medianas y pequeñas del Caribe y América Central. A ello se suma la falta de infraestructura resiliente frente a fenómenos climáticos extremos, que compromete la continuidad de las operaciones logísticas (MAPFRE Global Risks, 2024).

d) Fragmentación normativa y baja interoperabilidad

La ausencia de un marco legal hemisférico que armonice tipologías delictivas, protocolos de abordaje, mecanismos de intercambio de datos y doctrinas operativas, limita la cooperación efectiva entre marinas, guardacostas y otras agencias marítimas. Las diferencias entre los marcos jurídicos nacionales también dificultan la planificación de misiones conjuntas, la interoperabilidad tecnológica y la estandarización de comunicaciones, como lo ha reconocido la Junta Interamericana de Defensa (JID, 2024). Esto repercute directamente en la capacidad de respuesta ante amenazas compartidas, reduciendo la eficacia de los acuerdos existentes (Quevedo, 2023).

e) Amenazas ecológicas sin respuesta coordinada

El deterioro de los ecosistemas marinos en las Américas —por acidificación, sobrepesca, contaminación, pérdida de hábitats críticos y eventos climáticos extremos— aún no ha sido plenamente integrado en las doctrinas de seguridad marítima de la mayoría de los Estados. Pese al rol esencial que tienen los océanos en la seguridad energética, la pesca, la biodiversidad y la protección costera, muchos marcos institucionales carecen de capacidades de monitoreo ambiental, análisis oceanográfico y respuesta rápida frente a emergencias climáticas (De Miguel & Tavares, 2015; IOC-UNESCO, 2023). Esto pone en riesgo tanto a las poblaciones costeras como a los sistemas económicos dependientes del mar.

f) Asimetrías tecnológicas y dependencia externa

América Latina presenta un panorama desigual en materia de tecnología naval, vigilancia remota, automatización portuaria e inteligencia artificial aplicada a seguridad marítima. Estas asimetrías dificultan la cooperación técnica, profundizan brechas operativas y aumentan la dependencia de soluciones extranjeras (Motta do Carmo, 2023). Mientras algunos países han avanzado en la integración de tecnologías de monitoreo satelital, ciberdefensa y robótica subacuática, otros enfrentan limitaciones presupuestarias, de formación o actualización tecnológica, lo que debilita su capacidad de respuesta frente a amenazas complejas.

CAPÍTULO II

ANCLAS NORMATIVAS: MARCO JURÍDICO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA



La seguridad marítima en el hemisferio americano está estrechamente determinada por el andamiaje jurídico vigente en los planos internacional, regional y nacional. La implementación efectiva de buenas prácticas no es posible sin una comprensión integral de este marco normativo, así como de los desafíos prácticos que enfrenta su aplicación en contextos estatales diversos.

Este capítulo presenta un análisis de los principales instrumentos jurídicos internacionales que regulan la seguridad marítima, identifica tendencias comunes a través del derecho marítimo comparado en las Américas, y examina las barreras legales persistentes que dificultan la consolidación de una arquitectura normativa coherente y funcional para la seguridad marítima hemisférica.

2.1 Instrumentos Internacionales Vinculantes

El régimen internacional de la seguridad marítima se sustenta en un conjunto de tratados multilaterales, protocolos técnicos y acuerdos regionales adoptados por los Estados, estos instrumentos definen principios, obligaciones, derechos de los Estados y mecanismos de cooperación intergubernamental, facilitando su incorporación progresiva en las legislaciones nacionales. Entre los principales tratados y convenios que sustentan jurídicamente las políticas de seguridad marítima en las Américas, destacan los siguientes:

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982): Constituye el marco jurídico universal para la gobernanza oceánica. Establece las competencias de los Estados ribereños, del pabellón y del puerto; define zonas marítimas, derechos de navegación, jurisdicción penal, y mecanismos para la conservación de recursos y la lucha contra actividades ilícitas.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), y su enmienda mediante el Código ISPS (2002): Proveen estándares para la seguridad de buques e instalaciones portuarias. El Código ISPS, en particular, ha sido clave en la prevención de actos ilícitos y amenazas como el terrorismo marítimo.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA, 1988) y su Protocolo de 2005: Criminalizan conductas como el uso del transporte marítimo para actividades terroristas, incluyendo el tráfico de armas de destrucción masiva.

Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo, 2000) y su Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por mar:

Vinculan directamente la seguridad marítima con la lucha contra el crimen organizado transnacional, incorporando el enfoque de derechos humanos.

Acuerdos interamericanos de cooperación en interdicción marítima, promovidos en el marco de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), y diversos tratados bilaterales en materia de patrullaje conjunto, uso compartido de inteligencia y jurisdicción operacional en zonas adyacentes.

La implementación efectiva de estos instrumentos ha permitido a muchos Estados del hemisferio consolidar capacidades institucionales en vigilancia, protección de infraestructuras portuarias, combate al narcotráfico y control de rutas marítimas. No obstante, su aplicación práctica continúa siendo desigual y enfrenta desafíos de adecuación normativa interna y cooperación transfronteriza.

2.2 Derecho Marítimo Comparado para la Seguridad Marítima en las Américas¹

Este capítulo presenta un estudio inicial que compara las legislaciones nacionales relacionadas con la seguridad marítima en una selección de países del continente americano. Su objetivo es ofrecer una visión general que permita al lector identificar las distintas opciones adoptadas por estos Estados en su abordaje de diversos aspectos críticos vinculados a la seguridad en el ámbito marítimo.

La muestra analizada incluye las legislaciones nacionales de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Estados Unidos y Perú. Esta selección permite construir una perspectiva comparativa amplia, considerando la diversidad de tradiciones jurídicas y realidades marítimas presentes en las Américas. La elección de estos Estados respondió a su relevancia geopolítica en el contexto interamericano, a la accesibilidad de sus marcos legales y a la colaboración de expertos y personal militar de los distintos países que contribuyeron al desarrollo de este Guía de Buenas Prácticas.

Desde una perspectiva metodológica, el estudio procuró, en la medida de lo posible, limitarse al análisis de leyes nacionales o su equivalente —es decir, los instrumentos normativos de mayor jerarquía jurídica en cada país, con excepción de las respectivas constituciones—. No obstante, reconociendo la complejidad de los sistemas jurídicos, también se incorporaron decretos y reglamentos de nivel inferior cuando estos establecían derechos y obligaciones no contemplados en las normas principales, o cuando regulaban

¹ Artículo elaborado por el Dr. Rafael Zelesco Barretto.

materias que carecían de un tratamiento específico en el marco legislativo superior. Esta lectura estratificada del ordenamiento jurídico fue concebida para facilitar una comprensión más completa de las normas y del sistema legal en el que se insertan, permitiendo así identificar tendencias comunes y rasgos particulares entre los países examinados.

El estudio analiza y compara sistemáticamente los marcos jurídicos nacionales relevantes para la seguridad marítima, organizándolos por temas clave. Para ello, se definieron las siguientes áreas como ejes de investigación detallada:

- Seguridad marítima y de las vías navegables: Esta área examina cómo cada país concibe, en términos generales, la seguridad marítima como objeto de regulación y de políticas públicas. Se analizan el nivel de desarrollo normativo, las autoridades responsables de su aplicación, los derechos y deberes establecidos para los actores regulados, así como las remisiones a normas complementarias o reglamentos secundarios.
- Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR): Esta sección indaga en cómo las legislaciones nacionales regulan la pesca en función de los diferentes espacios marítimos definidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se examina si la pesca INDNR se configura como infracción administrativa o delito penal, si el término es empleado explícitamente o mediante una traducción funcional, y cómo se sanciona la actuación de embarcaciones con pabellón nacional o extranjero.
- Tráfico marítimo de drogas: Este apartado analiza si los marcos legales nacionales contemplan disposiciones específicas sobre el transporte de sustancias ilícitas por vía marítima, diferenciándolo del tipo penal genérico de narcotráfico. Esta distinción resulta relevante dado el creciente papel del mar en las rutas del crimen organizado transnacional.
- Otros temas tratados incluyen la piratería y el asalto a mano armada, la contaminación marina, las áreas marinas protegidas, la investigación científica marina y la protección del patrimonio cultural subacuático.

La selección de estos temas responde a una lógica que busca combinar el combate a amenazas específicas que afectan la estabilidad del orden marítimo, con políticas orientadas al fortalecimiento activo de la seguridad marítima hemisférica. El objetivo general es construir una visión integral, que considere tanto las estrategias de los Estados para enfrentar factores

desestabilizadores como las medidas dirigidas a consolidar ese orden mediante iniciativas ambientales, científicas, culturales u otras.

Se espera que esta comparación ofrezca elementos de análisis útiles sobre las distintas herramientas jurídicas y políticas adoptadas por los países americanos para salvaguardar sus intereses marítimos, contribuyendo así a una mayor estabilidad regional.

Además, se destaca a su atención que se considera deseable que este estudio pueda ser ampliado en futuras ediciones de la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica. El conocimiento aquí recopilado podrá enriquecerse con la inclusión de más países, y se confía en que la matriz de temas y subtemas desarrollada sirva de referencia metodológica para el análisis de nuevas legislaciones nacionales en futuras ediciones.

Comparación de la legislación nacional de seguridad marítima

El primer criterio para la comparación entre las legislaciones nacionales es la forma en que cada país concibe, de manera general, la seguridad marítima como objeto de regulación y políticas públicas específicas. Para ello, se consideraron las leyes nacionales que abordan la seguridad marítima.

El objetivo es alcanzar una comprensión suficientemente profunda de estas normas, que permita identificar tendencias comunes y características particulares. La revisión de estas leyes se organizó con base en los siguientes criterios: Nivel de detalle normativo; identificación de autoridades responsables por acciones o supervisión; forma de creación de derechos y deberes para sus destinatarios, y referencias a normas complementarias o de rango inferior que desarrollan aspectos específicos.

a. Nivel de detalle de la legislación nacional sobre seguridad marítima

Argentina

La Ley de Navegación (Ley n.º 20.094) presenta un alto grado de detalle normativo en lo relativo a la seguridad marítima y la navegación, funcionando como el marco jurídico central para el transporte acuático y las actividades conexas en el país. Establece requisitos específicos para el registro, la nacionalidad y la documentación de las embarcaciones, así como las responsabilidades de la Autoridad Marítima, de los capitanes y de otros funcionarios en materia de navegación, disciplina y mantenimiento de los buques. También regula el uso obligatorio de servicios de practica y remolque por razones de seguridad.

Asimismo, esta ley abarca una gran variedad de temas como la navegación general, los buques, los puertos, el personal marítimo, los contratos (fletamento, transporte,

arrendamiento), los siniestros y las hipotecas navales. Se detallan los procedimientos para el tratamiento de accidentes marítimos (colisiones, abordajes), incluidos los procesos de investigación para establecer causas y responsabilidades. Igualmente, contempla la gestión de naufragios y su eventual apropiación por el Estado en caso de abandono. También incluye disposiciones sobre contaminación marina, alineadas con convenios internacionales como MARPOL, y establece tanto responsabilidad civil como administrativa, además de la exigencia de seguros para derrames. Las sanciones se expresan en moneda nacional o en unidades de cuenta.

Brasil

En este país se encuentra vigente la *Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário* (Lei 9.537/1997), que presenta un buen nivel de detalle, con un enfoque especialmente centrado en los aspectos operativos de la navegación, la protección ambiental y las facultades fiscalizadoras de la autoridad marítima brasileña. La norma define claramente su objetivo: salvaguardar la vida humana en el mar, garantizar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación ambiental, tanto en mar abierto como en aguas interiores. Su aplicación se extiende a embarcaciones, plataformas e instalaciones de apoyo.

La ley detalla las funciones de la autoridad marítima, incluyendo la habilitación y registro de personal marítimo, el control del tráfico naval, inspecciones, la determinación del bordo libre y la aprobación de instalaciones marítimas. Además, regula medidas administrativas como la retención de certificados, la suspensión de zarpe y el embargo de obras marítimas. Un aspecto relevante es que autoriza a la autoridad marítima a definir zonas donde se requiere el uso complementario de practicaje, con base en parámetros operativos.

También se establece una estructura de investigación de accidentes marítimos, con procedimientos para identificar causas, determinar responsabilidades e imponer sanciones, incluyendo la posibilidad de apelación (art. 24).

Colombia

El estado colombiano aún no cuenta con una ley integral que regule la navegación, aunque dispone de un Anteproyecto de Código Marítimo, ampliamente difundido en el ámbito marítimo nacional, especialmente por la Dirección General Marítima (DIMAR), autoridad marítima del país. Este anteproyecto propone establecer un marco jurídico completo para las actividades marítimas, abordando aspectos relacionados con la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino. Se apoya en principios como asistencia, autonomía del derecho marítimo, buena fe, integridad del buque,

internacionalidad, prevalencia del criterio técnico sobre el comercial y el principio del “que contamina paga”.

Aunque Colombia no ha adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), el anteproyecto incorpora numerosos elementos de dicha convención, lo que refleja un esfuerzo por alinearse con las prácticas internacionales. Regula el acceso a espacios marítimos (aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva), establece normas sobre paso inocente y prohíbe determinadas actividades en el mar territorial.

También incluye disposiciones sobre navegación, izamiento de bandera, licencias, reserva de bandera para ciertas actividades (como cabotaje, apoyo offshore, dragado, remolque) y reglas específicas para embarcaciones pesqueras y de investigación. La regulación contractual es amplia, abarcando fletamento, transporte de mercancías o pasajeros, remolque, hipoteca naval y contratos de construcción o reparación naval.

El anteproyecto refuerza la autoridad de DIMAR, dándole atribuciones judiciales y sancionatorias en materia de accidentes e incidentes marítimos. Contempla medidas frente a colisiones, encallamientos y contaminación, y regula el retiro de buques naufragados o encallados, incluyendo su declaración de abandono y las garantías financieras requeridas.

El régimen sancionatorio es minucioso, con decenas de infracciones clasificadas por tipo (seguridad, medio ambiente, tamaño de embarcación) y sanciones específicas, incluyendo disposiciones sobre reincidencia y medidas preventivas (arts. 364 y ss.). En comparación con el resto de las normas analizadas, este anteproyecto se presenta como el más completo y ambicioso, aunque aún no ha sido aprobado. Sin embargo, DIMAR parece aplicar muchas de sus disposiciones de facto, lo que podría favorecer su futura aprobación legislativa.

Chile

Esta nación cuenta con una detallada Ley de Navegación (Decreto Ley 2.222, de 1978) que regula extensamente las actividades relacionadas con la navegación. Establece a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) como autoridad marítima nacional, encargada de aplicar las leyes nacionales, los convenios internacionales y los reglamentos vinculados a la navegación y la protección ecológica marítima. Define las funciones de las autoridades marítimas en sus distintos niveles: director, gobernadores marítimos, capitanes de puerto y prefectos.

La ley contempla el registro y la nacionalidad de las embarcaciones, diferenciando entre tipos de buques y procedimientos para la adquisición y mantenimiento del pabellón chileno. También establece normas para el despacho y la recepción de embarcaciones en puertos nacionales y extranjeros.

Respecto a accidentes marítimos, la ley establece una estructura para su tratamiento, incluyendo la obligación de notificación, procedimientos de investigación y la creación de tribunales marítimos (art. 153). También incorpora medidas preventivas como la clasificación de zonas de navegación, la obligación de uso de piloto automático, cámaras de vigilancia y sistemas de grabación. Regula el uso obligatorio de los servicios de practicaje y pilotaje, indicando cuándo deben utilizarse y las funciones de sus responsables.

En relación con los naufragios y riesgos a la navegación, se describen en detalle las obligaciones de los propietarios, operadores y el Estado respecto a la señalización y remoción de escombros, así como las responsabilidades financieras y la necesidad de estudios ambientales. El texto legal dedica un título específico a la contaminación marina, con fuertes restricciones a los vertidos, un régimen de responsabilidad civil basado en tratados internacionales y exigencias de seguro obligatorio para buques de gran tamaño. Se prevén sanciones para distintas infracciones, tanto en seguridad como en protección ambiental.

Ecuador

La Ley Orgánica de Navegación, Gestión de Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (2021) constituye el marco legal ecuatoriano para las actividades en espacios acuáticos, tanto marítimos como fluviales. Su objetivo es regular y garantizar la soberanía, la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación, la protección marítima y la prevención de actos ilícitos y contaminación. La ley define principios como preservación de la vida humana en el mar, conservación, prevención, precaución y desarrollo sostenible.

La norma crea el Sistema Nacional de Organización Marítima, define la estructura de la Autoridad Marítima Nacional (Fuerza Naval del Ecuador) y detalla las competencias de organismos como la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) y las capitanías de puerto. Regula el registro, la certificación y la expedición de licencias, incluyendo documentos provisionales de navegación. También establece procedimientos para la investigación de accidentes marítimos, la determinación de causas y responsabilidades, la imposición de sanciones y el rol de las capitanías o los jurados de capitanes (art. 23).

El régimen sancionador establece clasificaciones para infracciones administrativas (de primera, segunda y tercera clase, además de derrames de hidrocarburos), especificando multas, así como la posibilidad de suspensión temporal o definitiva de licencias. Se prevén normas sobre reincidencia y la exigencia de garantías financieras para la reparación de daños. Un aspecto distintivo de la legislación ecuatoriana es la regulación específica para la navegación fluvial en la Amazonía, incluyendo límites de velocidad, requisitos de comunicación y registro de embarcaciones en esas zonas.

Perú

El Decreto Legislativo N° 1147 regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (2012), establece el marco legal peruano para las actividades en espacios acuáticos, tanto marítimos como fluviales, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima Nacional, mantiene competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, las cuales requieren ser fortalecidas para hacer frente al contexto actual de las amenazas que se presentan en el medio acuático, con la finalidad de garantizar condiciones de seguridad y protección adecuadas para el desarrollo de las actividades que se realizan en el medio acuático, conforme a las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Estados Unidos da América

La *Maritime Transportation Security Act of 2002* presenta un alto nivel de especificidad, con un enfoque centrado en la protección del transporte marítimo ante amenazas de seguridad. Esta ley fue elaborada como respuesta al contexto posterior al 11-S y establece medidas como evaluaciones de vulnerabilidad, elaboración de planes de seguridad marítima a nivel nacional y regional, y la designación de coordinadores de seguridad. Entre los temas más desarrollados se encuentran:

- Procedimientos para evaluar vulnerabilidades en puertos y embarcaciones
- Requisitos para planes de seguridad
- Normas de desempeño físico para contenedores de carga, incluyendo sellos y cerraduras

- Sistema de tarjetas de seguridad del transporte
- Equipos y personal de seguridad

Además, se establece la posibilidad de evaluar puertos extranjeros y tomar medidas en caso de que no cumplan con estándares antiterroristas adecuados. Se imponen sanciones civiles por infracciones a la ley y sus reglamentos.

La normativa se concentra principalmente en la protección frente al terrorismo, más que en aspectos generales de la seguridad marítima o la prevención ambiental. Otras secciones del Título 46 del Código de EE.UU. (US Code) abordan temas relevantes, pero delegan su desarrollo en autoridades federales como los secretarios de Transporte o de Defensa. La legislación estadounidense busca guiar a autoridades federales, estatales y locales en la construcción de modelos efectivos de seguridad marítima, con énfasis especial en la gestión portuaria.

b. Identificación de autoridades responsables por fiscalización o acción

Las seis normativas examinadas identifican con claridad a las autoridades responsables de la fiscalización y la ejecución de los deberes legales en materia de seguridad marítima. En todos los casos, existe una autoridad marítima central, que delega funciones a instancias regionales o locales, y cuenta con atribuciones para fiscalizar, sancionar y ordenar medidas preventivas o correctivas.

Argentina

La Ley de Navegación (Ley 20.094/73) designa a la Autoridad Marítima, actualmente ejercida por la Prefectura Naval Argentina (Decreto 457/2025), como principal responsable de la fiscalización y aplicación de las normas de seguridad. Entre sus funciones destacan la realización de inspecciones ordinarias y extraordinarias, la autorización de ingreso, permanencia y salida de buques en puertos, y la remoción de obstáculos a la navegación, como buques naufragados o restos. Ante incumplimientos, puede declarar el abandono del navío a favor del Estado y proceder a su enajenación. El capitán de cada buque está obligado a acatar todas las instrucciones emitidas por esta autoridad. Aunque la ley establece sanciones y procedimientos, no presenta un catálogo exhaustivo de infracciones ni un régimen sancionador detallado como en otros países de la región.

Brasil

La Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA, Lei 9.537/1997) atribuye a la Marinha do Brasil, como autoridad marítima (art. 39), la capacidad de adoptar medidas administrativas con efecto inmediato. Estas incluyen:

- Aprehensión de certificados
- Impedimento de salida de embarcaciones
- Embargo de obras o actividades marítimas, incluso de minería submarina
- Aprehensión o retiro de embarcaciones del tráfico

La Marinha también puede mediar en disputas sobre servicios de practicaje y reboque. Aunque la LESTA no presenta un listado detallado de infracciones como otros marcos legales, establece claramente las competencias de fiscalización y las medidas administrativas a disposición de la autoridad marítima.

Perú

El Decreto Legislativo N° 1147 establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima Nacional, mantiene competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, conforme a las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la Autoridad Marítima Nacional a través del Director General de Capitanías y Guardacostas a nivel nacional, los Jefes de Distrito de Capitanía a nivel regional y los Capitanes de Puerto a nivel local.

Chile

La Ley de Navegación (Decreto Ley 2.222/1978) confiere la autoridad marítima a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), órgano dependiente de la Armada de Chile, cuyas funciones se ejercen mediante los gobernadores marítimos y capitanes de puerto (art. 2(c)). DIRECTEMAR fiscaliza el cumplimiento de las normas nacionales, convenios internacionales y regulaciones relativas a la navegación y protección del medio marino. Tiene competencias sobre registros de embarcaciones, autorizaciones de zarpe, restricciones al tránsito en zonas sensibles, y ordena el uso de servicios como reboque o practicaje por motivos de seguridad. El personal de DIRECTEMAR

ejerce funciones de policía marítima con poder público, pudiendo imponer sanciones por desobediencia. En caso de siniestros, instruye investigaciones sumarias para determinar causas y responsabilidades. También puede ordenar la remoción de restos náufragos y sancionar su incumplimiento con multas o la declaración de abandono. En casos de contaminación, aplica sanciones administrativas con base en la responsabilidad solidaria del capitán, armador y operador portuario, exigiendo garantías financieras para cubrir los daños.

Colombia

El Anteproyecto de Código Marítimo reafirma a la Dirección General Marítima (DIMAR) como Autoridad Marítima Nacional, con competencias amplias y jurisdicción sobre todos los espacios marítimos del país, incluyendo buques colombianos en alta mar (según Decreto 5057/2009). DIMAR emite el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), norma técnica vinculante, y tiene atribuciones para inspeccionar, retener, desviar o detener embarcaciones, así como para imponer restricciones operativas en caso de riesgo. Las capitanías de puerto, como órganos delegados, autorizan el ingreso y zarpe de buques, y pueden suspender operaciones por razones de seguridad o medioambientales. También pueden declarar el abandono de buques no retirados. La DIMAR cuenta con facultades jurisdiccionales para dirimir controversias civiles y contractuales relacionadas con accidentes marítimos, actuando en segunda instancia. El régimen sancionador propuesto es detallado, con multas según el tipo de infracción y características del buque. La reincidencia puede llevar a la suspensión o revocación de licencias. Las infracciones pueden ser documentadas directamente por inspectores o miembros de la Guardia Costera, y las multas se ejecutan por vía coercitiva.

Ecuador

La Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima y Fluvial designa a la Fuerza Naval del Ecuador como autoridad marítima nacional, operando a través de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) y sus órganos subordinados: direcciones regionales y capitanías de puerto. DIRNEA define y ejecuta la política marítima del país, ejerciendo funciones de policía marítima, inspección, abordaje y aprehensión de buques nacionales y extranjeros. Las capitanías gestionan el registro de embarcaciones, autorizan cambios de bandera, declaran abandono de buques y fiscalizan el cumplimiento de la normativa. Están facultadas para condicionar el ingreso de buques en situaciones de riesgo ambiental, imponer sanciones administrativas e incluso suspender operaciones portuarias. Las infracciones leves son juzgadas por las capitanías; los siniestros graves o con pérdida de vidas son competencia de un jurado de capitanes. Las reincidencias agravan las

sanciones y pueden implicar suspensión de licencias. En casos de contaminación, se establece la responsabilidad solidaria del capitán, propietario, armador, agente y operador, quienes deben cubrir los costos de remediación.

Estados Unidos da América

El Maritime Transportation Security Act of 2002 asigna responsabilidades a funcionarios federales designados por el Secretario de Seguridad Nacional (Homeland Security), quienes deben implementar medidas de seguridad marítima, evaluar vulnerabilidades y exigir planes de seguridad (§70103(b)). Aunque la ley no designa expresamente a una “autoridad marítima nacional”, la U.S. Coast Guard (Guardia Costera) asume de facto esa función. La Guardia Costera establece criterios de inspección de buques, coordina acciones frente a amenazas, aplica estándares de seguridad física y controla el acceso a instalaciones portuarias. El Título 46 del US Code complementa esta ley, delegando funciones regulatorias a los departamentos de Transporte y Defensa. Este cuerpo normativo regula desde la certificación de embarcaciones hasta la investigación de accidentes, fiscalización del comercio marítimo y sanciones ambientales. Particular atención se da a buques tanque y prácticas sostenibles como la gestión de lastres y descargas.

2.3 Desafíos Jurídicos Contemporáneos

El análisis comparado de los marcos normativos nacionales en materia marítima revela tendencias comunes que evidencian un compromiso regional con el fortalecimiento legal de la seguridad marítima. Entre las principales coincidencias, destacan:

- La incorporación progresiva de tratados multilaterales —especialmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el Código ISPS— como base normativa en legislaciones nacionales.
- La promulgación de leyes específicas que abordan delitos marítimos, vigilancia costera, protección ambiental y control en zonas económicas exclusivas (ZEE).
- La consolidación de autoridades marítimas integradas —como capitanías de puerto, guardias costeras y comandos navales— con competencias administrativas, operativas y judiciales.

No obstante, este mismo análisis pone en evidencia limitaciones estructurales y asimetrías jurídicas que afectan directamente la eficacia de la cooperación interestatal. Algunas de las brechas persistentes incluyen:

- Disparidades en la capacidad de fiscalización, judicialización y ejecución de sanciones, especialmente en delitos cometidos en alta mar o en espacios de jurisdicción ambigua.
- Ausencia o debilidad de marcos normativos frente a amenazas emergentes como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), el uso de embarcaciones semisumergibles o la ciberdelincuencia marítima.
- Escasa articulación normativa en zonas marítimas fronterizas, donde la falta de protocolos binacionales o acuerdos operativos conjuntos obstaculiza una respuesta efectiva ante incidentes.

A partir de estos hallazgos, pueden identificarse desafíos jurídicos contemporáneos que limitan el desarrollo de una arquitectura legal hemisférica coherente. Entre los más relevantes se encuentran:

- a) Ambigüedad jurisdiccional en zonas marítimas complejas: La ausencia de delimitaciones precisas o la superposición de competencias en áreas contiguas, rutas compartidas o espacios en disputa, dificulta la actuación coordinada y genera incertidumbre jurídica en materia de vigilancia, interdicción o aplicación de sanciones.
- b) Criminalización insuficiente de nuevas amenazas: No todos los Estados han tipificado adecuadamente conductas como la pesca INDNR, el tráfico de migrantes por mar, el uso de embarcaciones no tripuladas o los ataques cibernéticos a infraestructura portuaria, lo cual limita las capacidades de intervención y judicialización.
- c) Des actualización normativa frente al avance tecnológico: El desarrollo de tecnologías emergentes —como vehículos autónomos, inteligencia artificial aplicada al tráfico marítimo, sistemas de encriptación y drones de vigilancia— supera en muchos casos la capacidad regulatoria vigente, creando vacíos legales susceptibles de ser aprovechados por organizaciones criminales.
- d) Desconexión entre legislación penal y marítima: En varios países, el marco penal no contempla de manera específica las particularidades del entorno marítimo, lo que se traduce en vacíos procesales, dificultades probatorias y limitaciones en la persecución efectiva de delitos cometidos en el mar.
- e) Implementación deficiente de tratados internacionales: A pesar de la suscripción de convenios relevantes, muchos Estados no han desarrollado las normas

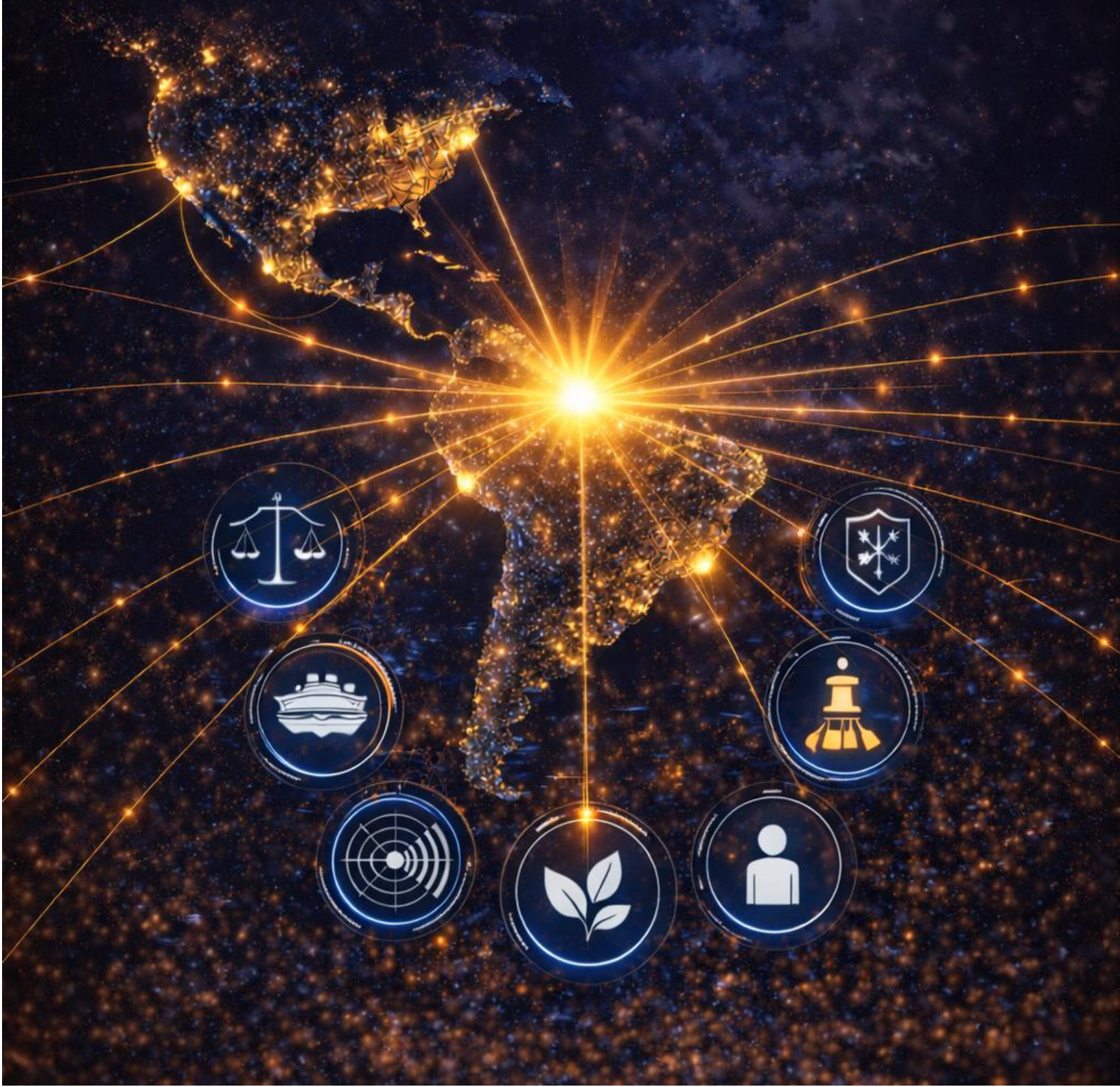
internas de implementación ni los mecanismos de cumplimiento requeridos, reduciendo así su aplicabilidad operativa y su impacto real en el terreno.

A manera de conclusión del presente capítulo se puede afirmar que, estas debilidades normativas reflejan no solo desigualdades legislativas, sino también limitaciones institucionales, presupuestarias y técnicas que afectan la coherencia jurídica de la región en materia de Seguridad Marítima. Así mismo, el marco jurídico representa una condición habilitante fundamental para la aplicación efectiva de buenas prácticas en seguridad marítima. Su solidez, claridad y actualización son indispensables para garantizar la legalidad, la interoperabilidad y la cooperación internacional.

Por lo anterior, la presente guía se apoya en este andamiaje normativo como eje estructural, proponiendo prácticas alineadas con el derecho internacional, los compromisos multilaterales y las realidades institucionales de los Estados del hemisferio. A través de este enfoque jurídico integrado, se promueve una seguridad marítima regional que combine el respeto a la soberanía nacional con la necesidad de construir soluciones solidarias, sostenibles y efectivas ante amenazas compartidas.

CAPÍTULO III

UN MAR SEGURO: EJES ESTRATÉGICOS DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA HEMISFÉRICA



3.1 Definición Conjunta de Seguridad Marítima

Desde el inicio de la investigación, se identificó que uno de los principales desafíos para alcanzar una comprensión compartida sobre la Seguridad Marítima era la multiplicidad de enfoques y la falta de uniformidad en la terminología utilizada por los diferentes actores involucrados. Esto refleja las diversas realidades geopolíticas, económicas y sociales de los países del hemisferio, así como la evolución de sus marcos normativos en materia de seguridad y defensa. Por ejemplo, mientras algunos países del hemisferio americano priorizan la protección de sus rutas comerciales y puertos, otros se centran más en el combate al narcotráfico y al crimen organizado transnacional en sus mares territoriales.

Por lo anterior, la primera tarea para el presente proyecto de investigación fue la de establecer una definición consensuada de Seguridad Marítima adaptada al proyecto, que considerara las particularidades del hemisferio americano; a la vez que de realizar un esfuerzo para materializar un glosario de términos comunes que facilitara la comprensión y unificación de conceptos clave entre los diversos actores involucrados, proporcionando una base conceptual sólida para el desarrollo del resto del proyecto.

Este proceso fue fundamental para alinear las diferentes perspectivas y enfoques de los países participantes, dada la diversidad geopolítica y los distintos contextos nacionales de la región. El logro de un entendimiento simplificado y estandarizado en proyectos colaborativos internacionales, especialmente en un área multidimensional como la Seguridad Marítima, donde participan actores con marcos normativos, prioridades y desafíos diversos. El cumplimiento de este objetivo específico no solo facilita la implementación efectiva de políticas conjuntas, sino que también promueve una integración sostenible y operativa entre los países del hemisferio.

Una vez finalizada la elaboración del glosario, el proyecto avanzó hacia uno de los debates más críticos: la construcción de una definición consensuada del concepto de Seguridad Marítima. Este proceso enfrentó el desafío de integrar las múltiples dimensiones inherentes a la Seguridad Marítima, especialmente en un contexto tan complejo y dinámico como el hemisferio occidental. La diversidad geopolítica de la región, donde los Estados se enfrentan a distintas amenazas y adoptan enfoques diversos respecto al papel del Estado en la protección de sus espacios marítimos, dificultó la formulación de una única definición capaz de abarcar adecuadamente las preocupaciones y prioridades de todos los países involucrados.

El debate reunió a especialistas en seguridad y defensa, expertos en política marítima y representantes de organizaciones internacionales, quienes aportaron diversas perspectivas, abarcando desde la protección contra amenazas tradicionales, como los conflictos interestatales, hasta amenazas emergentes, como el crimen organizado transnacional (narcotráfico, piratería, trata de personas), la pesca ilegal y la degradación ambiental de los mares.

Este enfoque interdisciplinario permitió identificar una serie de elementos clave que debían ser incorporados en una definición amplia, práctica y operativa de Seguridad Marítima:

a) Protección de infraestructuras críticas

La Seguridad Marítima depende en gran medida de la protección de infraestructuras estratégicas como puertos, rutas de navegación y canales internacionales, entre ellos el Canal de Panamá. Estas infraestructuras son fundamentales para el comercio internacional y la estabilidad económica de los países del hemisferio. Según la Organización Marítima Internacional (IMO, 2020), cualquier interrupción o ataque a estas instalaciones puede generar efectos en cadena que impactan negativamente el comercio global y las economías locales.

b) Vigilancia y respuesta a actividades ilícitas en aguas territoriales e internacionales

La creciente presencia de actividades ilícitas en los mares, como el narcotráfico, la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), la piratería y el tráfico de personas, representa una amenaza directa para la seguridad de los Estados costeros y sus socios comerciales. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) destaca la responsabilidad de los Estados en el monitoreo y control de estas actividades en sus zonas económicas exclusivas. En este contexto, la vigilancia marítima y la cooperación intergubernamental son esenciales para disuadir, detectar y responder a estas amenazas.

c) Preservación del entorno marítimo

El deterioro ambiental de los mares, ocasionado por la contaminación, la sobreexplotación de los recursos marinos y el impacto de desastres naturales, es una preocupación creciente que afecta no solo a la biodiversidad, sino también a las economías costeras que dependen de sectores como la pesca, el turismo y la energía marina. El

convenio MARPOL y otros instrumentos internacionales subrayan la necesidad de adoptar políticas de protección ambiental para mitigar los efectos negativos de la actividad humana en el medio marino. La Seguridad Marítima, en este sentido, debe integrar la protección del entorno como un componente clave para garantizar un desarrollo económico sostenible.

d) Cooperación multinacional e interagencial

Una de las principales conclusiones del debate fue que la Seguridad Marítima no puede lograrse de forma unilateral. La naturaleza transnacional de las amenazas exige una cooperación constante entre los Estados y la participación activa de diversas agencias, tanto militares como civiles, incluyendo fuerzas navales, guardacostas, ministerios de defensa, aduanas y agencias medioambientales. Instituciones como la Junta Interamericana de Defensa han destacado la importancia de establecer marcos de cooperación regional para compartir información, coordinar operaciones conjuntas y adoptar enfoques comunes frente a los desafíos marítimos.

e) Seguridad, Protección y Defensa del entorno Marítimo

Para enriquecer el debate sobre el concepto de Seguridad Marítima, es necesario explorar los términos “Seguridad Marítima” (Maritime Security), “Protección Marítima” (Maritime Protection) y “Defensa Marítima” (Maritime Defense), los cuales, aunque relacionados, presentan diferencias claras en cuanto a su alcance, objetivos y enfoques operativos.

Este análisis se realiza bajo una óptica interdisciplinaria que combina aspectos del derecho del mar, seguridad internacional y el rol de las Fuerzas Armadas (FF.AA.) y organismos civiles en la protección de los espacios marítimos. Así mismo, es importante señalar que en inglés existe una distinción conceptual significativa entre Maritime Safety (seguridad en la navegación y protección contra accidentes) y Maritime Security (protección contra amenazas intencionadas), lo cual no siempre encuentra una traducción exacta en español. Este punto es especialmente relevante, ya que puede generar ambigüedades en los marcos normativos y operativos dentro del hemisferio americano.

Seguridad Marítima: Un concepto multidimensional.

La Seguridad Marítima (Maritime Security) se define como el conjunto de medidas destinadas a proteger el entorno marítimo y las actividades legítimas en los océanos contra amenazas convencionales y no convencionales. Este concepto ha evolucionado con el

tiempo, pasando de una preocupación principalmente militar a un enfoque integral que abarca aspectos económicos, medioambientales y de seguridad humana.

La Organización Marítima Internacional ha desempeñado un papel fundamental en esta evolución, estableciendo marcos normativos como el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS Code) y promoviendo la cooperación internacional.

La Seguridad Marítima incluye la prevención de amenazas como la piratería, el narcotráfico, el contrabando de armas, la pesca ilegal y el terrorismo marítimo. Por ejemplo, los esfuerzos internacionales para reducir los ataques de piratas en el Cuerno de África, a través de operaciones coordinadas como la Operación Atalanta de la Unión Europea, representan un modelo exitoso de Seguridad Marítima preventiva (Bueger, 2015). Otro aspecto destacable de la Seguridad Marítima es su relación con el derecho internacional, particularmente con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según esta convención, los Estados son responsables de garantizar la seguridad en sus aguas territoriales y zonas económicas exclusivas, lo que implica tanto la prevención de actividades ilícitas como la protección del medio ambiente marino (CONVEMAR, 1982).

Protección marítima: Un enfoque específico tras el 9/11.

La protección marítima (Maritime Protection) tiene un enfoque más específico y está centrada en la prevención de amenazas intencionadas, como el terrorismo, el sabotaje y el crimen organizado, que pueden afectar tanto a embarcaciones como a infraestructuras portuarias y marítimas críticas. Este concepto adquirió una mayor relevancia internacional tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, cuando se reconoció la necesidad de fortalecer la seguridad de los puertos y las rutas marítimas frente a amenazas terroristas.

En respuesta, la OMI adoptó el ISPS Code en 2002, un marco regulatorio obligatorio que exige la implementación de medidas de seguridad específicas en los puertos y buques internacionales (IMO, 2003). El Código ISPS establece medidas como controles de acceso, sistemas de vigilancia y planes de emergencia para proteger las infraestructuras marítimas contra actos de terrorismo y sabotaje. Por ejemplo, puertos estratégicos como el de Los Ángeles en Estados Unidos o el de Santos en Brasil han implementado sistemas avanzados de monitoreo y control para cumplir con los estándares internacionales (González, 2018).

A diferencia de la Seguridad Marítima, que tiene un alcance más amplio, la protección marítima se enfoca principalmente en la seguridad física y operacional de las instalaciones críticas, siendo este un pilar esencial para el comercio global y la estabilidad económica de los Estados.

Defensa en el entorno Marítimo: El papel estratégico de las Fuerzas Armadas.

La defensa marítima (Maritime Defense) se refiere a las capacidades militares de un Estado para proteger su soberanía, territorio marítimo y recursos naturales frente a agresiones externas o conflictos armados. Este concepto tiene un enfoque eminentemente militar y está relacionado con el despliegue de fuerzas navales y guardias costeras para garantizar la integridad territorial y la seguridad del Estado en sus espacios marítimos.

En el hemisferio americano, las armadas nacionales desempeñan un papel fundamental en la defensa marítima, con funciones permanentes de patrullaje, disuasión y respuesta rápida ante amenazas. Por ejemplo, la Armada de México y la Guardia Costera de Estados Unidos han cooperado en operaciones conjuntas para combatir el narcotráfico en el Caribe y el Golfo de México, destacando la importancia de la cooperación multinacional en la defensa de los espacios marítimos (Hernández, 2019).

La Defensa en el entorno Marítima no solo implica la protección contra agresiones militares directas, sino también la vigilancia de áreas marítimas estratégicas, como el Estrecho de Magallanes y el Canal de Panamá, cuyo control es vital para la seguridad del comercio internacional y la proyección de poder en la región.

Aunque estos conceptos presentan diferencias claras, están profundamente interrelacionados. La Seguridad Marítima depende de una protección marítima adecuada para prevenir incidentes específicos, mientras que la defensa marítima puede ser necesaria en situaciones extremas de conflicto o amenazas externas. Una gestión integral de los espacios marítimos requiere la combinación coordinada de estos tres elementos para abordar eficazmente los riesgos y las amenazas, garantizando la estabilidad y la seguridad regional.

En este sentido, cada término tiene su lugar específico dentro de la gestión y regulación de los océanos, pero su integración es esencial para hacer frente a los desafíos marítimos contemporáneos. Tras varias rondas de discusiones y análisis, se lograron dos definiciones consensuadas preliminares de Seguridad Marítima. Estas definiciones no solo reflejan la

complejidad y multidimensionalidad del concepto, sino que también están adaptadas a las particularidades del hemisferio americano, donde las amenazas transnacionales y la diversidad geopolítica requieren enfoques específicos.

Concepto	Objetivo Principal	Ámbito	Actores Principales
Seguridad Marítima	Proteger el uso legítimo y seguro de los océanos frente a amenazas multidimensionales (piratería, tráfico ilícito, riesgos ambientales).	Civil, ambiental y multinacional.	Organizaciones internacionales (OMI, OEA), gobiernos, guardacostas, ONG, sector privado.
Protección Marítima	Prevenir actos ilícitos intencionados contra embarcaciones, puertos e infraestructuras críticas (terrorismo, sabotaje, crimen organizado).	Civil, portuaria y de seguridad física.	Autoridades portuarias, compañías navieras, agencias de seguridad, organismos nacionales y locales.
Defensa en el entorno Marítimo	Salvaguardar la soberanía nacional, la integridad territorial y la seguridad del espacio marítimo frente a agresiones externas o conflictos armados.	Militar y estratégico.	Fuerzas navales, armadas nacionales, guardias costeras, ministerios de defensa.

Tabla 1. Distinción operativa y conceptual de la Seguridad Marítima, la Protección Marítima y la Defensa en el entorno Marítimo.

Primera definición consensuada de Seguridad Marítima:

La Seguridad Marítima se define como la capacidad de los Estados para proteger y salvaguardar sus espacios marítimos, incluidas sus rutas comerciales, puertos, recursos marinos y ecosistemas, frente a amenazas tanto convencionales como asimétricas. Esto se logra a través de la cooperación multinacional, la acción interagencial y la implementación de

políticas coordinadas de defensa y gobernanza marítima, en beneficio de la estabilidad y del desarrollo económico regional.

Segunda definición consensuada de Seguridad Marítima:

La Seguridad Marítima se define como el conjunto de políticas, estrategias, acciones y medidas coordinadas destinadas a proteger los espacios marítimos, las personas, las embarcaciones, las instalaciones portuarias y los bienes asociados a las actividades marítimas frente a amenazas y riesgos de diversa índole.

Esta última definición incluye, pero no se limita a:

- a) Amenazas naturales: Condiciones climáticas extremas, desastres naturales y riesgos ambientales que afectan la seguridad de las actividades marítimas. Ejemplos de esto son huracanes en el Caribe y tsunamis en el Pacífico.
- b) Amenazas humanas: Actividades delictivas como la piratería, el terrorismo marítimo, el tráfico ilícito de drogas, la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), el contrabando y cualquier acción que comprometa la estabilidad de las operaciones marítimas y la seguridad regional. Por ejemplo, la piratería en el Golfo de Guinea y el tráfico de drogas en el Caribe.
- c) Protección de infraestructuras críticas: La salvaguarda de puertos estratégicos, canales de navegación, corredores interoceánicos y otras instalaciones esenciales para el comercio internacional y la economía regional. El Canal de Panamá y los puertos de Santos y Veracruz son ejemplos de infraestructuras cuya protección es vital.
- d) Cumplimiento de normas internacionales: La adopción de estándares y regulaciones establecidos por organismos como la Organización Marítima Internacional y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los cuales garantizan la seguridad de la vida en el mar, la navegación segura y la protección del entorno marino. El Código ISPS, por ejemplo, regula la protección física de buques y puertos.

Consenso desde un enfoque integral y multidimensional

La Seguridad Marítima bajo la óptica antes presentada se fundamenta desde una perspectiva académica integral y multidimensional que involucra:

- Cooperación internacional: La colaboración entre Estados para compartir información y coordinar operaciones conjuntas, esencial frente a amenazas transnacionales.
- Desarrollo de capacidades técnicas y tecnológicas: Implementación de sistemas avanzados de monitoreo, vigilancia y respuesta rápida, como el uso de drones, satélites y sistemas automáticos de identificación de buques.
- Implementación de políticas públicas: Orientadas a la prevención y mitigación de riesgos, promoviendo la resiliencia de los Estados y la sostenibilidad del entorno marítimo.

La lógica de la integralidad y multidimensionalidad tiene como objetivo final garantizar que el término permita a todos los actores en el ámbito marítimo la funcionalidad, la sostenibilidad y la protección de los espacios marítimos como componentes esenciales del desarrollo económico, social y medioambiental, tanto a nivel hemisférico como global.

Esta definición refleja cómo la Seguridad Marítima abarca múltiples dimensiones: Defensa nacional: A través del papel permanente de las Fuerzas Armadas, como las armadas y las guardias costeras, que son responsables de patrullar, disuadir y responder a amenazas militares y delictivas. La Armada de Colombia, por ejemplo, ha desempeñado un papel clave en el combate al narcotráfico en el Caribe, mientras que la Guardia Costera de Estados Unidos trabaja constantemente en operaciones de interdicción marítima.

Cooperación regional: Dado que muchas de las amenazas marítimas son transnacionales, la cooperación entre los Estados del hemisferio es fundamental. Iniciativas como el Sistema de Cooperación Regional para la Vigilancia y Seguridad Marítima de la OEA son ejemplos claros de esfuerzos colectivos.

Preservación del medio ambiente: La protección del entorno marítimo es crucial no solo para la biodiversidad, sino también para las economías locales dependientes de la pesca y el turismo. La pesca ilegal y la contaminación representan amenazas significativas que deben abordarse mediante políticas de sostenibilidad y cumplimiento de normas internacionales como MARPOL.

El consenso alcanzado permitió desarrollar una definición que refleja la complejidad y la multidimensionalidad del concepto de Seguridad Marítima:

“La Seguridad Marítima es el conjunto de políticas, acciones y medidas orientadas a proteger los espacios marítimos y sus recursos frente a amenazas convencionales y no convencionales, garantizando la protección de infraestructuras críticas, la vigilancia de actividades ilícitas, la preservación del entorno marino y la cooperación multinacional para el desarrollo sostenible y la estabilidad regional.”

Esta definición no solo proporciona un marco conceptual común, sino que también establece las bases para el desarrollo de políticas coordinadas y estrategias operativas. Al incorporar las prioridades y perspectivas de todos los actores involucrados, asegura su aplicabilidad en distintos contextos nacionales y regionales, promoviendo la gobernanza marítima y la seguridad integral en el hemisferio.

El proceso de definición consensuada no fue simplemente un ejercicio teórico, sino un esfuerzo práctico orientado a la construcción de un entendimiento operativo que permita a los países del hemisferio trabajar de manera conjunta. Este logro es esencial para enfrentar eficazmente amenazas como el narcotráfico, la pesca ilegal y la degradación ambiental, y también para fortalecer la resiliencia de las economías costeras y la seguridad de los flujos comerciales internacionales. De esta manera, el concepto consensuado de Seguridad Marítima no solo es una herramienta académica, sino un pilar estratégico para la acción regional coordinada.

El cumplimiento de este objetivo específico representó un avance significativo para el proyecto, al proporcionar una base conceptual sólida y consensuada que facilita el desarrollo de las actividades futuras. La creación del glosario de términos comunes y la definición consensuada de Seguridad Marítima no solo mejoraron la comunicación y el entendimiento entre los actores involucrados, sino que también establecieron una visión compartida respecto a los desafíos y oportunidades en materia de Seguridad Marítima en el hemisferio. Este proceso destacó el valor de la cooperación efectiva entre países y disciplinas, lograda mediante una estrategia basada en clúster de investigación, que demostró ser adecuada para abordar problemas complejos y multidimensionales.

La definición consensuada de Seguridad Marítima proporciona una plataforma de referencia útil tanto para la formulación de políticas públicas como para la cooperación operativa entre Estados. Al integrar aspectos de defensa nacional, protección ambiental y gobernanza regional, esta plataforma promueve una gobernanza marítima más sólida y coordinada. De esta forma, contribuye a la estabilidad, la seguridad y el desarrollo sostenible

del hemisferio, sentando las bases para futuras iniciativas de colaboración y resiliencia frente a amenazas transnacionales.

Finalmente, es importante señalar que los conceptos mencionados anteriormente no compiten ni se superponen a los establecidos por cada Armada o Guardia Costera. La presente Guía de Buenas Prácticas, un documento de carácter académico, se inscribe en el contexto de un esfuerzo colaborativo para abordar retos hemisféricos comunes, y no pretende estandarizar conceptos que pueden diferir en función de las particularidades de cada país, como es el caso del concepto de «seguridad marítima».

3.2 Principales Aspectos de Seguridad Marítima Hemisférica

El presente capítulo expone los resultados obtenidos a partir del análisis estratégico y operativo desarrollado en el marco de esta guía, con el objetivo de delimitar e interpretar los principales aspectos que conforman el ámbito de la definición consensuada de Seguridad Marítima para el Hemisferio americano.

El análisis parte del reconocimiento de los espacios marítimos como entornos complejos, interdependientes y transnacionales, donde confluyen amenazas tradicionales y emergentes, así como oportunidades estratégicas para el desarrollo, la protección ambiental y la cooperación internacional. En consecuencia, el enfoque adoptado se centró en la identificación, evaluación y gestión de riesgos, amenazas y factores potenciadores de inestabilidad, vinculados a los diversos usos del mar en la región.

Esta delimitación permite analizar el entorno marítimo a la luz de los desafíos del siglo XXI, considerando su impacto directo sobre la estabilidad regional y su potencial para fomentar un desarrollo sostenible e inclusivo. Los aspectos clave de la seguridad marítima se definen, en este contexto, como aquellos elementos estratégicos que capacitan a los Estados y a la comunidad internacional para prevenir, mitigar y responder de forma efectiva a los óbices que amenazan a la gobernanza marítima regional.

Dichos aspectos incluyen tanto amenazas tradicionales, como la piratería, el contrabando y la protección de infraestructuras críticas, como amenazas emergentes, tales como los ciberataques a sistemas portuarios, la pesca INDNR, y los efectos del cambio climático sobre la seguridad y la habitabilidad costera. Su identificación y tratamiento adecuado resultan esenciales para la estabilidad política, la protección ambiental, la resiliencia institucional y el fortalecimiento de la cooperación internacional. Desde esta

perspectiva, los aspectos de la seguridad marítima no se conciben como elementos aislados, sino como componentes interdependientes que exigen una respuesta coordinada, interinstitucional y multinacional, basada en políticas públicas integradas, normas internacionales y mecanismos de colaboración regional.

Reconociendo la diversidad geográfica, económica y normativa de los Estados del hemisferio, este capítulo organiza los principales aspectos de la seguridad marítima hemisférica en siete ejes estratégicos, los cuales han servido como categorías transversales de análisis para la identificación, clasificación y documentación de las buenas prácticas recopiladas en esta guía. Cada uno de estos ejes representa un ámbito crítico de acción, y su abordaje de forma coordinada e integrada permite avanzar hacia un modelo de seguridad marítima multidimensional, sostenible y solidaria, alineado con los valores y prioridades de la comunidad interamericana.

3.2.1 Eje Estratégico I: Gobernanza y normatividad Oceánica

Este eje estratégico se enfoca en el fortalecimiento de la arquitectura legal e institucional que sustenta la gestión del espacio marítimo en los países del hemisferio. La gobernanza oceánica contemporánea demanda un enfoque integral, transversal y multinivel, capaz de armonizar los intereses estratégicos, económicos, ecológicos y sociales vinculados al uso sostenible del mar.

Una gobernanza marítima efectiva se apoya en los siguientes pilares fundamentales:

- Alineación jurídica con el Derecho Internacional del Mar: La implementación coherente de instrumentos como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar resulta esencial para asegurar una base legal compartida que regule la soberanía, jurisdicción, conservación y uso racional de los recursos marinos (Radovich, 2018).
- Instituciones marítimas robustas: Es necesario consolidar entes públicos con competencias claramente delimitadas, dotados de recursos humanos y financieros suficientes, y con capacidad de coordinación interinstitucional (Vivero & Mateos, 2010).
- Planificación espacial marina: La adopción de instrumentos como la planificación del espacio marítimo y el ordenamiento territorial marino permite gestionar usos conflictivos, proteger ecosistemas y fomentar una economía azul sostenible (Rivera-Páez, 2018; Murillo-Zamora, 2021).

- Participación activa en la gobernanza regional y global: La colaboración en organismos multilaterales como la OMI, COI-UNESCO o la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos fortalece la capacidad de incidir en procesos normativos y estratégicos que afectan directamente los intereses marítimos nacionales (Sánchez-Terán, 2025).

La consolidación de este eje estratégico representa un paso decisivo para el fortalecimiento de la gobernanza oceánica en el hemisferio. Al promover marcos regulatorios claros y coherentes con el Derecho Internacional del Mar, se refuerza la seguridad jurídica y se favorece un entorno de cooperación y confianza entre los Estados ribereños. Esta visión compartida permite abordar desafíos comunes con instrumentos eficaces y enfoques coordinados. Así mismo, al fomentar procesos de planificación espacial marina basados en evidencia técnica y al robustecer las capacidades institucionales nacionales, se habilita una toma de decisiones más informada, inclusiva y orientada al desarrollo sostenible.

En su conjunto, este eje contribuye a cimentar una arquitectura de gobernanza que no solo ordena y protege los espacios marítimos, sino que también reafirma el compromiso de los países del hemisferio con la paz, la prosperidad y la sostenibilidad de nuestros océanos.

3.2.2 Eje Estratégico II: Defensa ante amenazas ilícitas

Los Estados americanos enfrentan amenazas crecientes por parte de organizaciones criminales transnacionales que utilizan el mar como escenario de actividades ilícitas, tales como:

- Tráfico ilícito de drogas, armas y personas.
- Contrabando de mercancías y uso de embarcaciones no registradas.
- Empleo de tecnologías subacuáticas para eludir controles (como semisumergibles).

Las buenas prácticas documentadas en este eje evidencian acciones coordinadas de interdicción marítima, creación de centros de fusión de inteligencia, y establecimiento de acuerdos operativos bilaterales y multilaterales para patrullaje conjunto, vigilancia aérea y persecución extraterritorial.

El tráfico ilícito de drogas

El uso de rutas marítimas se consolida como una de las principales amenazas a la seguridad hemisférica. Diversas modalidades —contenedores, embarcaciones rápidas,

semisumergibles— son empleadas por redes criminales para transportar estupefacientes desde países productores hacia mercados de consumo en América del Norte, Europa y África.

Este fenómeno afecta a Estados ribereños e insulares, con implicaciones en la seguridad nacional, la estabilidad institucional y la integridad logística portuaria. Frente a ello, diversos países del hemisferio han desarrollado respuestas sostenidas y coordinadas, que sirven de referencia para la formulación de buenas prácticas compartidas.

Contexto y diagnóstico

El tráfico marítimo de drogas se ha incrementado significativamente desde inicios de los años 2000, particularmente en el Caribe, el Pacífico Oriental y el Atlántico Sur. Factores clave incluyen:

- Porosidad de rutas marítimas con escasa vigilancia.
- Limitada capacidad de fiscalización en alta mar.
- Uso de puertos como puntos de consolidación y tránsito.
- Sofisticación tecnológica de las redes delictivas.

Este entorno de riesgo persistente obliga a los Estados a diseñar estrategias integradas para disuadir, interceptar y prevenir el uso ilícito de sus espacios marítimos.

Objetivos del análisis del caso

- Identificar buenas prácticas en la lucha contra el tráfico marítimo de drogas.
- Documentar experiencias exitosas de cooperación bilateral y multilateral.
- Analizar oportunidades de fortalecimiento de capacidades nacionales y regionales.
- Proporcionar un marco técnico-político de referencia para la toma de decisiones.

Experiencias exitosas documentadas

Peru: Interdicción de embarcación semisumergible en alta mar: fortalecimiento de la capacidad de control oceánico del Perú (2019)

Entre las experiencias operativas más relevantes en materia de interdicción marítima en el Pacífico suroriental, destaca la acción ejecutada el 7 de diciembre de 2019 por la Marina

de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional, la cual marcó un hito institucional al lograr la primera interceptación exitosa de una embarcación semisumergible dedicada al narcotráfico en aguas oceánicas alejadas de la costa nacional.

La operación se desarrolló aproximadamente a 178 millas náuticas del litoral, frente a Talara, evidenciando la proyección del accionar delictivo hacia espacios de alta mar tradicionalmente considerados de difícil vigilancia. La embarcación intervenida había zarpado desde Machala (Ecuador) y, conforme a la derrota estimada, pretendía navegar al sur de las Islas Galápagos con destino final a México, utilizando rutas oceánicas de baja densidad de tráfico marítimo para evadir los sistemas de control.

El medio empleado correspondía a una plataforma semisumergible de fabricación artesanal, construida en fibra de vidrio y madera, de perfil bajo y reducida firma de radar, diseñada específicamente para el transporte clandestino de grandes volúmenes de estupefacientes. Estas características técnicas combinadas con una elevada autonomía proporcionada por tanques de combustible de hasta 4,000 galones y velocidades de entre 12 y 15 nudos con carga le permitían operar prolongadamente en mar abierto, disminuyendo la probabilidad de detección por medios convencionales.

Durante la intervención fueron detenidos cuatro tripulantes de nacionalidad extranjera y se incautaron 1,117 kilogramos de clorhidrato de cocaína, estimándose que la nave tenía capacidad para transportar hasta cuatro toneladas de carga ilícita. El resultado operativo no solo representó un golpe significativo a las redes del narcotráfico transnacional, sino que confirmó la creciente sofisticación tecnológica y logística de estas organizaciones criminales.

Desde una perspectiva estratégica, el caso evidenció tres aspectos centrales para la Seguridad Marítima Hemisférica. En primer lugar, la migración del narcotráfico hacia plataformas de baja detectabilidad y rutas oceánicas remotas, lo que incrementa la complejidad del control estatal. En segundo término, la necesidad de integrar inteligencia marítima, vigilancia aeronaval y patrullaje de largo alcance como condiciones indispensables para la detección temprana. Finalmente, la importancia de contar con unidades oceánicas con alta autonomía y permanencia en la mar, capaces de ejercer presencia sostenida más allá del litoral inmediato.

En este sentido, la operación constituye una buena práctica nacional de interdicción marítima, al demostrar la eficacia de la acción coordinada de la Autoridad Marítima peruana para ejercer soberanía, proteger el dominio marítimo y contribuir activamente a la lucha regional contra el crimen organizado transnacional. Asimismo, ofrece lecciones relevantes para otros Estados del hemisferio respecto a la necesidad de fortalecer capacidades de vigilancia offshore, interoperabilidad y cooperación internacional frente a amenazas emergentes en el entorno oceánico.

Colombia: ha consolidado sólidas capacidades de interdicción marítima, reforzadas a través de alianzas estratégicas con Estados Unidos y Panamá, así como por el despliegue intensivo de inteligencia naval y vigilancia costera. Desde 2018, esta estrategia se ha articulado bajo la Estrategia Naval Orión, una campaña multinacional que:

- Ha logrado incautaciones significativas: solo la versión 13 en 2024 logró más de 400 toneladas de drogas gracias al intercambio de inteligencia y coordinación multilateral.
- Ha involucrado a más de 60 países y 125 organizaciones en operaciones conjuntas, fortaleciendo interoperabilidad y capacidad de respuesta hemisférica.

México: Implementó un modelo conjunto de intervención entre la Armada y la Autoridad Marítima Nacional, centrado en el programa de contenedores y la modernización de tecnologías no invasivas de detección de contrabando marítimo. Esta estrategia ha sido complementada con la firma de acuerdos interinstitucionales clave, entre ellos el NAMSI (North American Maritime Security Initiative), marco trilateral con EE.UU. y Canadá que fortalece la interoperabilidad en operaciones marítimas regionales, y el Acuerdo Bicentenario con Estados Unidos (relevo del Plan Mérida), orientado a una cooperación más integral en seguridad y combate al narcotráfico marítimo.

Costa Rica y Panamá: Implementaron estrategias binacionales con apoyo internacional, integrando vigilancia aérea, fluvial y marítima.

CARICOM y la Comunidad Andina: Promovieron marcos de intercambio de inteligencia y armonización normativa regional.

Resultados y logros destacados

- Incremento sostenido de incautaciones en las principales rutas marítimas del hemisferio.
- Mayor presencia de patrullajes combinados y ejercicios multinacionales.
- Fortalecimiento de la cooperación entre Fuerzas Navales, Guardias Costeras, Aduanas y Agencias de inteligencia.
- Reconocimiento internacional de modelos aplicados por Colombia, Perú y República Dominicana.
- Mejora en protocolos de inspección y control portuario.
- Mejora de la cooperación internacional con base al bilateralismo nacional o institucional.

Lecciones aprendidas

- La cooperación internacional permanente es esencial ante amenazas transnacionales: la Operación Orión demostró que la acción coordinada entre 62 países multiplica el impacto operativo.
- La inversión en tecnología (AIS, VMS, drones) mejora la detección temprana: sistemas de vigilancia costera, marítima y aérea intensiva han incrementado significativamente la capacidad para identificar embarcaciones sospechosas
- La creación de centros de fusión de inteligencia interagencial permite anticipar movimientos delictivos: el intercambio de datos entre aduanas, naval y agencias de inteligencia ha sido clave para interceptar rutas emergentes.
- La capacitación especializada aumenta la eficacia en la detección de operaciones irregulares: la formación continua en técnicas operativas y uso de nuevas tecnologías ha elevado las tasas de éxito en operaciones marítimas.

Aporte a la guía de buenas prácticas

Estos casos proporcionan un modelo operativo comprobado para enfrentar el tráfico marítimo de drogas, sustentado en capacidades estatales y alianzas internacionales. También demuestra que es posible gestionar el riesgo sin comprometer el comercio, y que la respuesta regional coordinada es viable incluso en contextos de recursos limitados, siempre que exista voluntad política y cooperación internacional.

3.2.3 Eje Estratégico III: Desarrollo Económico Marítimo

El crecimiento de las economías marítimas en el hemisferio plantea tanto oportunidades como vulnerabilidades. Este eje se orienta a garantizar que actividades estratégicas —como el transporte marítimo, la pesca legal, el turismo costero y la exploración de recursos— se desarrollen en un entorno seguro, transparente y resiliente, libre de interferencias ilícitas o prácticas depredatorias.

La consolidación de un desarrollo económico marítimo sostenible requiere de condiciones que aseguren la legalidad, la trazabilidad de las actividades y la protección de las rutas comerciales. En este sentido, las buenas prácticas documentadas en este eje destacan mecanismos institucionales y regulatorios que han permitido fomentar un crecimiento inclusivo, compatible con los objetivos de seguridad, protección ambiental y estabilidad regional.

Entre las iniciativas identificadas, se incluyen:

- El fortalecimiento de marcos regulatorios sectoriales, que integran estándares internacionales de seguridad, sostenibilidad y control en actividades como la pesca, la navegación comercial y la explotación energética marina.
- La promoción de asociaciones público-privadas, particularmente en el ámbito portuario, con enfoque en inversiones conjuntas para mejorar la infraestructura, los controles de acceso y los sistemas de vigilancia costera.
- La implementación de programas de certificación internacional, orientados a garantizar la seguridad de la carga, la trazabilidad del comercio marítimo y el cumplimiento de normas ambientales y laborales.
- El impulso a proyectos de economía azul, que equilibran la generación de riqueza con la conservación del ecosistema marino, promoviendo el uso responsable de los recursos del mar.

Este eje refleja el compromiso de los Estados del hemisferio por vincular la prosperidad económica con la gobernanza marítima, reafirmando que el desarrollo sostenible de los océanos requiere tanto de políticas de fomento como de marcos sólidos de seguridad y legalidad.

3.2.4 Eje Estratégico IV: Protección técnica de la navegación

La navegación segura constituye un elemento esencial para el funcionamiento del comercio internacional, la protección del medio marino y la prevención de incidentes que puedan comprometer la vida humana en el mar. En ese marco, este eje estratégico aborda los aspectos técnicos, normativos y operativos que los Estados del hemisferio han fortalecido para garantizar la seguridad de la navegación en aguas jurisdiccionales y rutas internacionales.

Uno de los principales referentes para este eje son los lineamientos de la Organización Marítima Internacional, particularmente en materia de Sistemas de Identificación Automática (AIS) y Servicios de Tráfico Marítimo (VTS). Estas herramientas se han convertido en estándares globales para mejorar la conciencia situacional, facilitar la coordinación entre buques y autoridades costeras, y prevenir colisiones o encallamientos.

Las buenas prácticas documentadas en esta guía reflejan una creciente adopción de estas tecnologías y enfoques técnicos, entre ellos:

- La implementación de sistemas AIS, conforme a lo dispuesto por el Capítulo V del Convenio SOLAS, que obliga a buques de cierta envergadura a transmitir continuamente su posición, rumbo y velocidad a las autoridades costeras y otras embarcaciones.
- La instalación de sistemas VTS en puertos y zonas de alto tránsito marítimo, de acuerdo con las directrices del Manual sobre Servicios de Tráfico Marítimo de la OMI (IMO, 2013), los cuales contribuyen a una navegación más segura, fluida y supervisada.
- La modernización de cartas náuticas y sistemas de señalización marítima, que mejora la precisión de la navegación, especialmente en rutas críticas y canales restringidos.
- El desarrollo de procedimientos coordinados de respuesta ante emergencias, como accidentes, varaduras o condiciones meteorológicas adversas, los cuales involucran a capitanías de puerto, guardacostas, pilotos marítimos y centros de control marítimo.

El fortalecimiento de este eje ha demostrado ser clave para reducir riesgos operativos, mejorar la seguridad de las tripulaciones y proteger los ecosistemas costeros de potenciales impactos ambientales. Asimismo, al alinearse con los lineamientos técnicos y jurídicos de la

OMI, los Estados del hemisferio han podido elevar sus estándares de cumplimiento internacional y facilitar la interoperabilidad con actores globales.

3.2.5 Eje Estratégico V: Protección ambiental y de recursos naturales

La protección de los ecosistemas marinos y costeros constituye un pilar esencial de la seguridad marítima hemisférica, en consonancia con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de las Naciones Unidas: "Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible" (Naciones Unidas, 2024). Este eje se enfocó en la prevención de daños ecológicos, el uso responsable de los recursos naturales del mar, y la mitigación de las amenazas emergentes que comprometen la sostenibilidad del entorno oceánico y costero.

Los Estados del hemisferio han enfrentado una creciente presión sobre sus entornos marinos, causada por actividades como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), la contaminación marina, la acidificación oceánica y los efectos del cambio climático. Frente a este escenario, las buenas prácticas identificadas en este eje incluyeron:

- Control de la pesca INDNR, conforme al Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto y otros instrumentos derivados de la FAO.
- Establecimiento y monitoreo efectivo de áreas marinas protegidas (AMP), en línea con las metas del ODS 14.5 y las directrices del Convenio sobre la Diversidad Biológica.
- Regulación del tráfico marítimo en zonas ecológicamente sensibles, en coordinación con la Organización Marítima Internacional (OMI).
- Respuesta ante derrames y contaminaciones marítimas, con protocolos técnicos interoperables entre agencias marítimas, ambientales y de defensa civil.

Así mismo, el eje promueve la cooperación interinstitucional para el uso de tecnologías como imágenes satelitales, boyas oceánicas, sistemas de teledetección y sensores autónomos para el monitoreo de variables ambientales críticas, incluyendo la temperatura, salinidad, acidez y biodiversidad marina.

El análisis resaltó que el cumplimiento del ODS 14 requiere no sólo acciones normativas, sino también una inversión sostenida en ciencia oceánica, como lo indica la ONU (2024), dado que en promedio solo el 1.1% de los presupuestos nacionales de investigación está destinado al estudio de los océanos.

Las prácticas documentadas en este eje reforzaron la noción de que la seguridad marítima no puede desvincularse de la sostenibilidad ambiental. Al proteger los ecosistemas marinos, se fortalece la resiliencia de las comunidades costeras, se garantiza la continuidad de las actividades económicas dependientes del mar, y se preserva el patrimonio natural común del hemisferio.

3.2.6 Eje Estratégico VI: Investigación, tecnología y vigilancia oceánica

En el contexto hemisférico, este eje estratégico ha promovido capacidades que fortalecen la anticipación, prevención y respuesta ante amenazas naturales y antrópicas en el ámbito marítimo.

Entre las prácticas destacadas se incluyen:

- Desarrollo de observatorios oceanográficos regionales, articulados con redes internacionales como el Sistema Global de Observación del Océano (GOOS) y respaldados por organismos como NOAA y la UNESCO.
- Uso de tecnologías emergentes, como vehículos no tripulados (drones aéreos y submarinos), sensores autónomos, inteligencia artificial aplicada a la detección de anomalías, y sistemas automatizados de identificación (AIS).
- Vigilancia marítima integrada, mediante centros de comando y control con capacidades integradas a través de una adecuada y coordinación interinstitucional.
- Fortalecimiento de capacidades científicas, a través de cooperación Sur-Sur y programas de capacitación en oceanografía, clima y ciencias marinas.

Estas iniciativas permitieron no solo mejorar el conocimiento del medio marino, sino también anticipar fenómenos como tormentas, mareas rojas, acidificación oceánica, y desplazamientos de flotas pesqueras ilícitas. Además, contribuyeron al cumplimiento de la Agenda 2030, particularmente de los ODS 13 (Acción por el clima) y 14 (Vida submarina).

La cooperación en ciencia oceánica entre Estados americanos ha sido un factor determinante para reducir asimetrías en capacidades técnicas, y para consolidar una gobernanza basada en la evidencia. Instituciones como el Servicio Nacional del Océano de NOAA han liderado procesos de transferencia tecnológica y metodologías de monitoreo de vanguardia.

3.2.7 Eje Estratégico VII: Seguridad humana y cultural en el mar

La seguridad marítima, entendida en su dimensión más amplia, abarca la protección de las personas, las comunidades costeras y su relación cultural con el mar. Este enfoque humano prioriza los derechos, el bienestar y la dignidad de quienes habitan, trabajan o transitan en los espacios oceánicos del hemisferio. En este contexto, el presente eje estratégico integró dos componentes fundamentales: la seguridad humana en sentido amplio, y las operaciones de búsqueda y rescate marítimo (SAR, por sus siglas en inglés).

Protección humana y cultural en el entorno marítimo

Las buenas prácticas documentadas en esta dimensión incluyeron:

- Defensa de los derechos laborales y humanos de los tripulantes, conforme al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC, 2006).
- Protección de comunidades pesqueras artesanales, a menudo vulnerables frente a amenazas del crimen organizado, explotación laboral o pesca ilegal.
- Salvaguarda del patrimonio marítimo y cultural, incluyendo rutas ancestrales, prácticas náuticas tradicionales y territorios costeros de pueblos indígenas.
- Programas de educación oceánica, orientados a fomentar una ciudadanía marítima informada, respetuosa y comprometida con el uso sostenible del mar.

Operaciones de búsqueda y rescate (SAR)

En línea con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (IMO, SAR, 1979), los Estados del hemisferio americano han asumido la responsabilidad de prestar asistencia a personas en peligro en el mar, dentro de sus zonas de responsabilidad SAR, que frecuentemente abarcan hasta las 200 millas náuticas —y en muchos casos incluso más allá, en áreas de alta mar. Entre las principales prácticas identificadas se destacan:

- Establecimiento de Centros Coordinadores de Rescate Marítimo (MRCC), como los operados por Estados Unidos, Brasil, Chile, México y Canadá, con infraestructura y personal capacitado para responder a incidentes marítimos complejos.
- Participación en redes de cooperación internacional SAR, como la iniciativa de cooperación del Caribe (CARIBE EWS) o mecanismos subregionales de ayuda mutua.

- Uso de tecnología de punta, como sistemas EPIRB, señales AIS-SART, drones, aeronaves de vigilancia marítima y satélites para detección de emergencias.
- Entrenamiento conjunto y simulacros multinacionales, que han fortalecido la interoperabilidad entre fuerzas navales, guardacostas y autoridades civiles.

A pesar de los avances, el desafío persiste en zonas con menor capacidad operativa, donde el SAR se apoya en acuerdos bilaterales, patrullas combinadas o asistencia internacional. No obstante, los esfuerzos reflejan una clara voluntad hemisférica por garantizar la vida humana en el mar, sin importar nacionalidad, situación jurídica o lugar del incidente.

Enfoque transversal del eje

Este eje demostró que la seguridad marítima efectiva no se limita a cuestiones estratégicas o materiales, sino que requiere una comprensión profunda del componente humano y cultural. La integración de políticas de derechos humanos, protección comunitaria y cooperación SAR fortaleció la resiliencia social y técnica del entorno marítimo, y generó condiciones más justas y equitativas para quienes interactúan diariamente con los océanos.

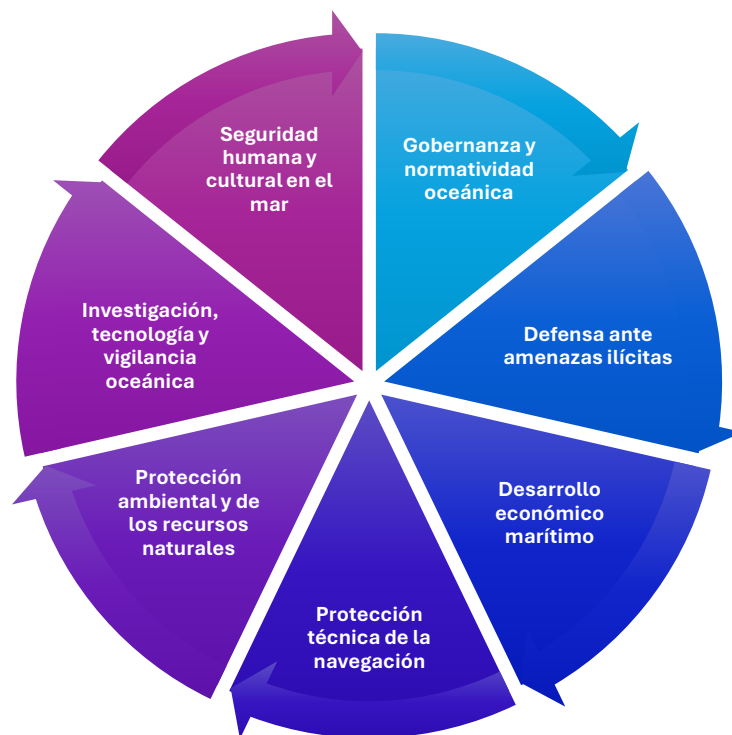


Figura 3. Ejes estratégicos de la Seguridad Marítima Hemisférica.

Amenazas y riesgos comunes en la región

La seguridad marítima hemisférica enfrenta una creciente complejidad, reflejada en un conjunto amplio de amenazas y riesgos compartidos entre los Estados del continente americano. Si bien cada país presenta realidades geográficas, institucionales y socioeconómicas propias, existe un patrón convergente de vulnerabilidades que comprometen la soberanía, la sostenibilidad ambiental, la seguridad humana y la estabilidad regional.

Este apartado identifica y sistematiza las amenazas más relevantes que emergen del análisis comparado de experiencias nacionales compartida por los distintos participantes del Equipo de Trabajo de la Guía De Buenas Prácticas, reconociendo su interconexión y su impacto multiescalar.

Amenazas ilícitas y deliberadas

Narcotráfico y crimen organizado transnacional: La utilización del espacio marítimo como ruta de tránsito para el transporte de drogas, precursores químicos, armas, contrabando y trata de personas es una constante en los reportes nacionales. Redes criminales aprovechan las debilidades jurisdiccionales, la porosidad de las rutas y la fragmentación de los sistemas de vigilancia.

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR): Se identifica como una de las amenazas más persistentes y de mayor impacto económico y ecológico. Afecta especies en peligro, vulnera la soberanía marítima y socava los esfuerzos de conservación.

Intrusión de embarcaciones no autorizadas: Especialmente en áreas sensibles como las Islas Galápagos o zonas limítrofes de alta biodiversidad, se han registrado accesos ilegales que violan la jurisdicción nacional y plantean riesgos ambientales y de seguridad.

Piratería y terrorismo marítimo: Aunque no generalizados, se consideran amenazas latentes. La debilidad institucional, la corrupción y la inestabilidad política son factores que podrían catalizar su ocurrencia en escenarios de crisis.

Ciberamenazas: Los sistemas portuarios, de navegación y de monitoreo son cada vez más vulnerables a ciberataques, lo que representa un riesgo para la integridad operativa de las cadenas logísticas marítimas.

Sabotajes híbridos: Se identifican riesgos asociados a sabotajes a infraestructuras críticas, como cables submarinos, gasoductos, plataformas y buques, en contextos de tensiones geopolíticas o intereses estratégicos internacionales.

Amenazas accidentales o fortuitas

Desastres naturales y climáticos: La región enfrenta una alta exposición a fenómenos como tsunamis, tormentas tropicales, terremotos, y al aumento del nivel del mar. Estos eventos afectan no solo a las infraestructuras portuarias y marítimas, sino también a las comunidades costeras.

Contaminación y destrucción ambiental: Los derrames de hidrocarburos, los residuos plásticos, el uso no regulado de biotecnología marina y la sobreexplotación de recursos naturales comprometen la salud de los océanos y la seguridad alimentaria.

Naves y dotaciones subestándar: La presencia de buques con deficiencias técnicas y tripulaciones no calificadas incrementa el riesgo de accidentes y catástrofes marítimas.

Cambio climático: Constituye un factor transversal de riesgo que agrava fenómenos naturales, modifica rutas de navegación y genera nuevas amenazas, como la acidificación de los océanos o la migración de especies invasoras.

3.3 Riesgos Estructurales Compartidos

Déficit normativo y vacíos jurídicos: La falta de armonización legal entre los Estados y la existencia de “zonas grises” en la aplicación del derecho internacional marítimo dificultan la respuesta ante amenazas transnacionales.

Limitada capacidad de fiscalización y vigilancia: A pesar de los avances tecnológicos, muchos países aún carecen de medios suficientes para controlar sus zonas económicas exclusivas (ZEE) y coordinar operaciones de búsqueda, rescate e interdicción.

Dependencia tecnológica y asimetrías científicas: El acceso desigual a herramientas de monitoreo, satélites, drones o sistemas de inteligencia marítima limita la capacidad de anticipación y respuesta en países con menor desarrollo.

Vulnerabilidad social y cultural en zonas costeras: La pobreza, la informalidad económica y la baja presencia estatal en territorios costeros aumentan la exposición de las comunidades locales a dinámicas criminales o desastres ambientales.

CAPÍTULO IV

FARO COMÚN: BUENAS PRÁCTICAS HACIA UNA NAVEGACIÓN SEGURA



4.1 Seguridad Marítima Hemisférica: Buenas Prácticas y Lecciones

En el marco de una visión compartida entre los Estados del hemisferio americano, se han identificado diversas buenas prácticas que reflejan enfoques innovadores y coordinados para fortalecer la seguridad, la sostenibilidad y la gobernanza de los espacios marítimos. Estas prácticas, desarrolladas en distintos contextos nacionales y subregionales, revelan un compromiso creciente con la gestión integrada del océano, la cooperación interinstitucional y el cumplimiento de estándares internacionales. A continuación, se presenta una síntesis estructurada de estas experiencias, organizadas conforme a los ejes estratégicos en materia de Seguridad Marítima definidos, previamente:

Eje I: Gobernanza y normatividad oceánica

- Creación de comisiones interinstitucionales marítimas (casos Brasil, Chile, México y Perú).
- Elaboración de planes nacionales de Seguridad Marítima (casos Brasil, Colombia y Perú).
- Incorporación de estándares de la OMI en legislación nacional.

Eje II: Defensa ante amenazas ilícitas

- Operaciones conjuntas de interdicción marítima (Brasil-Colombia-Panamá-EE. UU.).
- Desarrollo de capacidades para la autosuficiencia en construcciones navales (México y Perú)
- Tipificación penal del uso de semisumergibles (Colombia y Honduras).

Eje III: Desarrollo económico marítimo

- Certificación ISPS para terminales portuarias.
- Alianzas público-privadas para incrementar capacidades de seguridad.
- Plataformas de trazabilidad de contenedores (Uruguay).

Eje IV: Protección técnica de la navegación

- Sistemas AIS y VTS interoperables.
- Protocolos unificados de navegación segura.
- Programas de formación continua de pilotos y tripulaciones.

Eje V: Protección ambiental y recursos naturales

- Vigilancia satelital de áreas protegidas marinas.
- Mecanismos de control de pesca INDNR (Argentina, Chile, Ecuador y Perú).

- Planes de contingencia ante derrames en zonas costeras.
- Eje VI: Investigación, tecnología y vigilancia oceánica
- Centros de control y comando con integración de sensores, cámaras y satélites.
- Programas de observación oceánica regional (GOOS-Américas).
- Redes de cooperación académica para monitoreo de ecosistemas.

Eje VII: Seguridad humana y cultural

- Inclusión de pueblos indígenas costeros en gestión marítima (ej. Brasil, Panamá, Canadá).
- Protección de derechos laborales marítimos (Convenio OIT N.º 188).
- Campañas de educación costera sobre seguridad en el mar.

Estas prácticas evidencian que, más allá de las particularidades nacionales, existe una convergencia hemisférica en la búsqueda de soluciones coordinadas y eficaces para los desafíos oceánicos contemporáneos. Su identificación y difusión no solo fortalecen las capacidades institucionales de cada país, sino que también fomentan el aprendizaje mutuo, la innovación normativa y el avance hacia una comunidad marítima americana más segura, resiliente y solidaria.

Esta visión compartida se complementa con una serie de experiencias nacionales documentadas y analizadas por las propias delegaciones participantes en este proyecto. A partir de sus investigaciones individuales y aportes técnicos, se identificaron buenas prácticas concretas implementadas en diversos contextos nacionales, que reflejan enfoques innovadores frente a retos comunes. Estas experiencias, si bien particulares, se conjugan con los ejes estratégicos aquí propuestos y contribuyen de manera sustantiva a construir una perspectiva integrada de la seguridad marítima en el hemisferio.

Como parte del trabajo colaborativo en la elaboración de esta Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica, se realizó una sistematización de los insumos técnicos y contribuciones documentadas por cada una de las delegaciones participantes del proyecto de investigación. Este proceso permitió identificar y seleccionar un conjunto de buenas prácticas consolidadas, implementadas en contextos nacionales diversos, pero que comparten enfoques eficaces para la prevención, mitigación y respuesta ante amenazas marítimas. Estas prácticas reflejan esfuerzos institucionales exitosos, vinculados tanto a políticas nacionales como a estrategias regionales, que refuerzan las capacidades estatales

ante desafíos como el tráfico ilícito, la pesca ilegal, la trata de personas, la piratería, la contaminación ambiental y la inseguridad portuaria.

Vigilancia y control marítimo con tecnología avanzada

Varios países han avanzado en el uso de herramientas tecnológicas para la vigilancia marítima, como se evidenció en los informes nacionales:

- **Chile** destacó la implementación de un sistema integrado de monitoreo satelital con tecnología AIS y plataformas de Sistema de Información Geográfica (SIG), complementado con radares costeros ubicados en las Salas de Control de Tráfico Marítimo (SCTM). Estas herramientas permiten una fiscalización eficiente tanto dentro como fuera de la Zona Económica Exclusiva (ZEE).
- **Perú**, a través de las plataformas satelitales, entre ellas el sistema AIS y el Cospas Sarsat que conforman el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Marítimo (SIMTRAC), realiza una constante vigilancia y control de las actividades que se realizan dentro de su Dominio Marítimo.
- **República Dominicana** incorporó tecnologías emergentes como inteligencia artificial, blockchain, identificación biométrica y vigilancia con drones, en el marco de su estrategia nacional contra el comercio ilícito y sus acciones derivadas de la ORDENOP 04-2021 para la protección de santuarios marítimos.
- **La OEA/CICAD** promovió el desarrollo de regulaciones específicas para detectar y sancionar el uso de semisumergibles (SPSS), proponiendo además el uso de patrullajes aéreos con detección térmica como medida eficaz de vigilancia anticipada.

Coordinación institucional y cooperación regional

Una constante destacada en las contribuciones fue el fortalecimiento de la articulación interinstitucional y la cooperación regional como pilares de la seguridad marítima:

- **España**, a través de su Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024, presentó la estructura funcional del Consejo Nacional de Seguridad Marítima, que agrupa entidades del sector público y privado, con soporte técnico del Departamento de Seguridad Nacional. La estrategia incluye la creación de una Célula de Información y Análisis de Riesgos y Amenazas Marítimas.

- **Ecuador** expuso su experiencia en la planificación y ejecución del Ejercicio Multinacional Galapex, que articula capacidades con actores estatales e internacionales para fortalecer la respuesta operativa.
- **Perú**, a través de su Autoridad Marítima Nacional que recae en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, estableció el Centro de Fusión de la Información Marítima para Latinoamérica (IFC-Perú), el cual fue creado con el propósito de brindar información sobre seguridad y protección marítima de manera oportuna, precisa y efectiva, dirigida a la comunidad marítima tanto nacional como internacional, así como a otros sectores de interés en la región de Latinoamérica.
- **República Dominicana** se posicionó como actor clave en la Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe (CBSI) y en la Alianza para la Seguridad, la Justicia y el Desarrollo, y actúa como sede regional del Centro de Competencia Cibernética de América Latina y el Caribe, con base en Santo Domingo.

Patrullaje operativo y respuesta coordinada

La ejecución de patrullajes permanentes y la presencia sostenida en zonas estratégicas fueron señaladas como mecanismos disuasivos efectivos:

- **Chile** destacó sus Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica (OFPO) y Operaciones de Vigilancia Oceánica (OVO), en cumplimiento de normas internacionales y resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU.
- **Brasil** opera bajo un modelo integrado de aplicación del Poder de Policía Marítima, mediante la cooperación de la Marinha do Brasil, la Policía Federal, IBAMA y otras agencias sectoriales.
- **España**, en el marco de su Estrategia 2024, establece como línea de acción el mantenimiento de una presencia activa en espacios marítimos de soberanía nacional y el fortalecimiento de la seguridad portuaria y la cadena de suministro.
- **Perú**, con la finalidad de reforzar y confirmar la información brindada por su Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Marítimo (SIMTRAC) de la Autoridad Marítima Nacional realiza constantes vuelos de exploración y patrullajes marítimos dentro de su Dominio Marítimo, estos últimos vieron incrementado sus medios a principios del año del 2026, debido al afirmado del pabellón nacional de dos Patrulleras Marítimas; el BAP Rio Huarmey y el BAP Rio Nepeña, construidas en los Astilleros de los Servicios Industriales

de la Marina - SIMA PERÚ en el marco del Fortalecimiento de la Industria Naval y alianzas con STX Corporation y Hyundai Heavy Industries (Korea)

Protección ambiental y conservación de recursos marinos

La gestión sostenible del medio marino aparece como una práctica compartida por varios países:

- **República Dominicana** ha institucionalizado el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), que incluye reservas marinas, parques subacuáticos y zonas Ramsar, gestionadas por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en coordinación con la Armada.
- **Brasil**, a través del Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e IBAMA, regula y fiscaliza unidades de conservación marinas con competencias en biodiversidad, educación ambiental y licenciamiento.

Marcos legales actualizados y estrategias de protección integral

Los países han reportado el desarrollo de marcos normativos y estrategias multisectoriales para enfrentar amenazas emergentes:

- **España**, en su Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, promueve la actualización normativa en pesca y ordenación del espacio marítimo.
- **Brasil** articula su acción institucional mediante leyes específicas (por ejemplo, las competencias del Ministério da Pesca e Aquicultura) que regulan la pesca sustentable, la fiscalización y el control del tráfico marítimo.
- **República Dominicana** informó sobre el uso del marco DIME-FIL (Diplomático, Información, Militar, Económico, Financiero, Inteligencia y Aplicación de la Ley), aplicado en todas las fases del tránsito ilícito, desde la zona de salida hasta la zona de llegada.

Cultura marítima, simulacros y formación técnica

Se identificaron también buenas prácticas asociadas al fortalecimiento de la cultura marítima y las capacidades humanas:

- **España** promueve en su Estrategia 2024 la comunicación del entorno marítimo como asunto estratégico nacional, fomentando la colaboración entre administraciones, centros de conocimiento e I+D+i.

- **Perú**, en cumplimiento Plan Nacional de Contingencia de la Autoridad Marítima Nacional realiza diversos ejercicios de contaminación por derrame de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes en el ámbito marítimo y fluvial de su jurisdicción.
- **República Dominicana** lleva a cabo simulacros de emergencia, capacitaciones e iniciativas interinstitucionales para reforzar la preparación ante amenazas químicas, biológicas y de contaminación marina.

Nota al lector:

Las prácticas presentadas en esta sección han sido cuidadosamente seleccionadas y validadas a partir de las investigaciones individuales y los insumos técnicos aportados por las delegaciones participantes en el marco del proyecto. Este conjunto representa una expresión concreta del compromiso hemisférico con el fortalecimiento de estrategias de seguridad marítima que sean sostenibles, adaptativas y articuladas de forma coordinada. Asimismo, estas buenas prácticas constituyen un marco de referencia común, susceptible de ser replicado, adaptado y escalado según las realidades, prioridades y capacidades institucionales de cada Estado miembro.

La descripción y análisis detallado de las mejores prácticas identificadas, se encuentran aún en proceso de elaboración.

4.2 Procedimientos, estándares de referencia y ejemplos destacados

La seguridad marítima en el hemisferio americano se ha fortalecido progresivamente mediante la combinación de prácticas operativas, marcos normativos y herramientas tecnológicas adaptadas a los contextos nacionales. Este apartado sistematiza aquellas acciones que, en diferentes países, han demostrado ser efectivas y replicables.

Procedimientos recomendados

Brasil

- Plan de Contingencia (Plancon), previsto en la Ley 12.608 de 2012; y el Decreto nº 10.950/2022, que establece el Plan Nacional de Contingencia para Incidentes de Contaminación por oleo en Aguas bajo Jurisdicción Nacional. Ambos conforman el Protocolo de respuesta ante incidentes de contaminación marítima, incluyendo derrames de hidrocarburos y abordajes ilegales.

- Zonificación de riesgo marítimo: Sistema nacional de identificación de áreas críticas, aplicado en colaboración con la Marina y agencias ambientales.

Chile

- Procedimientos de inspección portuaria unificada: En puertos como Valparaíso y San Antonio, se implementaron protocolos conjuntos bajo el Código ISPS, integrando aduanas, servicios marítimos y fiscalías regionales.
- Sistema Integrado de Gestión Portuaria (SIGEP): Plataforma digital para la planificación y seguimiento de operaciones en puertos chilenos, que incluye alertas de seguridad y trazabilidad.

México

- Centros de Fusión Marítima: Intercambio de información en tiempo real entre la Marina, Aduanas y Protección Civil, con énfasis en amenazas híbridas y narcotráfico.
- Ejercicios de simulación interinstitucional: Coordinados por la Secretaría de Marina (SEMAR), con entrenamiento periódico en gestión de crisis y control de tráfico ilícito.

Perú

- Plan de Interdicción Marítima del Pacífico Sur: Protocolo desarrollado con Ecuador y Colombia para patrullajes combinados contra pesca INDNR y tráfico ilícito.
- Mapa de riesgos generado por el SIGESTA, Sistema de Gestión de Estadística elaborado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) en su condición de Autoridad Marítima Nacional, como insumo estratégico para la asignación de patrullas y recursos navales.

Estándares internacionales sugeridos

Los siguientes marcos normativos han sido aplicados, total o parcialmente, en los cuatro países analizados:

- Código ISPS (IMO, 2004): Base de los protocolos de inspección portuaria y protección de infraestructuras críticas.
- Convenio STCW: Normativa de formación y certificación del personal marítimo, adoptada oficialmente en México, Brasil, Chile y Perú.

- ISO 28000: Norma de gestión de seguridad en la cadena logística, aplicada en terminales de Brasil (Santos), Chile (Valparaíso) y México (Veracruz).
- Directrices FAO contra la pesca INDNR: Incorporadas en la legislación de Chile y Perú, especialmente en coordinación para el monitoreo satelital del Pacífico Sur.

Ejemplos prácticos destacados (por país)

Brasil

- Sistema de Gerenciamiento da Amazonía Azul (SisGAAz): es un sistema desarrollado por la Marina de Brasil para monitorear, controlar y proteger el espacio marítimo brasileño, conocido como Amazonía Azul. Integra tecnologías como radares, satélites y sensores para vigilar actividades ilícitas, proteger recursos e infraestructuras estratégicas, y apoyar la toma de decisiones en defensa, seguridad y desarrollo sostenible.
- Centro Integrado de Seguridad Marítima (CISMAR): infraestructura de la Marina de Brasil destinada a coordinar, integrar y supervisar las acciones de vigilancia y control del tráfico marítimo en el espacio jurisdiccional brasileño. Opera como un centro de comando que centraliza información de sensores, sistemas y unidades navales, permitiendo una respuesta rápida a amenazas y emergencias en el mar, y reforzando la seguridad, soberanía y protección de los intereses marítimos del país.
- Puertos certificados bajo el Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code): En puertos de Brasil, como Santos, Paranaguá e Itajaí, cuentan con protocolos estandarizados de inspección, control de acceso y gestión de anomalías para garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias frente a amenazas. Estos puertos aplican medidas preventivas y de respuesta que cumplen con los estándares internacionales de protección marítimo-portuaria.

Chile

- Vigía Costero: El Vigía Costero es una plataforma tecnológica de la Armada de Chile que integra cámaras, sistemas AIS (Sistema de Identificación Automática) y reportes pesqueros provenientes de caletas y centros navales. Su objetivo es fortalecer la vigilancia costera y el monitoreo de actividades marítimas en tiempo real.

- Centro de Mando Marítimo de la Armada de Chile: Este centro proporciona capacidad de respuesta operativa ante emergencias costeras y protege rutas estratégicas marítimas. Coordina operaciones de búsqueda y salvamento, así como la supervisión del tráfico marítimo, contribuyendo a la seguridad y soberanía en las aguas jurisdiccionales chilenas.
- Acuerdo de Vigilancia Cruzada con Argentina en la Zona Austral: Chile y Argentina mantienen una cooperación en la zona austral para el control del tráfico ilícito. Esta colaboración incluye patrullajes conjuntos y el intercambio de información para fortalecer la seguridad en áreas marítimas compartidas, especialmente en el extremo sur del continente.

México

- Modernización del sistema portuario nacional (ASIPONA): Las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAs) son entidades públicas descentralizadas encargadas de la gestión, operación y desarrollo de los principales puertos del país. Desde su reorganización bajo la coordinación de la Secretaría de Marina en 2021, han reforzado sus capacidades en planificación estratégica, eficiencia operativa y seguridad portuaria, alineándose con los estándares internacionales en la materia.
- Aplicación del Código ISPS en puertos estratégicos: los principales puertos mexicanos, como los son Altamira, Veracruz y Manzanillo han adoptado de forma integral el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS). Esta implementación ha permitido establecer protocolos sólidos de inspección, control de accesos y manejo de riesgos, mejorando la protección de las instalaciones frente a amenazas transnacionales y garantizando la continuidad de las operaciones portuarias.
- Desarrollo nacional y transferencia tecnológica en la construcción naval: La Secretaría de Marina–Armada de México ha promovido con éxito la construcción de patrullas oceánicas, costeras e interceptoras mediante la consolidación de una industria naval propia. Ejemplo de ello es la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA) ARM Reformador, desarrollada en cooperación con astilleros internacionales, integrando capacidades de última generación. Estas unidades incorporan el modelo operativo del trinomio marítimo (buque, helicóptero e interceptora), que optimiza las tareas de vigilancia, interdicción y rescate. Además, se han fabricado plataformas de diseño

nacional, como las clases Oaxaca, Sierra y Durango, fortaleciendo la autonomía tecnológica y operativa del Estado mexicano.

- Consolidación de la Autoridad Marítima Nacional: Desde 2017, la Secretaría de Marina ejerce plenamente las funciones de la Autoridad Marítima Nacional, integrando competencias antes dispersas en materia de seguridad, protección marítimo-portuaria, control de tráfico marítimo y prevención de la contaminación marina. Esta reforma ha sido reconocida como un caso exitoso de reorganización institucional, al establecer un modelo de gobernanza más eficaz, coordinado y alineado con los compromisos internacionales asumidos por México como Estado ribereño, del puerto y del pabellón.

Perú

- El Sistema de Control y Monitoreo Satelital (SCMS), gestionado por el Ministerio de la Producción, permite el seguimiento en tiempo real de embarcaciones pesqueras en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) del país. Esta herramienta facilita el control de la actividad pesquera, fortalece la fiscalización y contribuye a la protección de los recursos hidrobiológicos frente a prácticas ilegales.
- La Comandancia de Operaciones Guardacostas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, se encarga de efectuar el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan dentro del Dominio Marítimo peruano y realiza operaciones de búsqueda y rescate en salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, para el cumplimiento de su misión cuenta con 8 Patrulleras Marítimas de última generación construidas por el SIMA Perú en coordinación con el astillero STX de Corea del Sur, además de diversas plataformas satelitales y sistemas de comunicación, como el Sistema AIS y el Cospas Sarsat integrados en la plataforma SIMTRAC.
- Fortalecimiento de la industria naval través de los Servicios Industriales de la Marina SIMA Perú S.A., el Perú ha consolidado una capacidad autónoma para la construcción y mantenimiento de embarcaciones navales. Destacan proyectos como el BAP Unión (Buque Escuela a Vela), y la construcción de patrulleras marítimas de la clase Río Pativilca.

En el marco del proceso de modernización de la Autoridad Marítima Nacional y del fortalecimiento de la presencia efectiva del Estado en el dominio marítimo, el Perú viene ejecutando el Proyecto de Inversión Pública denominado “Ampliación de la capacidad de

realizar Operaciones Guardacostas de Superficie con Patrulleras Oceánicas en el Dominio Marítimo y Área de Responsabilidad SAR – Distrito Callao” (CUI 2491416), orientado a incrementar sustantivamente la capacidad de vigilancia, control y respuesta operativa en alta mar.

La iniciativa contempla la incorporación de tres Patrulleras Oceánicas tipo Offshore Patrol Vessel (OPV), plataformas diseñadas para operaciones de gran autonomía y permanencia prolongada, capaces de cubrir eficientemente el amplio espacio marítimo bajo jurisdicción y responsabilidad del Estado peruano, incluyendo el área SAR que se extiende aproximadamente hasta 3 000 millas náuticas.

Estas unidades permitirán reforzar de manera integral las funciones permanentes de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en materias tales como:

- vigilancia y patrullaje oceánico,
- control del cumplimiento de la normativa nacional y de los convenios internacionales marítimos,
- interdicción de actividades ilícitas (pesca ilegal, narcotráfico, contrabando y otras amenazas transnacionales),
- operaciones de búsqueda y rescate (SAR),
- protección del medio ambiente acuático y de los recursos hidrobiológicos.

Desde una perspectiva operativa, las OPV incrementan la capacidad de disuasión y de acción del Estado mediante la ejecución de procedimientos de detección, persecución, interceptación, abordaje, visita, registro y conducción de embarcaciones infractoras, conforme al marco jurídico nacional y al derecho internacional del mar. Asimismo, contribuyen a asegurar la presencia soberana continua en áreas alejadas de la costa, donde tradicionalmente se presentan mayores brechas de control.

Como parte de la materialización del proyecto, el 22 de febrero de 2023 se suscribió el Convenio SP-2023-012 bajo la modalidad “llave en mano” entre la Marina de Guerra del Perú y los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA Perú), para la construcción de la primera unidad OPV. Este esquema contractual fortalece simultáneamente la industria naval nacional,

promueve la transferencia tecnológica y consolida capacidades estratégicas de mantenimiento y sostenimiento logístico en el país.

En conjunto, la futura incorporación de estas patrulleras oceánicas constituye una buena práctica regional en materia de fortalecimiento de capacidades marítimas, al integrar seguridad, soberanía, desarrollo industrial y protección ambiental, alineándose con los principios de gobernanza marítima, resiliencia institucional y cooperación hemisférica promovidos por la presente guía.

- Estrategia nacional contra la pesca ilegal (INDNR): El Perú ha adoptado un enfoque multisectorial para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). En 2017, se adhirió al Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) de la FAO, lo que permite negar acceso a los puertos a embarcaciones involucradas en pesca ilegal. Asimismo, el Ministerio de la Producción, en coordinación con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y otras entidades, lleva a cabo operativos de fiscalización en puertos y zonas costeras, fortaleciendo la legalidad y la trazabilidad de las actividades pesqueras.

Herramientas operativas

Tecnologías

- Sistemas AIS: Comúnmente integrados en los cuatro países para el monitoreo de embarcaciones.
- Drones y UAVs: Usados extensivamente en Brasil, México y Perú, particularmente en zonas remotas o de difícil acceso.
- Plataformas satelitales (e.g., Copernicus, SEAS): Utilizadas por Chile y Brasil en cooperación con la UE para monitoreo ambiental y de seguridad.

Instrumentos de gestión

- Matrices de riesgo operativo: Aplicadas en Chile y Perú como soporte para planificación naval.
- Tableros de control portuario: Brasil y México han implementado KPIs para trazabilidad y seguridad en puertos ISPS.

Mecanismos de cooperación

- Acuerdos de patrullaje regional (Brasil-Guyana-Surinam / Perú-Ecuador-Colombia).
- Ejercicios multinacionales PANAMAX y UNITAS: Con participación activa de Brasil, Chile, Perú y México.
- Redes de intercambio de inteligencia marítima: A través de iniciativas como MDA y Red Hemisférica de Vigilancia Marítima.

A modo de reflexión, es posible afirmar que las prácticas sistematizadas en este apartado no constituyen un modelo único ni rígido, sino que representan experiencias dinámicas, adaptables y contextualmente sensibles, que responden a marcos institucionales, capacidades operativas y prioridades estratégicas particulares. Pese a estas diferencias, todas ellas comparten el compromiso con la protección del espacio marítimo y el aprovechamiento sostenible de sus recursos, frente a desafíos comunes como la pesca ilegal, el crimen transnacional, el cambio climático y la creciente complejidad del entorno geopolítico.

En este sentido, el intercambio de buenas prácticas, el fortalecimiento normativo y la cooperación técnica internacional seguirán siendo pilares esenciales para construir una seguridad marítima integral, sostenible y compartida en el hemisferio. Solo a través de enfoques colaborativos, coordinados y respetuosos de las realidades nacionales será posible avanzar hacia una gobernanza marítima más sólida, resiliente y alineada con los objetivos de desarrollo y seguridad de largo plazo para las Américas.

4.3 Respecto a la Evaluación y el Cumplimiento

El proceso de evaluación es una condición esencial para la eficacia de las buenas prácticas. Sin mecanismos que permitan medir su implementación, seguimiento y resultados, estas prácticas carecerían del componente de mejora continua necesario para mantener su vigencia y adaptabilidad.

Este capítulo se centró en tres componentes clave del cumplimiento: la definición de indicadores verificables, la implementación de mecanismos de seguimiento, y la promoción de modelos de autoevaluación, que permitan a los Estados identificar sus fortalezas y áreas de mejora en materia de seguridad marítima.

Indicadores

Los indicadores permiten medir objetivamente el grado de avance o eficacia de las buenas prácticas implementadas. En el marco de esta guía, se propuso una combinación de indicadores cualitativos y cuantitativos, agrupados por eje estratégico, que ofrecen una base flexible para monitoreo institucional y regional.

a) Características de los indicadores sugeridos:

- Específicos: deben medir un aspecto concreto de la práctica.
- Medibles: basados en datos verificables o trazables.
- Comparables: permiten establecer líneas base y seguimiento.
- Adaptables: contextualizables según capacidades del Estado.

Eje Estratégico	Indicador sugerido	Unidad de medida
Gobernanza y normatividad	Número de marcos normativos armonizados con la CONVEMAR	# de leyes o decretos
Defensa ante amenazas ilícitas	Incautaciones marítimas realizadas por año	Toneladas / casos
Desarrollo económico marítimo	Porcentaje de puertos certificados bajo ISPS	% del total
Protección técnica	Tiempo promedio de respuesta ante incidentes de navegación	Minutos
Protección ambiental	Áreas marinas protegidas con vigilancia activa	km ² cubiertos
Tecnología y vigilancia	Zonas cubiertas por sistemas de monitoreo remoto	% cobertura marítima
Seguridad humana	Número de programas activos de capacitación comunitaria	# de programas

Tabla 2. Ejemplos de indicadores por eje estratégico

Mecanismos de seguimiento y verificación

Una gobernanza marítima eficaz exige más que el diseño de buenas prácticas: requiere mecanismos claros para su evaluación, retroalimentación e implementación sostenida. En este sentido, diversos países del hemisferio han desarrollado estructuras institucionales y plataformas tecnológicas orientadas al monitoreo constante, la validación técnica y la mejora continua de sus capacidades marítimas. Este apartado sistematiza esos mecanismos, distinguiendo entre iniciativas nacionales, regionales y casos ejemplares.

Mecanismos sugeridos a nivel nacional

Unidades de seguimiento interinstitucional: conformadas por representantes de las autoridades marítimas, aduanas, Fuerzas Armadas y autoridades ambientales.

Reportes periódicos de cumplimiento: documentos de auto-reporte semestrales o anuales sobre el estado de implementación.

Auditorías cruzadas o visitas técnicas: intercambio de expertos entre países para verificar el cumplimiento y compartir aprendizajes.

Mecanismos sugeridos a nivel regional

Informes hemisféricos consolidados: Coordinados por la OEA a través del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE), que promueve evaluaciones técnicas y recomendaciones específicas por país.

Tableros regionales de monitoreo compartido: Con acceso restringido, para facilitar el análisis conjunto de amenazas emergentes.

Plataformas electrónicas en desarrollo: Como la Red Interamericana de Seguridad Marítima, destinada al intercambio de datos sobre operaciones, normativas y eventos críticos.

Mecanismos específicos

Brasil – Sistema de Información del Tráfico Marítimo (SISTRAM)

El SISTRAM es una herramienta estratégica operada por la Marinha do Brasil, destinada a monitorear y controlar el tráfico marítimo en el Área de Búsqueda y Rescate (SAR) bajo jurisdicción brasileña. Este sistema recopila y procesa datos de navegación proporcionados por embarcaciones nacionales y extranjeras, permitiendo el seguimiento en tiempo real de su posición y ruta. El SISTRAM facilita la coordinación de operaciones de búsqueda y rescate, la prevención de incidentes marítimos y la protección del medio ambiente marino. Además, contribuye al cumplimiento de compromisos internacionales asumidos por Brasil en materia de seguridad y protección marítima. La participación en el SISTRAM es obligatoria para los buques de bandera brasileña y opcional para buques extranjeros, aunque se recomienda su integración para mejorar la eficiencia y seguridad de la navegación en aguas brasileñas.

Chile – Plataforma de Fiscalización Portuaria de DIRECTEMAR

En Chile, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) lidera un sistema nacional de fiscalización portuaria basado en protocolos internacionales de protección. Esta plataforma articula procesos de auditoría en puertos certificados conforme al Código ISPS, asegurando su cumplimiento mediante inspecciones periódicas. Asimismo, se gestionan planes de contingencia ante riesgos costeros y amenazas a la infraestructura crítica. La autoridad marítima remite anualmente informes de desempeño técnico y operativo al Ministerio de Defensa y a la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, promoviendo la transparencia y el fortalecimiento institucional en materia de protección portuaria.

México – Sistema de Información y Análisis Marino Costero (SIMAR)

Desarrollado por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), es una plataforma tecnológica integral orientada al estudio y monitoreo de los ecosistemas marino-costeros del Gran Caribe y el Pacífico Tropical nororiental. A través de su Centro de Datos, el SIMAR gestiona información ambiental y biológica utilizando datos abiertos provenientes de sensores satelitales, mediciones de campo, modelos numéricos y climáticos, así como bases cartográficas. Su plataforma geoespacial, conocida como SIMAR-Explorador, incorpora herramientas de análisis espacio-temporal y opera Sistemas de Alerta Temprana para fenómenos como el blanqueamiento de corales, mareas rojas, sargazo pelágico, calidad del agua marina y acidificación oceánica. Esta infraestructura tecnológica facilita la toma de decisiones basadas en evidencia, apoya la conservación de la biodiversidad marina y fortalece la cooperación nacional e internacional en redes como MBON. Además, contribuye directamente al cumplimiento de compromisos globales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Acuerdo de París y el Marco Mundial de Biodiversidad, alineándose con la agenda nacional 2024–2030 en materia ambiental.

Perú – La Autoridad Marítima Nacional estableció el Centro de Fusión de la Información Marítima para Latinoamérica (IFC-Perú), el cual fue creado con el propósito de brindar información sobre seguridad y protección marítima de manera oportuna, precisa y efectiva, dirigida a la comunidad marítima tanto nacional como internacional, así como a otros sectores de interés en la región de Latinoamérica. El IFC-Perú colecta y analiza información marítima oportuna, precisa y útil para los países de Latinoamérica, países con alcance en el área de interés del IFC-Perú y la comunidad marítima internacional, con el propósito de emitir reportes periódicos enfocados en incrementar la seguridad y protección en el ámbito

acuático; e integrar capacidades para hacer frente a las amenazas comunes, a través de la interoperabilidad e intercambio de información con otros centros similares a nivel mundial.

Mecanismo regional – Programa de Protección Marítima y Portuaria de la OEA (CICTE)

A nivel hemisférico, la Organización de los Estados Americanos, por medio del Comité Interamericano contra el Terrorismo, implementa el Programa de Protección Marítima y Portuaria. Esta iniciativa se orienta al fortalecimiento de las capacidades técnicas de los Estados miembros, mediante evaluaciones sistemáticas, talleres regionales y auditorías especializadas. Sus actividades incluyen la verificación del cumplimiento del Código ISPS en instalaciones portuarias, el desarrollo de talleres sobre gestión de riesgos frente a amenazas complejas (como el terrorismo, el crimen transnacional y los ciberataques), así como la organización de simulacros regionales. Posteriormente, se generan evaluaciones técnicas y recomendaciones personalizadas para los países participantes, promoviendo una mejora continua en la implementación de medidas de protección (OEA, 2024).

País / Organismo	Mecanismo aplicado	Función principal
OEA / CICTE	Evaluación del Código PBIP, simulacros regionales	Verificación técnica y formativa
Brasil	SISTRAM y auditorías ISPS	Monitoreo en tiempo real y control normativo
Colombia	MEAN – Evaluación Armada Nacional	Verificación táctica-operacional
México	SIMAR / Auditoría de planes PBIP	Control portuario formal
Perú	Centro de Fusión de la Información IFC	Colecta y analiza información marítima oportuna
OEA (hemisferio)	Informes hemisféricos y visitas técnicas	Coordinación regional y recomendaciones

Tabla 3. Síntesis de buenas prácticas regionales de seguimiento y verificación

Modelos de autoevaluación

La autoevaluación institucional en el ámbito marítimo se consolida como una práctica estratégica indispensable para afrontar los riesgos y amenazas que impactan las

operaciones navales, portuarias y comerciales. En el contexto hemisférico, donde confluyen múltiples jurisdicciones, actores y amenazas transnacionales, los modelos de autoevaluación permiten una mirada introspectiva, sistemática y orientada a resultados sobre las capacidades y vulnerabilidades institucionales.

Este tipo de mecanismos ha ganado reconocimiento en organismos internacionales y centros de estudios navales como una herramienta clave no sólo para asegurar la mejora continua, sino también para alinear las capacidades institucionales con estándares operativos internacionales y fomentar la interoperabilidad regional (Arzola, 2020). En particular, los modelos aplicados en el entorno marítimo deben contemplar variables específicas del dominio naval, tales como vigilancia oceánica, respuesta ante ilícitos transfronterizos, control ambiental, ciberseguridad naval y gobernanza portuaria.

La autoevaluación permite identificar brechas críticas en la capacidad de respuesta institucional frente a amenazas complejas como el narcotráfico marítimo, la pesca ilegal, la contaminación de zonas costeras y los actos de piratería moderna. Además, contribuye al fortalecimiento de doctrinas compartidas y enfoques comunes en el diseño de estrategias hemisféricas (Domínguez Silva, 2018).

Un modelo eficaz de autoevaluación debe incorporar una arquitectura de evaluación basada en dimensiones estratégicas. Estas incluyen: (1) el marco normativo y doctrinario vigente, (2) la operatividad y sostenibilidad de los sistemas de control marítimo, (3) el grado de articulación con organismos internacionales y (4) la efectividad de la cooperación civil-militar en el teatro marítimo. Cada dimensión debe ser evaluada mediante escalas de madurez institucional, apoyadas por evidencia empírica, y seguidas por planes de mejora específicos, con responsables y plazos definidos.

La utilidad de estos modelos no se limita al diagnóstico. Su verdadera potencia radica en su capacidad para cerrar ciclos de gestión a través de la retroalimentación constante, facilitando el aprendizaje organizacional y la adaptación normativa frente a contextos cambiantes. Como se señala en el marco curricular del Centro de Estudios Superiores Navales, la investigación y la autoevaluación deben ser pilares centrales de la política de defensa y seguridad marítima moderna, articuladas con una visión sistémica y multidimensional de la seguridad (Arzola, 2020).

Un enfoque hemisférico de seguridad marítima exige institucionalizar prácticas de evaluación interna como herramientas técnicas, adaptativas y transparentes que no solo fortalezcan la capacidad nacional, sino que también contribuyan a los esfuerzos de gobernanza multinacional. Solo mediante una cultura permanente de autoevaluación será posible enfrentar de forma eficaz los desafíos marítimos del siglo XXI.

Elementos de un modelo de autoevaluación eficaz:

- 1) Evaluación por dimensiones: cada eje estratégico evaluado con criterios específicos.
- 2) Escalas de avance: por ejemplo, escala de 1 (incipiente) a 5 (consolidado).
- 3) Diagnóstico de brechas: análisis de los factores que limitan la implementación.
- 4) Plan de acción correctivo: con plazos, responsables y recursos estimados.

Ejemplo de plantilla básica de autoevaluación

Dimensión	Criterio evaluado	Nivel actual (1-5)	Evidencia	Acciones sugeridas
Gobernanza	Existencia de marco legal actualizado	3	Ley marítima en revisión	Acelerar reforma legislativa
Defensa	Capacidad de respuesta ante ilícitos	4	Incautaciones regulares	Fortalecer cooperación binacional
Ambiental	Monitoreo de zonas protegidas	2	Sin vigilancia en alta mar	Solicitar apoyo satelital externo

Tabla 4. Ejemplos de plantilla básica de autoevaluación

La evaluación institucional y el cumplimiento de metas estratégicas constituyen mecanismos esenciales para cerrar eficazmente el ciclo de gestión de las buenas prácticas en el ámbito marítimo. No basta con identificar y documentar las prácticas que han generado resultados positivos; es indispensable garantizar su implementación sostenida, su consolidación operativa y su mejora continua. Este proceso debe realizarse bajo un enfoque de gobernanza que privilegie la transparencia, la adaptabilidad organizacional y la cooperación interinstitucional, en línea con los principios de la seguridad marítima integral y la resiliencia institucional.

Los indicadores de desempeño, los mecanismos de verificación y los modelos de autoevaluación presentados en este capítulo no son fines en sí mismos, sino medios estratégicos que permiten a los Estados del hemisferio construir capacidades institucionales medibles. Estas herramientas posibilitan el análisis comparativo entre países y regiones, promueven la rendición de cuentas, y alimentan de manera concreta los procesos de planeación estratégica y cooperación técnica. En contextos como la defensa marítima, el control de ilícitos o la protección ambiental, esta información se convierte en una base crítica para la toma de decisiones orientada a mitigar riesgos emergentes.

Una guía de buenas prácticas en seguridad y gobernanza marítima no debe concebirse como un documento cerrado o meramente normativo. Debe ser, por el contrario, un instrumento dinámico, en permanente actualización, que refleje tanto las lecciones aprendidas como los nuevos escenarios de riesgo. La institucionalización de una cultura de evaluación continua fortalece las capacidades marítimas del continente y permite a los actores estatales y no estatales adaptarse a entornos operativos cada vez más complejos, interdependientes y transnacionales (Domínguez Silva, 2018).

Adoptar un enfoque cíclico de evaluación —basado en diagnóstico, planeación, ejecución, monitoreo y retroalimentación— permite consolidar una gobernanza marítima eficaz, resiliente y orientada al largo plazo. Este ciclo no solo refuerza la capacidad de respuesta inmediata, sino también la previsión estratégica ante amenazas que requieren respuestas regionales coordinadas, como el crimen organizado transnacional, los flujos migratorios marítimos y el deterioro de los ecosistemas oceánicos.

CAPÍTULO V

HISTORIAS QUE NAVEGAN BIEN: CASOS DE ÉXITO EN SEGURIDAD MARÍTIMA HEMISFÉRICA



En el contexto de la elaboración de una guía de buenas prácticas en seguridad marítima hemisférica, la inclusión de casos de éxito nacionales resultó ser un elemento estratégico clave para respaldar con evidencia empírica las recomendaciones formuladas. Estos casos, desarrollados exclusivamente dentro del continente americano, permitieron mostrar cómo distintos Estados del hemisferio lograron enfrentar y superar desafíos comunes en materia de seguridad marítima a través de la implementación de prácticas eficaces, innovadoras o sostenibles.

Cada caso de éxito incorporado en la guía presentó un ejemplo concreto de cómo una política, acción operativa, procedimiento técnico o marco normativo aplicado a nivel nacional produjo resultados positivos verificables, en relación con problemáticas tales como el control del tráfico ilícito, la protección del medio marino, la vigilancia de espacios marítimos, la respuesta ante emergencias o la gestión de riesgos asociados a infraestructuras portuarias y rutas marítimas.

Estos casos no fueron incluidos como modelos cerrados ni como estándares normativos, sino como posibilidades adaptables. Su función principal fue la de ilustrar alternativas viables y eficaces que podrían ser consideradas por otros Estados del hemisferio americano en función de sus respectivas realidades operativas, capacidades institucionales y marcos jurídicos. En este sentido, los casos de éxito ampliaron el horizonte de opciones para los responsables de la toma de decisiones, al ofrecer referencias probadas en contextos geográficos, culturales y políticos comparables.

Así mismo, estos ejemplos permitieron fortalecer la dimensión práctica de la guía, al vincular las buenas prácticas propuestas con resultados obtenidos en el terreno. Se trató de una forma de validación técnica, ya que las experiencias documentadas evidenciaron que las recomendaciones no eran únicamente formulaciones teóricas o aspiracionales, sino que habían demostrado su eficacia al ser implementadas en condiciones reales.

Por otro lado, los casos de éxito contribuyeron a reforzar la lógica de cooperación y comunidad hemisférica en materia de seguridad marítima. Al centrarse en experiencias nacionales del hemisferio occidental —específicamente de países de América del Norte, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe—, se promovió una perspectiva regional integradora.

Esto permitió visibilizar la riqueza de enfoques disponibles en el propio continente, sin necesidad de recurrir exclusivamente a modelos extrarregionales, lo que fomentó una visión de autonomía técnica y solidaridad interamericana.

Además, los casos de éxito proporcionaron lecciones aprendidas de gran valor operativo. Cada experiencia analizada reveló no solo los logros alcanzados, sino también los desafíos enfrentados, los ajustes realizados durante la implementación, los factores críticos de éxito y los márgenes de mejora identificados. Estos elementos aportaron información estratégica útil para otros países interesados en replicar o adaptar las prácticas descritas, reduciendo así los márgenes de incertidumbre y aumentando la probabilidad de éxito en futuras aplicaciones.

Se destaca la atención del lector que los casos de éxito nacionales aportaron a la presente Guía de Buenas Prácticas una dimensión fundamental de veracidad, aplicabilidad y contextualización regional. Su inclusión no solo facilitó la comprensión de las recomendaciones, sino que también incentivó la adopción de estas mediante el poder ejemplificador de experiencias reales, documentadas y exitosas en contextos nacionales del hemisferio.

A continuación, se presentan para su consideración las contribuciones nacionales de casos de éxito realizadas durante el proceso de investigación del equipo de trabajo de la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima Hemisférica.

5.1 Ciberseguridad y Ciberdefensa en el Entorno Marítimo – Desafíos Emergentes y Estrategias para la Protección de Infraestructuras Marítimas Críticas.

Colonel Eduardo Cunha, Ejército de Brasil.

La digitalización ha transformado profundamente la manera en que los puertos, los buques y toda la cadena logística del comercio mundial operan. Este proceso ha generado una serie de beneficios evidentes: operaciones más rápidas, eficientes e interconectadas. Sin embargo, como ocurre con todo avance tecnológico, esta modernización también ha abierto nuevas y significativas vulnerabilidades que anteriormente no existían. Los sistemas de navegación basados en GPS, las plataformas automatizadas de control portuario y las redes de comunicación a bordo de los buques están actualmente expuestos a ciberataques capaces de paralizar operaciones críticas.

En América Latina y el Caribe, esta vulnerabilidad se ve agravada, por un lado, por la ausencia de marcos regulatorios consistentes y, por otro, por las marcadas asimetrías en las capacidades técnicas entre los Estados. Precisamente por ello, resulta imprescindible adoptar un enfoque estratégico y coordinado a nivel regional. No es suficiente implementar soluciones aisladas como antivirus o cortafuegos; es necesario proteger integralmente los sistemas digitales que constituyen el núcleo operativo de los puertos y buques, invertir de manera sostenida en inteligencia cibernética orientada al ámbito marítimo, establecer protocolos claros de respuesta ante incidentes y, sobre todo, fortalecer los mecanismos de cooperación entre los países de la región. Sin una cultura sólida de seguridad, cualquier esfuerzo podría resultar insuficiente (International Maritime Organization, 2023).

Un caso reciente en Brasil ilustra la magnitud del desafío. En mayo de 2024, el Puerto de San Francisco del Sur fue objeto de un ataque cibernético que cifró datos críticos almacenados en sus servidores, lo que obligó a la suspensión temporal de los sistemas como medida de contención. Gracias a la rápida actuación del equipo de tecnología de la información y al apoyo técnico especializado, las operaciones fueron restablecidas en menos de 24 horas, con la reactivación progresiva de los sistemas de seguridad. No obstante, el incidente expuso información financiera, contable y de recursos humanos que debía permanecer protegida,

evidenciando que las vulnerabilidades persisten y que las pérdidas potenciales pueden ser significativas (Puerto de San Francisco del Sur, 2024).

Asimismo, los ciberataques en el sector marítimo generan costos considerables. Se estima que, a nivel global, las pérdidas financieras derivadas de delitos digitales superan los seis billones de dólares estadounidenses anuales, siendo los puertos objetivos frecuentes debido al impacto directo que su paralización tiene sobre el comercio internacional. En este contexto, la inversión en ciberseguridad no debe concebirse como un gasto, sino como un mecanismo esencial de aseguramiento estratégico. La tecnología, y en particular la inteligencia artificial, desempeña un papel fundamental en este ámbito: mediante sistemas de monitoreo y defensa activa las 24 horas del día, es posible detectar y neutralizar amenazas antes de que produzcan daños significativos (Cybersecurity Ventures, 2023).

Para avanzar de manera sustantiva, es necesario establecer centros especializados de respuesta a incidentes en el entorno marítimo, realizar evaluaciones periódicas de vulnerabilidad e implementar ejercicios prácticos que involucren a todos los actores relevantes, incluidos gobiernos, sector privado y operadores portuarios. Además, resulta esencial que los Estados adopten estándares técnicos alineados con la Organización Marítima Internacional, garantizando marcos normativos claros que respeten la soberanía nacional, pero que a su vez sean compatibles para asegurar una protección regional eficaz (International Maritime Organization, 2023).



Algunos países de la región ya han comenzado a avanzar en esta dirección. Brasil, Colombia y México, por ejemplo, han incorporado la ciberseguridad marítima en sus estrategias nacionales. El intercambio de información y experiencias en foros regionales ha contribuido significativamente a fortalecer la capacidad de respuesta ante incidentes y a mejorar la protección de las cadenas logísticas. De cara al futuro, será fundamental integrar de manera más profunda la ciberseguridad con la defensa marítima tradicional, fomentar la participación activa del sector privado e invertir en la formación de profesionales altamente especializados. Reconocer que el ciberespacio constituye una dimensión esencial de la seguridad marítima y establecer estándares regionales armonizados representa un paso estratégico para proteger los intereses comerciales y la estabilidad hemisférica (OAS, 2024).

El desafío es considerable. La seguridad marítima contemporánea no se limita al ámbito físico, sino que integra dimensiones digitales, humanas y tecnológicas. En consecuencia, la preparación adecuada, una estrategia claramente definida y la cooperación efectiva entre las naciones que comparten este espacio marítimo resultan indispensables para garantizar un desarrollo seguro y sostenible.

5.2 Operación Atalanta. La lucha permanente de la Unión Europea contra la piratería en el siglo XX

Capitán de Navío Ricardo Valdés Fernández², Armada de España

La seguridad marítima se define “como la combinación de medidas preventivas y de respuesta orientadas tanto a proteger el entorno marítimo de amenazas y actos ilegales intencionados, como a limitar los efectos de peligros naturales, de accidentes y daños al medio ambiente y a las personas³”.

Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024

En primer lugar, quisiera comenzar este artículo, que coincide con mi “recalada” en el Colegio Interamericano de Defensa (CID), y mis presentaciones en la Presidencia del Consejo de Delegados y en la Secretaría, todos ellos bajo la estructura de la Junta Interamericana de Defensa (JID), agradeciendo el trato dispensado tras mi aterrizaje en Washington DC. Mi misión en este “periplo interamericano” es apoyar en las tareas docentes al CID, impulsar la colaboración entre el CID y la Secretaría de la JID, y apoyar a la Secretaría de la JID en los proyectos que ésta estime. En este marco colaborativo, se encuadra el proyecto que consiste en la redacción de una “Guía de Buenas Prácticas de Seguridad Marítima”, y al que me he adherido recientemente como profesor invitado en el CID y adscrito temporalmente al Departamento de Investigación.

En seguridad marítima, las Fuerzas Armadas (FAS) españolas y, la Armada en particular, tienen muchos años de experiencia en el ámbito doméstico, bilateral e internacional, principalmente en el marco de la Unión Europea (UE) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). En este artículo pretendo adentrarme en esa experiencia, intentando proporcionar valor añadido al proyecto de la Secretaría de la JID sobre seguridad marítima, sin que, en ningún caso, pretenda dar lecciones a nadie o ser la única vía para solucionar un problema, ya que estamos en un momento histórico en el que las relaciones internacionales, para que lleguen a buen puerto, están necesitadas más que nunca de respeto, generosidad y humildad.

² Capitán de Navío Ricardo Valdés Fernández (O-6). Profesor invitado al Colegio Interamericano de Defensa (Departamento de Investigación) y Jefe del Área de Análisis Geopolítico (División de Coordinación y Estudios de Seguridad y Defensa) Secretaría General de Política de Defensa Ministerio de Defensa (ESPAÑA).

³ Primera definición acordada por múltiples actores de la seguridad marítima en España.

En España, a través de los distintos Mandos Operativos permanentes⁴ y las misiones que tienen encomendadas, se puede garantizar a la ciudadanía cierto nivel de bienestar con la aportación que hacen las FAS a la Seguridad Nacional (que comprende⁵ la Defensa Nacional, la Seguridad Pública y la Acción Exterior) y en pro de sus intereses. Estos no son otros que generar una burbuja de seguridad gracias a una constante vigilancia de los espacios de soberanía, que afectan a los diferentes dominios: terrestre, marítimo, aéreo, ultraterrestre y el ciberespacio (Jefe de Estado Mayor de la Defensa –JEMAD– 2020). Por ello, las FAS realizan operaciones de Presencia, Vigilancia y Disuasión (24 horas/7 días a la semana/365 días al año), y una de ellas consiste en contribuir a generar un entorno seguro y protegido (*safe and secure*) de aquellos espacios marítimos sobre los que ejercemos legalmente nuestra soberanía o que, por las actividades que en ellos se realizan, son de nuestro interés.

En los últimos años, España se muestra muy activa en el continente africano promoviendo la cooperación, generalmente en el ámbito bilateral, bajo el paraguas de lo que nosotros denominamos “Diplomacia de la Defensa⁶” y que es una herramienta más de la que disponen nuestras FAS en apoyo al Estado en su proyección exterior. Estas iniciativas se materializan de diferentes formas y las ejecutan los Ejércitos y la Armada, pero quisiera destacar, en base al contenido de este artículo, los despliegues de aquellos buques⁷ cuyas misiones están orientadas a la seguridad marítima y la cooperación militar con diversos países ribereños de África Occidental. El fin último es “desarrollar capacidades en las naciones africanas para el control de sus propias aguas territoriales mediante la realización de ejercicios de adiestramiento conjuntos” (Estado Mayor de la Defensa –EMAD- 2024).

El actual pragmatismo para minimizar los riesgos y luchar contra las amenazas, ambas transnacionales, consiste en abordarlo en un escenario colaborativo multinacional. Precisamente por ser Estado miembro de organizaciones internacionales con responsabilidades en Seguridad y Defensa, y también por nuestras relaciones bilaterales,

⁴ Existen cinco organizaciones operativas permanentes directamente subordinadas al JEMAD. Estas organizaciones son el Mando Operativo Marítimo (MOM), el Mando Operativo Aéreo, el Mando Operativo Espacial, el Mando Operativo Terrestre y el Mando Operativo Ciberespacial. El MOM es responsable de la seguridad marítima.

⁵ Hasta el año 2010, en España, sólo se hablaba de “Defensa Nacional” y aparece el término “Seguridad” con la Estrategia Española de Seguridad de 2011.

⁶ “Conjunto de actividades internacionales basadas principalmente en el diálogo y la cooperación que realiza el Ministerio de Defensa a nivel bilateral con nuestros aliados, socios y países amigos para impulsar el cumplimiento de los objetivos de la política de defensa en apoyo de la acción exterior del Estado” (Plan de Diplomacia de Defensa 2011).

⁷ Este semestre está desplegado el buque español de acción marítima (BAM) "Furor".

podemos disfrutar de mecanismos y herramientas colaborativas para influir sobre situaciones potencialmente “de riesgo” frente a otras de “plena normalidad” (Directiva de Defensa Nacional –DDN– 2020). Además, esta colaboración genera sinergia en nuestras capacidades al proporcionarnos, al menos, ampliar nuestro radio de acción y la alerta temprana, en base a los indicios y alertas que pueden generar otros actores frente a los riesgos y amenazas en la mar.

La geopolítica y la mar

Vivimos una época en la que el tablero geopolítico mundial viene condicionado por un movimiento en el que los Estados buscan sus opciones entre el multilateralismo (ONU, Organización de las Naciones Unidas), la multipolaridad (Sur Global) o el “minimultilateralismo” (G7, BRICS+, AUKUS⁸). España apuesta firmemente por un multilateralismo eficaz (DDN 2020). Estos movimientos además se ven impulsados por el devenir de diferentes conflictos; uno de ellos lo tenemos en Ucrania. Allí se acaban de cumplir dos años desde la invasión rusa a gran escala y muchos son los interrogantes que se plantean ante el futuro de la guerra, muy condicionada por el apoyo material de Occidente a Ucrania y una renovada iniciativa rusa en el frente. Otro conflicto a tener en cuenta es el derivado del masivo ataque de Hamas contra territorio israelí y la posterior reacción de Israel, que está incrementando la tensión regional día a día.

En ambos conflictos, la mar ha estado presente, por ser un espacio común vulnerable y global (los mares y océanos están todos prácticamente conectados) en el que las líneas de comunicación por vía marítima (SLOC, por sus siglas en inglés) deben estar protegidas⁹, actividad básica en la seguridad marítima. En Gaza, gracias a la mar ha sido posible la entrega de ayuda humanitaria y, probablemente, sea una prueba más de que la ruta marítima será más efectiva que las entregas aéreas y terrestres¹⁰. Hay que proteger, por tanto, nuestros intereses marítimos en los espacios de soberanía y esa es una tarea de

⁸ G7 o Grupo de los Siete; Estados Unidos, Japón, Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y Canadá. BRICS+: acrónimo de Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica más Irán, Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos, Egipto y Etiopía. AUKUS: acrónimo en inglés de Australia, *United Kingdom* y *United States*.

⁹ El 29 de marzo del presente año, las exportaciones del corredor marítimo ucraniano superaron a las que había durante la “iniciativa del grano” acordada entre ONU, Ucrania y Rusia (quien la abandonó el año pasado).

¹⁰ Desde el Programa Mundial de Alimentos (WFP, por sus siglas en inglés) se dijo el pasado marzo que las entregas de sus convoyes con ayuda se enfrentaron a “un completo caos y violencia debido al colapso del orden civil. “Los lanzamientos desde el aire son caros, caóticos y normalmente conducen a que la gente equivocada reciba la ayuda”, dijo a la BBC Jan Egeland, secretario general del Consejo Noruego para los Refugiados y exjefe de ayuda de la ONU.

coordinación entre los diferentes actores estatales (talón de Aquiles en el ámbito doméstico y que la Armada ha promovido con éxito constatado) con responsabilidades en la mar. También es necesario dar protección a nuestros intereses más allá de aquellas zonas en las que a los países firmantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, nos atribuye responsabilidades desde las aguas interiores hasta la plataforma continental.

El entorno marítimo no sometido a la jurisdicción nacional proporciona inestimables beneficios ecológicos, económicos, científicos y de seguridad alimentaria. Sin embargo, estas zonas son vulnerables a amenazas, como la contaminación, la sobreexplotación y los impactos del cambio climático. La creciente demanda de recursos marinos amenaza con agravar este problema. El 4 de marzo de 2023, la ONU aprobó el borrador del Tratado de los Océanos¹¹ cuyo articulado se aplicaría a dos tercios de los océanos (Alta Mar) y se enfoca en proteger la biodiversidad marina, la evaluación de efectos sobre el medioambiente, el riesgo de sobreexplotación de los “recursos genéticos marinos”¹² y la transferencia de tecnología marina.

Se trataría de la convención ambiental multilateral más importante desde París (2015); pero tampoco nos hagamos muchas ilusiones, porque se espera que pasen años antes de que entre en vigor, y está por ver su operatividad dado que son muchos los puntos de fricción que afectan a la soberanía de los Estados.

La proyección del Tratado cubriría casi dos tercios de la mar fuera de las zonas de soberanía y jurisdicción nacionales, y permitirá establecer “Áreas Marinas Protegidas” en Alta Mar. Estas nuevas zonas protegidas pondrán límites a nuevas SLOC y a las actividades de exploración y explotación, como la pesca en Alta Mar y la “minería de aguas profundas”¹³, con el objetivo de equilibrar mejor la conservación y el uso de los recursos.

“Esa mar que no pertenece a nadie”

Mientras se pone en vigor el Tratado de los Océanos, hay que destacar la iniciativa de la Secretaría de la JID de abordar un proyecto hemisférico que haga frente a riesgos y amenazas fuera del espacio marítimo de la jurisdicción de los Estados, sobre la base de una

¹¹ “*Agreement under the UNCLOS on conservation and sustainable use of marine biodiversity in areas beyond national jurisdiction*”.

¹² “Material biológico procedente de plantas y animales del océano que puede tener beneficios para la sociedad, como productos farmacéuticos, procesos industriales y alimentos” (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, España).

¹³ “La minería submarina es un método para recuperar minerales del fondo del océano a profundidades de 4.500 pies a 12.000 pies” (Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas y Energía en Madrid, España)

alianza internacional¹⁴. Su ejecución podría hacerse mediante operaciones conjuntas (uno o varios actores, si es un solo país el que participa) o combinadas (si afecta a más países) en el marco de un acuerdo sobre cuestiones de derecho marítimo internacional. Parece sencillo a primera vista, pero el marco de actuación es muy complejo.

La coordinación es algo fundamental en cualquier operación de la seguridad marítima. Y es absolutamente necesaria tanto si estamos en espacios marítimos con jurisdicción (ámbito doméstico) como si estamos ante esos espacios que podemos conceptualizar como “esa mar que no pertenece a nadie” (a la que el Tratado de los Océanos pretende etiquetar). Sin embargo, poca diferenciación hay entre ambos espacios debido al don de la ubicuidad de los riesgos y amenazas.

El marco español de la seguridad marítima

Hay que subrayar la importancia que la mar tiene para España, un país cuya dimensión marítima no deja lugar a dudas¹⁵. Justificaré el porqué: algunas de las principales SLOC recorren nuestro litoral y unen Europa con América y África. El Estrecho de Gibraltar es uno de los “puntos de los cuellos de botella” (su término en inglés es *Choke Point*) con mayor concentración de tráfico marítimo en el mundo; por él navegan diariamente más de 300 barcos, lo que supone más de 110.000 cada año. Además, España posee dos archipiélagos, Baleares en el Mediterráneo y Canarias en el Atlántico, y varias plazas de soberanía, Ceuta y Melilla, e islotes en el norte de África para los cuales el transporte marítimo es vital para su supervivencia (Armada 2024).

España, al fin y al cabo, tiene una situación privilegiada como cruce de los caminos que vienen de África y SLOC que se aproximan hacia Europa, al igual que es un magnífico puente con América. El sector marítimo o el turístico son vitales para la economía española, máxime cuando hablamos de un país con mucha costa y rodeado de mar. Por ello, España necesita de una política de “seguridad marítima” que, entre otras cosas, haga mucho más segura la mar (Armada 2024). En marzo, el Consejo de Seguridad Nacional (CSN) de

¹⁴ El Informe Anual de Seguridad Nacional 2023 (España) señala en su página 185: “La cooperación internacional es clave para hacer frente a los riesgos asociados a la actividad delictiva, tanto en el ámbito de la prevención como en el de la represión, con el objetivo de evitar su escalada y consolidación”.

¹⁵ Por vía marítima llega a España: más del 90% de los hidrocarburos, el 80% de nuestras importaciones y el 60% de las exportaciones; poseemos tres de los diez puertos más importantes de Europa en volumen de tráfico; sectores como la Pesca y la Acuicultura están muy desarrollados, con más de 8.000 pesqueros faenando, empleando aproximadamente, de forma directa o indirecta, a 180.000 personas; una gran parte de nuestro turismo exterior viene atraído por las costas y playas y supone un elevado porcentaje de ingresos de nuestro PIB; poseemos un rico patrimonio arqueológico subacuático, que es necesario proteger.

España¹⁶, aprobó la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (ENSM) 2024, documento que actualiza a la primera estrategia que se elaboró en 2013. A continuación, en abril, se reunió el Consejo Nacional de Seguridad Marítima (CNSM), presidida por el JEMAD, que es el organismo desde el que se impulsan las acciones para materializar la Estrategia. Quisiera destacar en esta nueva estrategia la importancia que se le da al conocimiento del entorno marítimo, en el que el desarrollo de los sistemas de vigilancia es vital y habrán de apoyarse lógicamente en las nuevas tecnologías. El fondo del mar y la protección de infraestructuras submarinas¹⁷ también ocupan un lugar preferente en esta Estrategia actualizada.

El CNSM es un elemento catalizador de la coordinación interdepartamental, tan imprescindible para afrontar cualquier riesgo o amenaza en los espacios marítimos. Este órgano tiene también como misión la de apoyar al CSN en el asesoramiento, y siempre en el marco de la seguridad marítima, al Presidente del Gobierno en el desarrollo de sus competencias de Política de Seguridad Nacional (cuyo marco de referencia es la Estrategia de Seguridad Nacional –ESN– 2021), una de las políticas de Estado, como también lo es la de Defensa.

La ENSM describe al conjunto de riesgos y amenazas¹⁸ para la seguridad marítima con un símil geométrico. La estrategia los agrupa, teniendo en cuenta sobre quién produce los efectos, en los tres vértices de un triángulo: un primero, en el que se vería afectada la soberanía nacional y la legalidad internacional; un segundo, que implica a terceros Estados; y un tercero, orientado a preservar el medioambiente marino. La Estrategia establece además tres objetivos: “proteger España “en” y “desde” la mar; mejorar las capacidades marítimas; y contribuir a un océano más seguro” (ENSM 2024).

Creo interesante mencionar que la nueva Estrategia “presenta el dominio marítimo como un espacio global y prioriza los espacios marítimos en función de tres categorías: espacios marítimos de interés preferente (vitales o de interés vital), de interés y otros

¹⁶ En España, la Ley 36/2015 de Seguridad Nacional “regula los principios básicos, órganos superiores y autoridades y los componentes fundamentales de la Seguridad Nacional; el Sistema de Seguridad Nacional, su dirección, organización y coordinación; la gestión de crisis y la contribución de recursos a la Seguridad Nacional”.

¹⁷ La OTAN creó en marzo del 2023 una “célula de coordinación de infraestructuras submarinas” para protegerlas.

¹⁸ La Brújula Estratégica de la UE los agrupa en cuatro bloques: primero, “el terrorismo, la radicalización violenta y la proliferación de armas de destrucción masiva”; segundo, “las estrategias híbridas, los ciberataques, las campañas de desinformación, las injerencias desde el exterior y el uso de tecnologías disruptivas”; el tercero, “las vulnerabilidades de los espacios comunes globales”; y el cuarto, “el cambio climático, la degradación medioambiental, los desastres naturales y las crisis sanitarias a nivel global”. El Concepto Estratégico de la OTAN identifica a Rusia y al terrorismo.

espacios marítimos de interés”, (ENSM 2024). La importancia de esta categorización está en que toda la comunidad marítima nacional se ha puesto de acuerdo, al igual que al definir la seguridad marítima, en parcelar la mar en función de las responsabilidades que tienen todos los actores nacionales en la mar. Una vez priorizados los espacios marítimos y sabiendo cuáles son, es mucho más fácil coordinar a todos estos actores que además desarrollan múltiples disposiciones administrativas, como se puede corroborar echando un simple vistazo a la múltiple bibliografía que acompaña a este artículo. Esta parcelación no está muy lejos de la que hacemos los militares cuando ejecutamos operaciones, que definimos unas áreas (de operaciones conjuntas o de operaciones) en función de la responsabilidad y los cometidos que en ellas se realizan.

En estos espacios marítimos, nuestras FAS son un instrumento esencial del Estado para lograr, con las misiones que se le asignen, un entorno de paz, seguridad y estabilidad. La seguridad marítima, es una de estas misiones. En las siguientes líneas me voy a referir específicamente a las operaciones de seguridad marítima bajo dos perspectivas: por una parte, la operación ATALANTA que es un ejemplo de cómo hacer frente a los riesgos y amenazas desde la Alta Mar, avalados por una jurisprudencia marítima internacional en base a los delitos que se cometen, de cómo construir una arquitectura regional de seguridad marítima y de cómo abordar la misión a través de alianzas; mi otra perspectiva es dar a conocer algunos ejemplos de participación de España en operaciones o actividades que tienen que ver con la seguridad marítima desde un punto de vista nacional, bilateral o internacional.

Cómo hacer frente a los riesgos y amenazas desde la Alta Mar: Operación ATALANTA

Tras este preámbulo en el que, de alguna manera, queda reflejado el marco conceptual sobre el que se sostiene la seguridad marítima en España, es hora de mostrar nuestra experiencia en esos espacios marítimos donde no tenemos jurisdicción, pero en los que hay que hacer frente a los riesgos y amenazas¹⁹. La operación ATALANTA²⁰ es, bajo mi punto de vista, un buen ejemplo de ello. Además, en su momento, ha sido la primera operación en la mar de la UE llevada a cabo en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa

¹⁹ Los artículos 100 al 107 de la UNCLOS contienen disposiciones sobre la piratería.

²⁰ 2.240 buques del WFP protegidos, 3.213.335 toneladas de alimentos/ayuda entregada, 171 piratas transferidos a autoridades competentes, 15.953 kilos de narcóticos aprehendidos.

(PCSD)²¹. El Cuartel General de nivel estratégico está ubicado en la Base Naval de Rota (OHQ, *Operations Headquarters*), al mando de un Vicealmirante de la Armada.

La actividad de la piratería aumentó, exponencial y dramáticamente, en el Océano Índico y el Cuerno de África a partir de 2005²². Esta situación alertó al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) y se vio obligada a adoptar una serie de Resoluciones para minimizar los efectos, protegiendo al tráfico y garantizando el derecho a navegar libremente por las diferentes rutas marítimas. El Consejo de la UE materializó el apoyo a estas decisiones del CSNU al aprobar la creación de una fuerza aeronaval²³ que iniciaría el devenir de la operación ATALANTA. El despliegue de nuestra Fuerza²⁴ al Área de Operaciones (AOO, por sus siglas en inglés) contó, primero, con la autorización del Congreso de los Diputados, el 21 de enero de 2009²⁵, y posteriormente con la aprobación del Consejo de Ministros. Llevamos, por tanto, operando ininterrumpidamente en el Océano Índico y Mar Rojo desde el año 2008, con unos meritorios resultados: protección (100%) de más de 2.100 buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP, por sus siglas en inglés); la vulnerabilidad que suponía el tránsito de buques por el AOO se ha minimizado; actuamos para erradicar los tráfico ilícitos y, entre ellos, todo aquél que revierta en un beneficio económico para el terrorismo; para la UE ejerce como Embajador “naval” para todo el Indo-Pacífico; el grado de cooperación con determinados países ribereños nos permite establecer un marco legal de actuación para entregarles a los piratas que sean apresados; y la EU NAVFOR ha cumplido eficazmente con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS-*Safety Of Life At Sea*) proporcionando ayuda a toda la comunidad marítima que lo haya necesitado en el AOO (EMAD 2024).

España ha tenido un papel muy activo en la operación ATALANTA, siendo el país que aporta más recursos y fuerzas. Además, España es el impulsor de las diferentes decisiones

²¹ Hasta el 95% del comercio de la UE se transporta por mar y el 20% del comercio mundial pasa por el Golfo de Adén.

²² Según el *International Maritime Bureau*, en 2006 se registraron 17 ataques /6 secuestros de buques, 46/10 en 2007, 122/48 en 2008, y 202/47 en 2009.

²³ El 10 de noviembre de 2008, el Consejo adoptó la Acción Común 2008/851/PESC para lanzar la operación ATALANTA. El 12 de diciembre de 2022, el Consejo adoptó la Decisión (PESC) 2022/2441 (2), que modificó la Acción Común anterior y prorrogó el mandato de EUNAVFOR hasta el 31 de diciembre de 2024. La decisión (PESC) 2024/1059 del Consejo, de 4 de abril de 2024, también modificó la Acción Común del 2008.

²⁴ Marco de las Operaciones de nuestras FAS en el exterior: Ley 2/2014 de la Acción y el Servicio Exterior del Estado, y la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional.

²⁵ Consejo de Ministros del 27 de diciembre de 2023: “Acuerdo por el que se prorroga hasta el 31 de diciembre de 2024 la participación de unidades de las FAS y observadores militares en misiones militares en el exterior”.

adoptadas en el marco del CSNU contra la piratería²⁶. En la UE además promovimos al mismo tiempo una misión militar que proporcionara, a las fuerzas de seguridad somalíes, la capacidad para actuar en tierra principalmente sobre la infraestructura de la piratería y desde donde lanzan sus ataques, dando un carácter integral a todas las acciones de la UE en la zona. En el Océano Índico hay una flota pesquera española, y de otros Estados miembros de la UE, que faenan regularmente en la zona y que han tenido en la operación ATALANTA su paraguas de seguridad. La seguridad portuaria ha sido fundamental y se ha actuado en tierra, principalmente en aquellos núcleos que sirvan como base de partida para luego lanzar sus ataques en la mar. El AOO donde opera la EU NAVFOR es muy extensa: abarca el Golfo de Adén, la costa somalí, el Mar Rojo y los golfos de Suez y Aqaba (EMAD 2024).

España, por su experiencia precisamente en la Operación ATALANTA y también en el ámbito nacional, promueve una serie de medidas, en cualquier foro nacional e internacional que tenga que ver con erradicar la piratería y el robo a mano armada, agrupadas en cuatro direcciones. La primera y más importante es la protección (*security*) y evitar que la piratería consiga sus objetivos. La segunda consiste en generar capacidades en el ámbito de la seguridad marítima. La tercera tiene que ver con el marco normativo legal, de manera que si opero en una zona alejada de territorio nacional sea capaz de llegar a acuerdos con los países ribereños para poder detener y transferir, por ejemplo, a un pirata apresado en la mar o actuar sobre sus instalaciones en tierra desde las que opera. Y la última, una vez más, tiene que ver con la coordinación de la comunidad marítima que tenga responsabilidades o que opere en la zona (Defensa 2024).

La UE tampoco es ajena a esta realidad y considera el Indo-Pacífico como el nuevo centro de la competición geopolítica global. La estabilidad en esta área geográfica es crítica para los intereses de la Unión, incluyendo los directamente relacionados con la seguridad y gobernanza marítimas. No en vano, el 16 de septiembre de 2021 la UE aprobó su “Estrategia para la Cooperación en el Indo-Pacífico”, manifestando su interés por crecer en la Región y construir partenariados para reforzar el orden internacional basado en reglas. La OTAN recoge en su Concepto Estratégico de Madrid (el octavo desde la fundación de la Alianza, que celebra su 75 aniversario), aprobado en junio de 2022, y que proporciona un conjunto claro de directrices para la Alianza a medio plazo, la importancia que, para la seguridad euroatlántica, tiene el desarrollo de los conflictos en la Región; motivo por el que la Alianza

²⁶ Las Resoluciones iniciales del CSNU fueron: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008).

se esfuerza en potenciar el diálogo y la cooperación (buscar esos anhelados puntos de encuentro que tanto faltan hoy en el escenario internacional) con los foros regionales de seguridad como la AP4 (acrónimo que la OTAN emplea para referirse al grupo más importante de socios globales con los que cuenta la Alianza: Japón, Corea del Sur, Australia y Nueva Zelanda). Todas estas consideraciones, aparecen repetidamente en la ESN 2021, la Brújula Estratégica de la UE y el Concepto Estratégico de la Alianza.

Retomando la operación ATALANTA, operación de seguridad marítima internacional de referencia, hay que destacar que la UE no ha podido actuar sola y ha tenido que desarrollar la operación en diferentes fases incorporando a diferentes países costeros de la zona para el cumplimiento de la misión. La operación forma parte del enfoque integral de la UE en favor de estabilizar Somalia. Como tal, desempeña un papel activo en el apoyo a otras misiones y programas de la UE en la región. La operación ATALANTA se coordina con las misiones de la UE, EUCAP Somalia y EUTM Somalia²⁷, para reforzar a las fuerzas de seguridad somalíes. Ya en el desarrollo de la operación, además de cumplir su objetivo, esta operación ejecutiva está permitiendo un amplio abanico de colaboraciones con países y organismos de la Región como India, Japón o Yibuti por citar solo algunos.

EU NAVFOR, en su despliegue en el AOO, colabora habitualmente con la Coalición Marítima (CMF, *Combined Maritime Forces*) liderada por Estados Unidos (con más de 33 naciones y en Bahrein) y con otra misión de la UE que actúa en el Estrecho de Ormuz, EMASOH (*European-led Mission Awareness Strait of Hormuz*) o también conocida como operación AGENOR, y liderada actualmente por Francia (con ocho países europeos y sede en Abu Dabi). Además, la operación ATALANTA apoya la implementación de diferentes programas específicos de seguridad marítima (MASE, *Maritime Security Programme*) en la región que son financiados por la UE.

El interfaz diario de EU NAVFOR con la comunidad marítima es el Centro de Seguridad Marítima - Cuerno de África (MSCHOA, por sus siglas en inglés), ubicado en Brest e integrado en el Cuartel General de la EU NAVFOR, que proporciona una contribución clave que permite salvaguardar la libertad de navegación a través del AOO, al tiempo que coordina y proporciona alertas al tráfico marítimo que voluntariamente se incorpora a un proceso bien establecido de respuesta a incidentes en toda la zona. El MSCHOA no sólo gestiona el

²⁷ *EU Capacity Building Mission in Somalia* (EUCAP Somalia) es una misión civil que apoya el desarrollo de la seguridad marítima y policial somalí. *EU Training Mission in Somalia* (EUTM Somalia) capacita a las fuerzas de seguridad somalíes a enfrentarse al terrorismo y la piratería.

sistema de registro voluntario de la EU NAVFOR, para los buques que transitan por la zona, sino que también administra un sitio web interactivo que le permite comunicar a la industria marítima las últimas orientaciones sobre cómo protegerse frente a la piratería, y a las compañías navieras y operadores registrar los movimientos de sus buques por la región. La EU NAVFOR y, por el nivel de colaboración, los medios navales de la CMF y de los que despliegan de forma independiente en la zona pueden ser enviados en caso de emergencia (EU NAVFOR 2024).

Recientemente, la UE ha aumentado su compromiso con el Indo-Pacífico, poniendo en marcha para el Índico Noroccidental, la iniciativa de Presencias Marítimas Coordinadas (PMC): una iniciativa de Diplomacia de Defensa para potenciar la seguridad marítima, primero en las costas del Índico con voluntad de crecer hasta el Pacífico. La UE también se ha focalizado en la construcción de capacidades marítimas como CRIMARIO²⁸ (Rutas Marítimas Críticas del Indo-Pacífico) establecida en 2015, con el objetivo de potenciar el conocimiento del entorno marítimo (MSA-*Maritime Situation Awareness*)²⁹ mediante la difusión de la información marítima, adiestramiento y construcción de capacidades de seguridad marítima en el Océano Índico Occidental. El proyecto ha crecido con una segunda fase, aumentando su área al Pacífico y sus responsabilidades.

El intercambio de información sobre conocimiento marítimo se realiza entre los centros de información marítima y la plataforma a la que se han suscrito 19 agencias de 12 países, denominada IORIS (*Indo-Pacific Regional Information Sharing Platform*). Y por supuesto, la UE ha puesto el énfasis en el refuerzo de los partenariados con países y organizaciones regionales. El más importante lo tenemos con la ASEAN, una relación que ha crecido hasta reconocer a la Asociación como la pieza central de la Estrategia de Cooperación con el Indo-Pacífico de la UE y darle el estatus de “Partenariado Estratégico”. Esta Estrategia de Cooperación para el Indo-Pacífico se ve reforzada por la reciente revisión de la Estrategia de Seguridad Marítima, que la UE ha publicado el pasado año. En ella la relación con el Indo-Pacífico se ve mejorada con un despliegue y refuerzo de partenariados que permite potenciar la seguridad marítima en la Región, en particular contra las amenazas como piratería, tráfico ilícito, inmigración irregular, desastres naturales y efectos del cambio climático.

²⁸ CRIMARIO organizó diecisiete ejercicios en 2023.

²⁹ ENCOMAR (Entorno de Colaboración) es un portal web de la Armada gestionado por el COVAM (Centro de Operaciones y Vigilancia Marítima). COVAM, herramienta utilizada por la Fuerza de Acción Marítima (FAM), que fusiona y analiza datos recibidos a través de una amplia variedad de fuentes, y así ser capaz de, visualmente, saber qué sucede casi al instante en las aguas españolas de interés.

En cuanto al marco jurídico, también se han conseguido grandes progresos. Por ejemplo, a nivel nacional se reintrodujo “el delito de piratería en el Código Penal y, en el ámbito de la UE, apoyando los convenios ya suscritos con Kenia, Seychelles, Somalia, Yibuti y Montenegro, así como los que se están negociando con Mauricio, Mozambique y Tanzania” (Moncloa 2024).

No obstante, a veces los propios acuerdos se tensionan y, por ejemplo, desde marzo de 2022, el Gobierno Federal de Somalia se resiste a autorizar la entrada de buques de EUNAVFOR en su mar territorial. No cabe duda que este hecho tiene un impacto directo en la operación porque impide actuar en tierra antes de que actúen los piratas como comentamos anteriormente. Ello obliga a incrementar, por tanto, el esfuerzo en la mar para alcanzar los objetivos que marca la operación. No obstante, la operación sigue a “velocidad de crucero” y así se demuestra con la aprobación, por el Consejo de la UE, de la extensión del mandato de la operación hasta el 31 de diciembre del presente año³⁰.

El nuevo mandato además amplía la lucha contra actividades ilícitas, como la IUU (*European External Action Service –EEAS– 2024*), eso sí manteniendo las dos principales misiones que tiene asignadas EU NAVFOR en la operación ATALANTA que son “la lucha contra la piratería, y la protección y monitorización de los buques del WFP de NNUU y otros buques vulnerables en su tránsito por el AOO” (EMAD 2024). La evolución natural de la operación ATALANTA va encaminada a ser una referencia como proveedor de seguridad marítima regional (EMAD 2024), de manera muy similar a lo que pretende la JID con la “Guía de Buenas Prácticas de Seguridad Marítima” integrando al máximo número de actores, de diferentes países, con responsabilidades en una futura arquitectura regional de seguridad marítima que pueda afrontar eficazmente cualquier riesgo y amenaza, garantizando la libertad de navegación (como principal objetivo en esa región) bajo un orden internacional basado en reglas.

A pesar de todos los esfuerzos realizados en la operación ATALANTA, hay cierto acuerdo en la comunidad marítima internacional en que “la piratería está contenida, pero no erradicada” en la zona (Departamento de Seguridad Nacional –DSN- 2024). El número de ataques piratas ha aumentado desde que estalló la guerra Israel-Hamás y los posteriores

³⁰ Decisión adoptada tras la revisión estratégica integral de la actuación de la PCSD en Somalia y el Cuerno de África.

ataques de los hutíes de Yemen al tráfico marítimo. Hasta marzo del presente año se han consumado dos secuestros de barcos y otros tres incidentes registrados³¹.

Las organizaciones criminales que operaban en el Cuerno de África han ido ampliando sus actividades ilícitas y ahora también se dedican al narcotráfico, introducir mercancías ilícitas en los contenedores ya precintados, trata de personas, al de armas (como consecuencia del conflicto de Yemen y ahora con el de Israel-Hamás) o al tráfico de carbón vegetal, siendo este último un negocio muy rentable para el grupo terrorista que opera en la zona, *Al Shabab* (La Vanguardia, 2018).

Otros ejemplos con participación española y su importancia para la seguridad marítima

Operation Sea Guardian (OTAN)

La operación es una evolución de la anterior operación Artículo 5 *Active Endeavour*. La operación la aprobó, en julio de 2015, el Consejo del Atlántico Norte y ahora bajo la denominación *Sea Guardian* tenemos una operación de seguridad marítima de la OTAN (MSO, por sus siglas en inglés). La operación *Sea Guardian* está en disposición de ejecutar el siguiente tipo de operaciones: “MSA; disuasión y protección contra el terrorismo; contribuir al desarrollo de las capacidades regionales de seguridad marítima; mantener la libertad de navegación; llevar a cabo la interdicción marítima; luchar contra la proliferación de armas de destrucción masiva; y proteger la infraestructura crítica” (OTAN 2024).

Esta operación ha convertido al Mediterráneo en un escenario de colaboración entre la OTAN y la UE, gracias a la presencia de EUNAVFOR en el Océano Índico³². España ha influido notablemente en las decisiones que ha tomado el Consejo Atlántico en relación con la seguridad marítima y en potenciar cualquier operación que tenga que ver con la MSA y MSO.

Presencias Marítimas Coordinadas (UE)

La UE tiene una Estrategia para el Golfo de Guinea desde 2014, zona desde la que importa hidrocarburos por vía marítima y que se ve amenazada por la piratería (Alta Mar) y el robo a mano armada (aguas jurisdiccionales y sobre todo en fondeaderos de la costa

³¹ La fragata F86 “Canarias” asistió, el pasado 15 de abril, en la liberación del barco “Abdullah”, y sus 23 tripulantes, secuestrado por piratas en aguas de Somalia.

³² La operación *Ocean Shield* fue la contribución (2008-2016) de la OTAN en la “lucha contra la piratería” en la zona.

nigeriana), sumado a otras actividades ilegales como la IUU o el tráfico ilícito de drogas, armas y personas cuyas organizaciones criminales se relacionan con el terrorismo, especialmente en el Sahel. Como su propio nombre indica, el concepto se basa en que los Estados miembros de la UE se coordinen para que la presencia de buques de la UE sea duradera (idealmente, permanente) y que no se solapen los despliegues, y así mejorar la seguridad marítima en la zona. Existe, al igual que como sucede con la operación ATALANTA, una estrecha cooperación entre la UE y los Estados del África Occidental y Central (Consejo UE 2022). Este concepto, también se está implementando, desde febrero de 2022, en el noroeste del Océano Índico (CMP-NWIO, *Coordinated Maritime Presence in the North West Indian Ocean*), con la intención de apoyar esa arquitectura de seguridad marítima regional que se ha iniciado con la operación ATALANTA.

Diplomacia de Defensa (Bilateral)

Mencionado también al principio, el concepto promueve la estabilidad a través de las relaciones bilaterales que tiene el Ministerio de Defensa. En el caso concreto de la seguridad marítima, esta actividad se focaliza en la costa occidental del continente africano, desplegando un buque de la Armada, y lo que se pretende es colaborar con los Estados ribereños bilateralmente para desarrollar o mejorar capacidades para mejorar la inseguridad marítima. Ese buque que despliega “suele hacer escalas en Mauritania, Gabón, Ghana, Senegal y Cabo Verde que después se ampliaron a otros países de la región” (EMAD 2024).

Grupo Expedicionario “Dédalo-24”

El Grupo Expedicionario “Dédalo-24” comenzó, el pasado 3 de abril, un nuevo despliegue tanto por el Mediterráneo como el Atlántico, hasta finalizar su misión a mediados de julio. En la maniobra, participan “los buques del Grupo Anfibio y de Proyección de la Flota: “Juan Carlos I”, buque anfibio “Galicia”, las fragatas “Blas de Lezo” y “Reina Sofía”, el Batallón Reforzado de Desembarco I del Tercio de Armada, una unidad aérea embarcada compuesta por aviones *Harrier AV8* y helicópteros y las embarcaciones tipo LCM -8 del Grupo Naval de Playa” (Defensa 2024). Una de las misiones del Grupo, durante su despliegue, será navegar por todo el Mediterráneo y fortalecer así la seguridad marítima regional, en especial en la orilla sur Mediterránea pero también en el propio mar de Alborán y el Egeo, apoyando a la operación *Sea Guardian*, para luego realizar otro tipo de actividades con Francia, Italia, Grecia y Turquía.

MARSEC (nacional)

“MARSEC es un ejercicio para mejorar la cooperación y coordinación entre organizaciones, asociaciones y agencias gubernamentales con competencia en la mar” (Almirante de Acción Marítima –ALMART- 2023). Este año tendrá lugar entre el 13 y el 24 de mayo, y pretende poner en práctica catorce escenarios de resolución de incidentes de seguridad marítima (*Safety and Security*) para fomentar el conocimiento mutuo y la coordinación entre los múltiples actores nacionales con responsabilidades en la seguridad marítima y que además desarrollan legislación marítima, que se encuentra recogida en la bibliografía asignando competencias a cada actor. En la última reunión de preparación del ejercicio, liderada por ALMART y que tuvo lugar en diciembre del pasado año, asistió un nutrido grupo de actores pertenecientes a la comunidad marítima nacional y con competencias diferentes en la mar: aduanas, puertos, policía judicial, fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, el sector privado, diferentes ministerios, salvamento marítimo y otras instituciones públicas civiles.

El número de ministerios con competencias en el ámbito marítimo es numeroso, y cada uno de ellos lleva una legislación administrativa asociada. Algo similar, en términos de seguridad marítima hemisférica, puede suceder no sólo dentro de un Estado, sino que nos podemos encontrar con diferentes países y, por tanto, con diferentes marcos jurídicos nacionales.

Además de las agencias nacionales que derivan de los departamentos ministeriales también hay que considerar a las organizaciones y agencias internacionales con competencias en la mar. Con la mayoría de estas agencias la Armada, y en concreto, la Fuerza de Acción Marítima (FAM) se relaciona con frecuencia para complementar el conocimiento del entorno marítimo, actividad imprescindible para afrontar con éxito las operaciones y actividades de vigilancia y seguridad marítima. Por último, cabe mencionar la participación de la Armada, normalmente a través de la FAM, en los “Foros de Guardacostas”: europeo, Mediterráneo y Atlántico Norte. Estos foros nacieron para generar sinergias y poder asesorar en las funciones de guardacostas entre los países que comparten inquietudes sobre seguridad marítima.

Conclusiones

Las características del espacio marítimo, un espacio común global, motivan que la seguridad marítima no sea algo puramente nacional, trasciende nuestras fronteras y ello la convierte en un asunto de capital importancia para las organizaciones internacionales como la OTAN o la

UE, y otras muchas Agencias e iniciativas con presencia creciente en este ámbito. Nuestro concepto de seguridad marítima ha evolucionado en paralelo al de la UE, gracias al esfuerzo que se ha hecho en unificar “criterios y soluciones”. Un ejemplo de este esfuerzo, en el ámbito nacional, es el hecho de haber desarrollado una ENSM y, tras más de 10 años, haber conseguido una definición de seguridad marítima, acordada por toda la comunidad marítima nacional (la definición, sirve de “bienvenida” a este artículo y figura al principio). Hoy son muchas las instituciones, organismos y agencias que tienen competencias en la mar, nacional e internacionalmente. Por tanto, creo que es clave la cooperación, la colaboración y la actuación coordinada de todos estos actores, para que reciban la información que precisan, en tiempo y forma oportuna, para hacer frente a riesgos y amenazas en la mar.

En el ámbito europeo, España hemos visto cómo ha ejercido su liderazgo con la operación ATALANTA, haciendo de la mar en esa zona un espacio marítimo más seguro, con un esfuerzo mantenido por más de diez años y promoviendo el desarrollo de una arquitectura de seguridad marítima regional mediante el apoyo a los Centros de Seguridad Marítima de Seychelles y Madagascar. Mantiene, además, una relación de coordinación con la Operación AGENOR y ahora con la operación ASPIDES³³, y colabora habitualmente con las *Task Force 150 y 151* de las CMF. La operación forma parte del enfoque integral de la UE para el Cuerno de África, proporcionando apoyo a las misiones EUCAP Somalia y EUTM Somalia. Mantiene, además, estrechos vínculos con las delegaciones de la UE en la zona.

Las operaciones de nuestras FAS están consiguiendo un impacto e influencia que trasciende a los meros resultados operativos. Su acción en el exterior no sólo contribuye a que la ciudadanía mejore la Conciencia de Defensa, o a proyectar una imagen impagable de España en los países donde desplegamos, en los que nuestros soldados o marineros se han convertido en nuestros mejores embajadores, sino que, también ante nuestros socios, nuestras FAS, con su enfoque prudente, respetuoso con la legalidad internacional, muy profesional y demostrando siempre espíritu de equipo y capacidad de comunicación, han posicionado a nuestro país como un aliado fiable y un contribuyente esencial a la seguridad y estabilidad internacionales.

El despliegue de nuestra Fuerza en la mar nos permite conocer y entender mejor las zonas de donde provienen los riesgos y las amenazas, y tomar conciencia de los problemas y estar

³³ La operación ASPIDES de la UE se articula en respuesta a la amenaza que los rebeldes hutíes de Yemen presentan en la navegación en el Mar Rojo.

en mejor disposición para comprender, para ayudar y para encontrar soluciones que proyecten estabilidad. No cabe duda de que promover estrategias de cooperación, con el objetivo de suavizar la competición geopolítica y construir, mediante partenariados con socios y amigos, creará un entorno marítimo más seguro para la defensa de nuestros valores y nuestras sociedades, especialmente en la Alta Mar donde la jurisprudencia se diluye. Estoy convencido de que el multilateralismo deberá primar a la hora de minimizar los riesgos y luchar contra las amenazas presentes en la mar, máxime cuando ya sabemos que llegan a sobrepasar la capacidad de actuación de un solo Estado.

No hay que escatimar esfuerzos para que la Defensa siga siendo, como figura en nuestra DDN, “un servicio público que contribuya a mantener la seguridad, y los derechos y libertades de sus ciudadanos en cualquier situación”. Las diferentes actividades que en el ámbito de la JID estoy realizando intuyo ya que me servirán para fortalecer las relaciones interpersonales y labrar amistades entre gentes de países hermanos. Ya estoy aprendiendo mucho de ustedes, de sus inquietudes, de sus ideas, de sus experiencias y de sus análisis al abordar un contexto estratégico como el actual. Nos vincula un sentimiento de pertenencia a una misma comunidad que, al mismo tiempo, es valiosa por su diversidad. Europa y América son, en España, vasos comunicantes, porque compartimos mucho.



5.3 Programa de Control de Contenedores – Caso Uruguay

Doctor Rafael Zelesco Barretto, Escuela de Guerra Naval de Brasil

El Programa de Control de Contenedores de Uruguay constituyó una iniciativa nacional orientada a prevenir el uso de contenedores marítimos para actividades delictivas transnacionales, como el narcotráfico, el contrabando de armas o mercancías, y el lavado de activos. Desarrollado inicialmente en el Puerto de Montevideo, uno de los nodos logísticos más importantes del Cono Sur, el programa representó un esfuerzo por armonizar la seguridad marítima con la eficiencia del comercio internacional, bajo estándares internacionales y con fuerte articulación interinstitucional.



Contexto y diagnóstico

Uruguay experimentó un incremento sostenido del comercio internacional por vía marítima, lo que trajo consigo nuevos desafíos en materia de seguridad portuaria. Montevideo, por su ubicación estratégica y conectividad, se convirtió en un punto de tránsito de alto valor para redes criminales, especialmente en el tráfico de drogas hacia Europa y África Occidental.

Ante este escenario, las autoridades identificaron la necesidad de un sistema robusto de control que permitiera anticipar, detectar y mitigar riesgos asociados al uso ilícito de contenedores, sin obstaculizar las operaciones comerciales.

Objetivos del programa

- Fortalecer la capacidad de detección temprana de cargas ilícitas en contenedores.
- Aplicar un modelo basado en análisis de riesgo e inteligencia operativa.
- Promover la cooperación interinstitucional entre aduanas, fuerzas de seguridad y organismos internacionales.
- Mejorar la trazabilidad y transparencia de la cadena logística portuaria.
- Cumplir con estándares internacionales de control de contenedores, como los establecidos por UNODC y la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Diseño e implementación

El programa fue ejecutado con el acompañamiento técnico del Programa Global de Control de Contenedores (Container Control Programme - CCP), una iniciativa conjunta de la UNODC y la OMA.

Se desarrollaron las siguientes acciones clave:

- Creación de una Unidad de Control Portuario Conjunta, integrada por la Dirección Nacional de Aduanas, la Prefectura Nacional Naval y otras agencias.
- Implementación de un sistema de análisis de riesgo para perfilar contenedores sospechosos antes de su apertura física.
- Adopción de tecnología de escaneo no intrusiva y herramientas digitales para el cruce de datos.
- Capacitación continua del personal operativo en técnicas de inspección, manejo de inteligencia, y normativa internacional.
- Coordinación con actores privados (operadores logísticos, terminales portuarias) para asegurar la cadena de custodia.

Resultados obtenidos

El programa permitió mejorar sustancialmente la eficiencia y eficacia de las inspecciones en el puerto de Montevideo. Entre los logros alcanzados se destacan:

- Incremento en el número y calidad de incautaciones, especialmente de sustancias estupefacientes, mediante inspecciones dirigidas por inteligencia.
- Reducción de los tiempos de intervención y liberación de contenedores no sospechosos, gracias al enfoque selectivo.

- Reconocimiento del modelo uruguayo como referente en la región, siendo presentado en foros internacionales como ejemplo de buena práctica hemisférica.
- Generación de datos estadísticos fiables para la toma de decisiones estratégicas.

Lecciones aprendidas

- La integración real de agencias nacionales resultó crucial para la eficacia del programa.
- La inversión en capacitación continua del personal operativo fue un factor determinante.
- El uso de tecnologías de análisis de riesgo permitió focalizar esfuerzos y reducir la interferencia operativa.
- La cooperación con organismos multilaterales fortaleció la legitimidad y sostenibilidad del programa.
- La flexibilidad para adaptar procedimientos según la evolución de los riesgos operativos fue fundamental.

Aporte a la guía de buenas prácticas

El Programa de Control de Contenedores de Uruguay aportó a esta guía un ejemplo probado de aplicación nacional de buenas prácticas en seguridad marítima, especialmente en el ámbito portuario. Su experiencia demostró que:

- Es posible implementar un sistema de control riguroso sin obstaculizar el comercio.
- La cooperación entre sectores público y privado potencia la eficacia de las medidas de seguridad.
- Los enfoques basados en riesgo, tecnología y formación son replicables en otros puertos del hemisferio con niveles similares de actividad.

Este caso representa una alternativa replicable y adaptable para otros Estados del hemisferio que busquen fortalecer su seguridad portuaria y reducir el uso de sus puertos en actividades delictivas transnacionales, todo ello sin comprometer la competitividad del comercio internacional.

5.4 Servicio de Tráfico Marítimo (VTS) del Puerto del Callao

A. de N. Guillermo Benites Valverde, Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Marina de Guerra del Perú

La experiencia (modernización) del sistema de Servicio de Tráfico Marítimo (VTS) del Puerto del Callao constituye un ejemplo representativo de modernización institucional aplicada a la seguridad marítima. Su desarrollo responde a un problema estructural ampliamente reconocido en los principales hubs logísticos del mundo: el incremento acelerado del tráfico marítimo, la expansión de la infraestructura portuaria y la creciente complejidad operacional en espacios geográficos limitados hacen necesario una actualización tecnológica.

En Perú, el puerto del Callao concentra históricamente más del 70 % del comercio exterior nacional, lo que lo convierte en un nodo crítico para la continuidad logística, el abastecimiento interno y la competitividad económica del país. Desde 1989, el control del tráfico marítimo se realiza a través de la oficina TRAMAR, dependiente de la Capitanía del Puerto y de la Autoridad Marítima Nacional, responsable de coordinar arribos, zarpes, maniobras y fondeos en una bahía de alta congestión (DICAPI, 2023).

Sin embargo, durante la última década, la evolución de la actividad portuaria superó las capacidades técnicas del sistema existente, generando brechas operativas que exigían una intervención estructural.

El diagnóstico institucional identificó tres presiones convergentes:

Primero, degradación de la vigilancia radar.

El crecimiento de la infraestructura grúas pórtico, pilas de contenedores y nuevas superestructuras metálicas redujo la línea de vista y generó falsos ecos y distorsiones en las pantallas radar, disminuyendo la capacidad efectiva de detección y seguimiento de blancos en la rada interior. Esta limitación impactaba directamente la seguridad de la navegación

Segundo, condiciones meteorológicas adversas recurrentes.

La presencia frecuente de niebla densa y baja visibilidad ocasionaba cierres periódicos del puerto y paralización de operaciones, afectando la seguridad operacional y la eficiencia logística.

Tercero, riesgos de seguridad marítima en el área de fondeo.

La zona presentaba antecedentes de incidentes, abordajes y delitos contra la gente de mar, además de siniestros históricos vinculados a colisiones y pérdidas humanas durante

condiciones de visibilidad reducida, lo que evidenciaba la necesidad de reforzar la vigilancia y la capacidad de respuesta.

Estos factores, combinados con la obsolescencia tecnológica de sensores y sistemas de comunicación, confirmaron que la oferta de servicio de control de tráfico resultaba insuficiente frente al nuevo volumen y complejidad de operaciones.

Objetivos y alineamiento normativo

La implementación de los Servicios de Tráfico Marítimo (VTS) se sustenta en el marco jurídico internacional promovido por la Organización Marítima Internacional, que a través del Convenio SOLAS (Regla V/12) faculta a los Estados a establecer estos sistemas cuando el volumen de tráfico o el nivel de riesgo lo justifiquen. Asimismo, la Resolución A.1158(32) define al VTS como un servicio destinado a mejorar la seguridad de la vida humana en el mar, incrementar la eficiencia de la navegación y apoyar la protección ambiental mediante información oportuna, asistencia a las naves y ordenación del tráfico (IMO, 2021).

En el Puerto del Callao, el proyecto “Mejoramiento y Ampliación del Servicio de Tráfico Marítimo del Puerto del Callao (VTS CALLAO)” responde a estas directrices, buscando fortalecer la seguridad operacional en un entorno de alta congestión marítima, mitigar riesgos por baja visibilidad y reducir tiempos de espera, elevando simultáneamente la eficiencia operacional y logística del principal nodo portuario del Perú

El diseño técnico del sistema se alinea además con los estándares de la IALA, que establece guías sobre arquitectura, desempeño de equipos, certificación de operadores y procedimientos operativos, garantizando interoperabilidad y cumplimiento de buenas prácticas internacionales.

De esta manera, el VTS Callao constituye una intervención integral que combina cumplimiento normativo, modernización tecnológica y fortalecimiento institucional para asegurar una gestión marítima más segura, eficiente y resiliente (IALA, 2020).

Sistema VTS Callao: arquitectura y gobernanza

El Servicio de Tráfico Marítimo (VTS) del Puerto del Callao no constituye una capacidad aislada, sino que se integra al Sistema de Control del Tráfico Acuático (SIMTRAC), plataforma nacional administrada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

(DICAPI) que articula los medios de vigilancia, control, comunicaciones y respuesta operativa en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del país. Dentro de esta arquitectura, el VTS Callao funciona como el nodo tecnológico especializado para la gestión del tráfico portuario de alta densidad, concentrando información proveniente de radares, estaciones AIS, sensores electro-ópticos y sistemas meteorológicos en un centro de control unificado. Esta integración permite generar conciencia situacional en tiempo real, ordenar maniobras de arribo y zarpe, prevenir riesgos de colisión o varada y apoyar de manera directa a las operaciones de seguridad y protección marítima. En la práctica, el VTS se convierte en el “ojo digital” del puerto, proporcionando trazabilidad permanente de embarcaciones y facilitando la coordinación interagencial con unidades guardacostas, terminales portuarios y servicios conexos, contribuyendo así a la continuidad logística y a la protección efectiva del dominio marítimo nacional.

Gobernanza y conducción operacional

El VTS del Puerto del Callao es administrado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), órgano de la Marina de Guerra del Perú, que ejerce la Autoridad Marítima Nacional. A través de TRAMAR y la Capitanía de Puerto se coordina el control diario de arribos, zarpes y fondeos, integrando a operadores portuarios y agencias marítimas. La modernización fue priorizada como inversión estratégica del Estado mediante el proyecto “Mejoramiento y Ampliación del Servicio de Tráfico Marítimo del Puerto del Callao”

Componentes tecnológicos y marco operacional

El sistema se basa en una arquitectura integrada de radares, AIS, sensores optrónicos, comunicaciones VHF/HF, estaciones meteorológicas y software de gestión de tráfico desde un centro de control unificado. Esta configuración proporciona vigilancia continua, apoyo a la navegación y ordenación del tráfico, mejorando la seguridad y eficiencia operativa.

Los componentes clave, tal como se documenta, pueden sintetizarse así:

Cuadro de componentes principales del VTS (visión integrada)

Subsistema	Capacidades principales
Radar costero	Radar banda X de estado sólido (modelo SCANTER 5102), diseñado para vigilancia de superficie y detección/seguimiento en condiciones adversas; cumplimiento con recomendaciones IALA para desempeño de equipos VTS.
AIS y servicios de posicionamiento	Estaciones base AIS para recepción/intercambio de datos; capacidad de administrar AtoN virtual/sintético; provisión de GPS diferencial (correcciones por AIS) para mejorar precisión posicional de buques.
CCTV y sensores electro-ópticos	Conjuntos de cámaras día/noche y térmicas (largo y medio alcance) para identificación y seguimiento de blancos, con integración a la imagen de tráfico.
Sistemas meteorológicos	Captura de datos meteo-oceanográficos; transmisión a buques (vía AIS mensaje 8 en parte de la arquitectura), orientado a seguridad de maniobra y toma de decisiones en baja visibilidad.
Comunicaciones	Integración de radiocomunicaciones VHF/HF para coordinación VTS-buque y servicios asociados.
Software VTS y grabación	Software de control/gestión (Navi-Harbour) con integración de sensores, módulos de registro y reproducción; retención cifrada de información operacional por periodos extendidos (referencia: 12 meses).
Detección ambiental complementaria	Integración de capacidades adicionales (por ejemplo, detección de derrames de petróleo dentro del alcance del proyecto anunciado por el proveedor).

Una decisión clave del VTS del Puerto del Callao fue su implementación por etapas. A inicios de 2023 se puso en operación la primera estación ubicada en la Escuela Naval con capacidad completa de control y gestión, permitiendo iniciar funciones antes de la culminación total del sistema. Este enfoque de “operar temprano, ajustar con evidencia y escalar” redujo riesgos de adopción y aseguró continuidad operacional.

El proyecto contó además con el apoyo tecnológico, incorporando radares, sensores térmicos, comunicaciones y plataformas de análisis y registro, con el objetivo de reforzar la seguridad y sostener operaciones estables incluso bajo condiciones de baja visibilidad.

Desafíos de implementación y operación

La modernización del VTS del Puerto del Callao enfrentó desafíos técnicos, institucionales y sociales. En el plano técnico, la expansión portuaria generó interferencias radar y pérdida de visibilidad, lo que obligó a rediseñar la arquitectura de vigilancia con nuevos sensores y mejor cobertura. A ello se suman condiciones recurrentes de niebla densa, que demandan detección no cooperativa, integración radar-AIS y soporte meteorológico

Desde lo institucional, la operación del VTS exige coordinación entre la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, terminales y actores logísticos, así como marcos normativos claros. En lo socioambiental, la instalación de torres y radares fue acompañada por el cumplimiento de estándares internacionales de exposición electromagnética, garantizando seguridad para la población (ICNIRP, 2020).

Resultados e impacto

La puesta en operación progresiva del sistema en 2023 mejoró significativamente la conciencia situacional mediante la integración de radar, sensores optrónicos y AIS, además de incorporar posicionamiento diferencial, elevando la precisión del control del tráfico. En un puerto con alta concentración de arribos, zarpes y movimiento de contenedores, estas capacidades contribuyen a reducir riesgos, optimizar maniobras y sostener operaciones seguras incluso bajo baja visibilidad. Asimismo, se observa una tendencia favorable en los indicadores de incidentes de seguridad, coherente con una vigilancia más efectiva y mejor coordinación interagencial (APN, 2025).

Un resultado particularmente relevante se observó en el ámbito de la protección marítima de la bahía del Puerto del Callao. Tras años anteriores marcados por reportes recurrentes de robos y abordajes a buques en fondeadero, los registros recientes del International Maritime Bureau evidenciaron un periodo sin incidentes reportados en el área, coincidente con la entrada en operación del sistema VTS modernizado y el refuerzo de la vigilancia integral

(IMB, 2024; IMB, 2025). Aunque la mejora responde a un esfuerzo conjunto que incluye patrullaje y coordinación interagencial, la disponibilidad de monitoreo permanente, trazabilidad de embarcaciones y capacidad de alerta temprana proporcionada por el VTS ha fortalecido el efecto disuasivo y contribuido a generar un entorno operativo más seguro para la navegación y la gente de mar

Integración entre el VTS y el Centro de Fusión de la Información – Perú (IFC)

La experiencia del VTS del Puerto del Callao se ve fortalecida mediante su integración con el Centro de Fusión de la Información (IFC), instancia especializada en el análisis, correlación y difusión de información marítima relevante. Esta integración constituye una buena práctica institucional que permite transformar los datos generados por los sistemas de vigilancia en conocimiento útil para la toma de decisiones de la Autoridad Marítima Nacional.

El IFC complementa la función del VTS mediante la fusión de información proveniente de múltiples fuentes, incluyendo datos del propio sistema VTS, plataformas nacionales e internacionales, sistemas satelitales y reportes operativos. Esta práctica permite validar eventos, reducir incertidumbre y generar un panorama marítimo común más completo y confiable, especialmente en contextos de alta densidad de tráfico y riesgo operacional.

Asimismo, el IFC desarrolla análisis contextual de los eventos detectados, incorporando antecedentes históricos, patrones de comportamiento y alertas externas, lo que facilita la identificación temprana de riesgos y la priorización de acciones. Como resultado, se generan productos tangibles tales como boletines informativos, reportes analíticos semanales y mensuales, que apoyan directamente la conducción de operaciones y la coordinación interinstitucional.

Finalmente, la integración VTS-IFC fortalece el intercambio de información a nivel nacional e internacional, así como la retroalimentación analítica hacia el propio VTS, contribuyendo a mejorar criterios de monitoreo y atención de eventos. Este modelo integrado consolida una gestión marítima más eficiente, preventiva y orientada a la seguridad del dominio marítimo nacional.

Lecciones aprendidas y buenas prácticas hemisféricas

El caso del VTS del Puerto del Callao evidencia que la planificación de estos sistemas debe partir de diagnósticos realistas del entorno físico. La expansión portuaria grúas, apilamiento y nuevas superestructuras puede degradar la vigilancia si la arquitectura de sensores y emplazamientos no se diseña con criterios de desempeño técnico, conforme a estándares promovidos por la Organización Marítima Internacional y la IALA (IMO, 2021; IALA, 2020).

Asimismo, el despliegue por fases demostró reducir riesgos de adopción y acelerar beneficios, al permitir operar tempranamente, ajustar procedimientos y capacitar personal en condiciones reales. La experiencia confirma además que el VTS constituye una capacidad socio-técnica: tecnología, formación, procedimientos y coordinación interinstitucional son igualmente determinantes. Finalmente, la legitimidad social y la eficacia en protección marítima se fortalecen mediante transparencia técnica, cumplimiento de estándares y articulación con patrullaje y análisis de información, lo que potencia la disuasión y la respuesta frente a ilícitos y emergencias.

Recomendaciones para sostenibilidad y expansión

Para consolidar y replicar estas capacidades se recomienda: establecer indicadores de desempeño trazables (seguridad, eficiencia y protección ambiental); asegurar interoperabilidad de datos entre agencias; mantener redundancia, mantenimiento y actualización tecnológica continua; e incorporar medidas de ciberseguridad que garanticen integridad y disponibilidad de los sistemas operacionales.

El modelo aplicado en el Callao, basado en un diagnóstico técnico preciso, estándares internacionales, implementación gradual y coordinación local constituye una referencia replicable para otros puertos y corredores marítimos de la región.



VTS Callao-Peru

5.5 Rutas vitales del siglo XXI: Corredores interoceánicos y Seguridad Marítima para las Américas

Tte. de navío, Alfonso Flores Rojas, Armada de México

En el siglo XXI, el rol estratégico de los corredores interoceánicos en la América ha adquirido una relevancia creciente en virtud de su impacto en el comercio internacional, la seguridad marítima, y la integración económica regional. La región posee algunos de los pasos marítimos y terrestres más importantes del mundo, como el Canal de Panamá, los corredores ferroviarios transistmicos de México y América Central, y los accesos a las rutas del Ártico. Estos espacios constituyen cuellos de botella clave para el comercio mundial y son, al mismo tiempo, potenciales puntos de vulnerabilidad para amenazas transnacionales como la piratería, el narcotráfico, el terrorismo y los ciberataques a infraestructuras críticas. El presente artículo examina el papel de estos corredores, sus desafíos en materia de gobernanza y seguridad, y las oportunidades que ofrecen para una cooperación hemisférica renovada.



I. Corredores interoceánicos: infraestructura crítica y geoestrategia

Los corredores interoceánicos no son solamente infraestructuras físicas; constituyen verdaderos ejes geoeconómicos y geopolíticos que conectan mercados, actores y zonas de influencia. En América Latina, el Canal de Panamá sigue siendo el principal paso marítimo

interoceánico, manejando más del 5% del comercio marítimo global y hasta el 12% del comercio estadounidense (Rodrigue & Notteboom, 2023). A esto se suman iniciativas de “canales secos” o corredores multimodales como el del Istmo de Tehuantepec en México y proyectos ferroviarios en Honduras, Colombia y Brasil, que buscan ofrecer rutas alternativas ante congestiones, conflictos o crisis climáticas.

La creciente demanda por conectividad comercial ha impulsado una expansión significativa de estas rutas, pero también ha generado retos sobre su sostenibilidad, impacto ambiental y protección frente a amenazas. El estrecho margen de maniobra en pasos como Panamá o el Golfo de Fonseca evidencia la urgencia de políticas coordinadas para garantizar la resiliencia de estas infraestructuras.

II. Riesgos y amenazas a la seguridad en los corredores interoceánicos

Los corredores interoceánicos enfrentan una variedad de riesgos que requieren respuestas multidimensionales. Los “puntos de estrangulamiento” (chokepoints) son vulnerables por su localización geográfica estrecha y altamente transitada, lo que los convierte en blancos potenciales de sabotaje, conflictos armados, o bloqueos logísticos. El caso del Canal de Suez en 2021, cuando un solo buque encallado interrumpió el comercio mundial por días, resalta la fragilidad de estos pasos (Rodrigue & Notteboom, 2023).

En el hemisferio occidental, la presencia de organizaciones criminales transnacionales, sumada a capacidades desiguales entre Estados para monitorear y proteger sus espacios marítimos, incrementa la exposición a amenazas como:

- Narcotráfico y contrabando transoceánico.
- Ciberataques a puertos y sistemas de navegación.
- Migración irregular vía marítima.
- Amenazas híbridas (uso combinado de medios ilegales y digitales).

Estos riesgos no son hipotéticos. Informes recientes muestran cómo el aumento del uso de embarcaciones semisumergibles y rutas ilícitas ha convertido los corredores interoceánicos en vectores de inseguridad (UNODC, 2022).

III. Cooperación hemisférica y gobernanza compartida

El carácter transnacional de los corredores interoceánicos exige una cooperación internacional robusta. Organismos como la Comisión Interamericana de Puertos, la

Organización Marítima Internacional y mecanismos como el Acuerdo de Cartagena sobre cooperación regional en seguridad marítima son pilares esenciales de esa gobernanza.

Una gobernanza eficaz debe contemplar:

- Mecanismos de alerta temprana y monitoreo conjunto.
- Protocolos de interoperabilidad y búsqueda y rescate (SAR).
- Plataformas digitales de coordinación y control marítimo (como LRIT, AIS).
- Fortalecimiento de capacidades nacionales y regionales mediante asistencia técnica y entrenamiento conjunto.

Asimismo, la modernización de los corredores debe alinearse con marcos normativos internacionales como la UNCLOS (1982), el Código ISPS, y el Código de Protección de Infraestructura Crítica. Estas normas establecen obligaciones sobre vigilancia, gestión ambiental y protección contra actos ilícitos que deben ser adaptadas a los contextos regionales.



IV. El futuro de los corredores interoceánicos en la Agenda 2030

La Agenda 2030 de las Naciones Unidas subraya la importancia de infraestructuras resilientes (ODS 9), ciudades y comunidades sostenibles (ODS 11), y la vida submarina (ODS 14). Los corredores interoceánicos deben evolucionar como herramientas de integración sostenible. Para ello, se requiere:

- Incorporar criterios de sostenibilidad en el diseño y operación de puertos y rutas interoceánicas.
- Promover la reducción de la huella de carbono del transporte marítimo y terrestre.
- Proteger ecosistemas costeros y marinos estratégicos.
- Garantizar la participación de comunidades locales en procesos de planificación.

Una integración exitosa de estos corredores en el modelo de desarrollo hemisférico implica reconocerlos como bienes estratégicos compartidos, donde seguridad, prosperidad y sostenibilidad se entrelazan.

Conclusión

Las rutas interoceánicas del siglo XXI representan tanto arterias vitales para el comercio global como escenarios críticos para la seguridad y la cooperación internacional. En el contexto hemisférico occidental, asegurar su funcionamiento requiere enfoques colaborativos, inversiones sostenibles y marcos jurídicos robustos. Los corredores no son meros trayectos; son nodos neurálgicos de soberanía, integración y oportunidad. Su futuro dependerá de la capacidad colectiva de los Estados del hemisferio para protegerlos, modernizarlos y gestionarlos como bienes comunes estratégicos del siglo XXI.

5.6 Tráfico de drogas en el entorno marítimo hemisferio. Riesgos y oportunidades en el Siglo XXI

Aportes del Grupo de Expertos de la CICAD sobre el Narcotráfico Marítimo

El Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD, por sus siglas en español) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) se reunió entre los días 10 y 12 de septiembre de 2024, en Puerto España, Trinidad y Tobago, bajo la presidencia de la Guardia Costera de Trinidad y Tobago. En dicho encuentro, los Estados miembros de la OEA, representados por 60 expertos provenientes de agencias nacionales responsables de enfrentar el narcotráfico marítimo, fluvial y portuario, aportaron insumos para la elaboración del capítulo sobre Narcotráfico Marítimo, destinado a integrar la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima en el Hemisferio de la Junta Interamericana de Defensa (JID).

Los aportes fueron organizados en seis grandes ejes temáticos considerados prioritarios en los esfuerzos contra el narcotráfico marítimo: a) embarcaciones utilizadas para el narcotráfico marítimo en la región; b) nuevos mercados y rutas; c) innovaciones en el uso de la tecnología para enfrentar el narcotráfico marítimo; d) marcos jurídicos y coordinación jurídico-operacional; e) métodos de interdicción; y f) cooperación internacional para la reducción del narcotráfico marítimo. Cada eje incluye una descripción general de las tendencias y de la situación actual, seguida de las buenas prácticas identificadas por el Grupo de Expertos.

1. EMBARCACIONES

Panorama regional:

El narcotráfico marítimo se desarrolla a través de una amplia variedad de embarcaciones, en función de la región, la distancia a recorrer, la cantidad y el tipo de carga transportada por las organizaciones criminales (OC), entre otros factores. Los tipos de embarcaciones predominantemente utilizados por las organizaciones criminales incluyen:

- Embarcaciones tipo “go-fast”: Constituyen el tipo de embarcación más frecuentemente identificado en los casos reportados de tráfico de drogas. Estas embarcaciones pueden transportar entre 500 kilogramos y 2 toneladas de carga, con tripulaciones de entre 3 y 4 personas. Están diseñadas para la velocidad y recorridos de cortar y media distancia, lo que las hace especialmente adecuadas para el tránsito en el Caribe y para operaciones de transbordo entre embarcaciones. Generalmente están construidas en fibra de vidrio, lo que

reduce sus costos y facilita reparaciones y modificaciones estructurales destinadas a ocultar drogas ilícitas (como compartimentos falsos). Para evitar la detección aérea, suelen ser pintadas en tonos azul-claros o gris, mimetizándose con la superficie del mar.

- Embarcaciones semisumergibles autopropulsadas (SPSS): Estas embarcaciones han experimentado avances tecnológicos significativos. Su construcción es, por lo general, ilícita y subcontratada por las organizaciones criminales a terceros constructores. Han evolucionado desde diseños rudimentarios hasta plataformas de bajo perfil, autopropulsadas y de alta tecnología, capaces de cubrir distancias cada vez mayores (se han identificado SPSS capaces de realizar trayectos desde Colombia hasta Australia sin reabastecimiento). Asimismo, se observa una tendencia creciente a su adaptación para operaciones no tripuladas, mediante el uso de inteligencia artificial y sistemas avanzados de recepción de señales para control remoto. Las SPSS constituyen el segundo tipo de embarcación más identificado en casos de narcotráfico marítimo, especialmente en la ruta del Pacífico, con capacidades de carga de hasta 7 toneladas, aunque frecuentemente las organizaciones priorizan eficiencia sobre capacidad máxima. Un desarrollo reciente es la detección de SPSS con carga mixta, transportando más de un tipo de droga, comúnmente cocaína y marihuana sintética.

- Buques de carga: Utilizados principalmente para el transporte de grandes volúmenes de drogas ocultas en contenedores, los traficantes aprovechan los altos flujos comerciales de los principales puertos. Algunos países, en particular aquellos con elevada actividad portuaria como Chile, Panamá, Perú y la República Dominicana, han identificado que hasta el 80 % de las drogas incautadas se transportan a través de este tipo de embarcaciones. Entre los métodos de contaminación de contenedores se encuentran el “rip-on/rip-off”, compartimentos falsos y el uso de contenedores refrigerados, entre otros.

- Embarcaciones pesqueras: Estas embarcaciones encubren actividades ilícitas bajo operaciones de pesca legítimas. Suelen transportar cantidades menores de droga integradas dentro de cargamentos lícitos, lo que dificulta su detección, y actúan principalmente como intermediarias para apoyar el transporte de cargas iniciadas por otros medios. Asimismo, cumplen funciones logísticas como el suministro de combustible, repuestos y alimentos a otras embarcaciones involucradas, actúan como plataformas de vigilancia para alertar sobre la presencia de autoridades durante procesos de contaminación, y sirven como señuelos al transportar cargas mínimas para distraer a las fuerzas del orden.

- Embarcaciones recreativas: Esta categoría incluye yates, veleros, catamaranes, motos acuáticas y otras embarcaciones destinadas al ocio. Si bien normalmente cubren distancias cortas, se han identificado casos de embarcaciones recreativas capaces de realizar travesías de larga distancia, conectando las Américas con Europa.

Buenas prácticas identificadas:

- Desarrollar marcos normativos específicos para embarcaciones semisumergibles: Algunos Estados miembros han adoptado legislación dirigida específicamente a la construcción y uso ilícitos de embarcaciones semisumergibles para el narcotráfico. Estas normas permiten investigar, detener y procesar a constructores terceros, interrumpiendo así la cadena delictiva.

- Invertir o promover alianzas para la obtención de tecnología destinada a la detección de SPSS: La identificación de SPSS en operación resulta particularmente compleja debido a su sofisticación tecnológica. Por ello, resulta fundamental invertir en equipos avanzados para detectarlas desde la fase de construcción o establecer alianzas con organizaciones o países que dispongan de dichas capacidades. Considerando que las SPSS pueden ser construidas en áreas alejadas de la costa y luego trasladadas a puntos de botadura, y que existe un vínculo entre pistas aéreas ilícitas y sitios de construcción de SPSS, las patrullas aéreas con sensores térmicos han demostrado ser eficaces.

- Fortalecer los protocolos de inspección de contenedores: La implementación de protocolos rigurosos de inspección reduce significativamente el riesgo de tráfico de drogas mediante buques de carga. Ello incluye el uso de tecnologías avanzadas para escanear, inspecciones aleatorias de contenedores tradicionalmente considerados de bajo riesgo y una estrecha coordinación entre autoridades aduaneras, portuarias y fuerzas del orden. La capacitación del personal para identificar técnicas de ocultamiento incrementa las capacidades de detección.

- Promover el registro y regularización de embarcaciones pesqueras: Programas orientados al registro y regularización de embarcaciones pesqueras, en coordinación con otras agencias gubernamentales y conforme a la normativa nacional, especialmente en regiones costeras con alta incidencia de narcotráfico, han arrojado resultados positivos. Estas iniciativas mejoran el conocimiento situacional de las autoridades y facilitan la detección de actividades sospechosas, como cambios frecuentes de nombre.

2. NUEVAS RUTAS Y MERCADOS

Panorama Regional:

El narcotráfico ilícito constituye un fenómeno dinámico y en constante adaptación. En los últimos años se han registrado cambios significativos en las rutas utilizadas por las organizaciones criminales (OC), impulsados principalmente por la evolución de los patrones de consumo a nivel global. El aumento del consumo de cocaína y drogas sintéticas en Europa, Asia, Oceanía y América del Sur ha llevado a las OC a diversificar y ajustar sus rutas de tráfico, ampliando su presencia en nuevos mercados sin abandonar los flujos tradicionales dirigidos hacia los Estados Unidos.

Si bien la producción de cocaína alcanza actualmente niveles históricos en países como Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, el crecimiento sostenido del consumo de drogas sintéticas —incluida la marihuana sintética, comúnmente denominada *creepy*— ha obligado a los traficantes a utilizar las mismas rutas para distintos tipos de sustancias, incorporando cargas mixtas en las embarcaciones e incrementando el tráfico de precursores químicos.

Se han identificado dos grandes rutas principales de tráfico a partir de Colombia y de la región andina:

1) Una ruta a través del océano Pacífico, con destino a los Estados Unidos y Europa (a través de México, América Central y el Canal de Panamá), así como hacia América del Sur y Oceanía;

2) Una ruta desde la costa atlántica, a través del Caribe, con proyección hacia Europa, Miami y África.. De manera creciente, las organizaciones criminales han recurrido al uso de ríos no solo para el transporte de drogas, sino también para el desplazamiento de aeronaves utilizadas posteriormente en el tráfico ilícito. En este sentido, la hidrovía Paraná–Paraguay reviste particular relevancia, ya que conecta directamente puertos ubicados en países productores o cercanos a ellos, atravesando Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina hasta el océano Atlántico, lo que ofrece una vía directa hacia Europa.

Asimismo, no resulta infrecuente la identificación de operaciones de transbordo en alta mar, aprovechando zonas grises desde el punto de vista jurídico y la baja visibilidad para contaminar buques de carga o transferir sustancias ilícitas desde embarcaciones semisumergibles hacia otros tipos de embarcaciones.

El uso de puertos de terceros países como puntos intermedios para el envío de drogas en contenedores se ha consolidado como una estrategia recurrente, orientada a reducir los riesgos de inspección en los puertos de destino final, donde las cargas procedentes directamente de países productores suelen ser objeto de controles más rigurosos. De igual modo, se ha observado que los envíos que tradicionalmente partían directamente de América del Sur hacia Europa son redirigidos con mayor frecuencia a través de África Occidental, aprovechando debilidades institucionales y buscando evadir la detección.

Otra tendencia emergente es el uso de territorios caribeños administrados por países europeos, como Martinica y Guadalupe, como puntos de entrada al continente europeo. En estos casos, las autoridades han detectado el ingreso marítimo de drogas a dichas islas para su posterior traslado por vía aérea hacia Europa continental, aprovechando la alta conectividad aérea y comercial.

Las organizaciones criminales también explotan fenómenos sociales y políticos para potenciar sus operaciones, como la crisis migratoria venezolana —utilizando migrantes para el transporte terrestre de drogas hacia puntos de embarque— y la inestabilidad política en Haití.

Buenas prácticas identificadas:

- Intercambio de información entre agencias: El establecimiento de mecanismos eficaces y oportunos de intercambio de información entre países y agencias gubernamentales relevantes (por ejemplo, migración, policía y fuerzas navales) resulta esencial para mantenerse actualizado sobre las tendencias, rutas y tácticas empleadas por las organizaciones criminales, optimizando la asignación de recursos humanos y materiales.
- Despliegue de medios en nuevas rutas: Ante la constante adaptación de las rutas por parte de los traficantes, resulta fundamental ajustar el despliegue de capacidades operativas no solo en costas y puertos, sino también en ríos, prestando especial atención a las embarcaciones con destino a terceros países identificados como eslabones en las rutas hacia los mercados finales.
- Conducción de interdicciones y operaciones conjuntas en alta mar: De conformidad con el derecho internacional marítimo y en coordinación con los actores pertinentes, se recomienda la realización de operaciones conjuntas hasta 600 millas náuticas de la costa, particularmente en zonas donde se hayan identificado actividades de transbordo ilícito.

- Evitar la dependencia exclusiva del origen de la carga para las inspecciones: Dado el uso creciente de puertos de terceros países para ocultar el origen real de los envíos, las autoridades aduaneras y de control deben adoptar enfoques de inspección basados en análisis de riesgo multidimensional, incorporando múltiples indicadores.
- Fortalecer la colaboración con la industria naviera comercial: El diálogo estructurado con el sector privado, en particular con la industria del transporte marítimo, permite identificar desafíos comunes y buenas prácticas en materia de seguridad de la carga. La exploración de acuerdos formales y programas de auditoría o empresas confiables contribuye a reducir la vulnerabilidad de las cadenas logísticas.
- Ampliar la cooperación con países que emergen como nuevos mercados: El fortalecimiento de las alianzas con países que se consolidan como mercados emergentes de drogas ilícitas resulta clave para anticipar amenazas, mediante el intercambio de inteligencia, buenas prácticas y el desarrollo de capacidades conjuntas.

3. INNOVACIONES EN EL USO DE LA TECNOLOGÍA

Panorama regional:

La tecnología desempeña actualmente un papel central tanto en el narcotráfico marítimo como en las estrategias implementadas por los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA) para enfrentarlo. Las organizaciones criminales (OC) han incrementado de manera significativa el uso de embarcaciones no tripuladas y de alta tecnología para el transporte de drogas, incorporando sistemas de posicionamiento global (GPS) de mayor alcance, receptores de señal más potentes y plataformas de control remoto que permiten operar embarcaciones semisumergibles autopropulsadas (SPSS) a grandes distancias.

Asimismo, las organizaciones criminales recurren crecientemente al uso de inteligencia artificial para el diseño de rutas que eviten zonas de patrullaje habituales o probables operaciones de interdicción por parte de las autoridades. De forma paralela, se ha observado un uso cada vez más sofisticado de técnicas de manipulación de los sistemas de identificación automática (AIS), lo que dificulta la detección, el seguimiento y la atribución de responsabilidades sobre las embarcaciones involucradas en actividades ilícitas.

Buenas prácticas identificadas:

- Promover la capacitación en ciberseguridad: La implementación de programas de formación especializados en ciberseguridad para personal de las fuerzas de seguridad marítima permite mejorar la comprensión de las amenazas asociadas al uso de tecnologías avanzadas por parte de las organizaciones criminales. Este tipo de capacitación contribuye a la identificación de sistemas AIS manipulados o intervenidos, así como a la detección de intentos de intrusión o sabotaje tecnológico.
- Implementar el uso de aeronaves no tripuladas en rutas de narcotráfico: Considerando las limitaciones de recursos y los elevados costos asociados al patrullaje aéreo convencional, especialmente en los Estados del Caribe con extensos espacios marítimos, el empleo de drones constituye una alternativa eficaz para la vigilancia marítima. Experiencias de cooperación conjunta mediante el uso de drones de largo alcance, como los Q9, han demostrado resultados positivos en algunos países del Caribe.
- Establecer equipos de ciencia de datos para la lucha contra el narcotráfico: La inversión en recursos humanos especializados en la organización, análisis e interpretación de grandes volúmenes de datos provenientes de la inteligencia marítima ha mostrado impactos positivos en la detección de actividades ilícitas. El análisis de datos de navegación permite identificar comportamientos anómalos de las embarcaciones, tales como desvíos repentinos de ruta, detenciones prolongadas en zonas de alto riesgo de transbordo o variaciones inusuales de velocidad.
- Invertir en herramientas tecnológicas para la inspección de contenedores: La incorporación de tecnologías no intrusivas de escaneo, dispositivos de detección química y sistemas avanzados de vigilancia fortalece de manera sustancial las capacidades de las autoridades portuarias y marítimas para identificar cargamentos ilícitos con mayor rapidez y precisión. El uso de sensores térmicos, sonar y otros equipos especializados adaptados a los desafíos del narcotráfico marítimo resulta particularmente relevante. En este ámbito, la cooperación con organizaciones internacionales y países con mayores capacidades tecnológicas puede facilitar el acceso a estos recursos.
- Evitar la dependencia exclusiva de la automatización o la inteligencia artificial: Si bien las tecnologías de automatización y la inteligencia artificial pueden potenciar significativamente las capacidades de las agencias encargadas de la seguridad marítima, resulta fundamental

mantener un enfoque equilibrado que integre el juicio humano con las soluciones tecnológicas. Una dependencia excesiva de sistemas automatizados puede generar vulnerabilidades, especialmente si las organizaciones criminales explotan brechas técnicas o si los sistemas no logran captar comportamientos humanos complejos indicativos de actividades ilícitas.

4. MARCOS JURÍDICOS Y COORDINACIÓN JURÍDICO-OPERACIONAL

Panorama regional:

Uno de los principales desafíos que enfrentan los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA) en la lucha contra el narcotráfico marítimo radica en la articulación eficaz con el sector judicial, agravada por interpretaciones divergentes de tratados y convenios marítimos internacionales. Estas diferencias pueden obstaculizar la cooperación tanto entre países como entre agencias dentro de un mismo Estado, dando lugar a respuestas fragmentadas frente al crimen organizado.

Asimismo, la existencia de procedimientos judiciales poco claros o de difícil aplicación práctica en relación con la gestión de embarcaciones interceptadas o de personas detenidas —sumada a deficiencias en la preservación de la cadena de custodia, la recolección de pruebas y la protección de la escena del delito— debilita significativamente los esfuerzos de interdicción marítima. Estas vulnerabilidades institucionales son aprovechadas por las organizaciones criminales (OC) para maximizar la eficiencia de sus operaciones.

A modo de ejemplo, cuando la legislación nacional exige que una unidad de patrulla regrese de inmediato a puerto tras la incautación de cualquier cantidad de droga, las organizaciones criminales pueden optar deliberadamente por sacrificar pequeñas cargas, generando un vacío temporal de presencia estatal que facilita operaciones posteriores en la misma área.

De igual forma, se ha observado que las organizaciones criminales registran sus embarcaciones bajo pabellones que imponen mayores obstáculos procedimentales a las autoridades extranjeras para la realización de abordajes e interdicciones, complejizando la aplicación efectiva de la ley. Enfrentar estos desafíos requiere un enfoque integral que refuerce los marcos normativos y promueva una cultura sostenida de cooperación e intercambio de información entre todos los actores involucrados.

Buenas prácticas identificadas:

- Promover la creación o adecuación de marcos procedimentales de interdicción: Resulta fundamental contar con procedimientos realistas y operativamente viables para la puesta a disposición de personas detenidas, en coherencia con las necesidades operacionales. En este sentido, se destacó la utilización de audiencias virtuales para personas detenidas en operaciones realizadas a gran distancia de la costa.
- Establecer mecanismos claros de cooperación con el sistema judicial y otras agencias competentes: La creación o actualización de legislación sobre inteligencia que defina procedimientos y canales de intercambio de información entre las fuerzas navales, los ministerios públicos y otras agencias involucradas resulta clave para garantizar investigaciones y procesos judiciales eficaces.
- Fortalecer la capacitación del personal en marcos jurídicos y manejo de evidencias: El desarrollo de capacidades en materia legal y de preservación de evidencias permite evitar errores procesales que puedan comprometer la judicialización de los casos. La realización de capacitaciones multinacionales contribuye además a prevenir la incorrecta manipulación de pruebas en operaciones conjuntas.
- Realizar ejercicios comparativos de derecho marítimo: El análisis comparado de leyes y reglamentos de interdicción marítima entre países permite identificar brechas, buenas prácticas y oportunidades de armonización normativa, particularmente en lo relativo a jurisdicción, facultades de abordaje y coordinación interagencial. Estos ejercicios pueden desarrollarse en el marco de iniciativas regionales, como el Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo.
- Promover legislación innovadora orientada a prácticas indicativas de narcotráfico: El desarrollo de normas que sancionen conductas como la manipulación, desactivación o suplantación (*spoofing*) de los sistemas de identificación automática (AIS) genera un espacio jurídico que habilita la investigación y el abordaje de embarcaciones sospechosas.
- Impulsar la recuperación de activos en casos de interdicción: Más allá de la incautación de drogas y la detención de personas, resulta estratégico avanzar en el decomiso de otros activos vinculados a las organizaciones criminales, como embarcaciones, recursos financieros y armamento, fortaleciendo así la investigación de las estructuras delictivas.

5. MÉTODOS DE INTERDICCIÓN Y OPERACIONES

Panorama regional:

Las operaciones de interdicción constituyen una función central de las agencias encargadas de la seguridad marítima. No obstante, a medida que el narcotráfico marítimo, fluvial y portuario adquiere mayores niveles de sofisticación —impulsado por mercados altamente lucrativos y avances tecnológicos acelerados— los métodos tradicionales de interdicción enfrentan crecientes dificultades para responder con la misma agilidad operativa que demuestran las organizaciones criminales (OC). Estas aprovechan vulnerabilidades institucionales, vacíos jurídicos e inestabilidad política en determinadas regiones para incrementar la eficiencia de sus actividades.

A ello se suma que los elevados márgenes de ganancia asociados al narcotráfico dificultan la desarticulación de las organizaciones criminales únicamente a través de la interdicción. A modo ilustrativo, un kilogramo de cocaína, con un valor aproximado de 2.000 dólares estadounidenses en Colombia, puede alcanzar precios de hasta 265.000 dólares en Australia. Desarticular las bases financieras de estas organizaciones requeriría interceptar porcentajes extremadamente elevados del flujo total de drogas, umbral que resulta prácticamente inalcanzable con los recursos disponibles en la actualidad.

Asimismo, las organizaciones criminales han demostrado una creciente creatividad en sus métodos de ocultamiento y transporte. Casos recientes evidencian el uso de embarcaciones no convencionales, como buques transportadores de ganado, además de los contenedores tradicionales. De igual modo, con el conocimiento de que una detención sospechosa en alta mar puede ser detectada mediante análisis de inteligencia marítima, los traficantes han desarrollado técnicas para contaminar buques de carga sin necesidad de detenerlos. A ello se suma la expansión del tráfico de opioides sintéticos, que exige capacidades especializadas de detección y manejo por parte de las fuerzas de seguridad marítima.

Buenas prácticas identificadas:

- Ampliar la cooperación mediante el intercambio de inteligencia y operaciones conjuntas: Los mecanismos existentes de cooperación bilateral y multilateral, como campañas conjuntas de interdicción y plataformas de intercambio de inteligencia, han demostrado impactos positivos en los resultados operativos. Iniciativas como la operación ORIÓN y los intercambios de inteligencia a través de mecanismos como MAOC-N constituyen ejemplos relevantes. El

establecimiento de puntos focales permanentes dentro de las fuerzas navales permite responder de manera oportuna a las necesidades de intercambio de información.

- Crear equipos o fuerzas de tarea interinstitucionales especializadas en narcotráfico marítimo: La conformación de estructuras multiagenciales facilita la planificación y ejecución de operaciones conforme a marcos normativos comunes y funcionales entre agencias, y puede constituir el primer paso hacia asociaciones interinstitucionales de largo plazo.

- Prestar atención a embarcaciones que permanezcan en áreas próximas a límites jurisdiccionales: Las organizaciones criminales suelen aprovechar las complejidades legales asociadas a la interdicción en alta mar, permaneciendo cerca de áreas jurisdiccionales para realizar operaciones de transbordo ilícito.

- Mantener conocimiento actualizado sobre los regímenes de registro de embarcaciones y las normas de abordaje de terceros países: Las organizaciones criminales tienden a registrar sus embarcaciones bajo pabellones con procedimientos simplificados o menores niveles de control, así como bajo jurisdicciones que imponen mayores restricciones al abordaje por parte de autoridades extranjeras. El conocimiento de estos marcos permite una mejor planificación operativa.

- Mantenerse actualizado sobre tendencias delictivas conexas: Las organizaciones criminales suelen diversificar sus actividades, utilizando sus estructuras de narcotráfico para cometer otros delitos, como el tráfico de armas, de personas o el contrabando. El conocimiento de estas tendencias permite atacar las redes criminales desde una perspectiva más amplia.

- Proveer capacitación especializada en el manejo de drogas químicas y precursores: El incremento del tráfico de drogas sintéticas exige que el personal de seguridad marítima cuente con formación específica para la identificación y manipulación segura de sustancias químicas y precursores, fortaleciendo la seguridad operacional y la eficacia de las interdicciones.

6. COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA CONTRARRESTAR EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO

Panorama regional:

La cooperación internacional y regional es ampliamente reconocida como un pilar fundamental para enfrentar de manera eficaz el narcotráfico marítimo, dada la naturaleza transnacional de las redes criminales que operan en los entornos marítimo y fluvial. Las

iniciativas multilaterales han demostrado un impacto significativo al fortalecer las capacidades nacionales, cerrar brechas institucionales y mejorar la coordinación operativa entre los Estados.

Este enfoque cooperativo se encuentra respaldado por diversos marcos impulsados por organismos internacionales, como la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), los cuales promueven el intercambio de información, la realización de operaciones conjuntas y el desarrollo de capacidades.

Las experiencias recientes de operaciones coordinadas entre múltiples países, como la operación ORIÓN y la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (CBI), evidencian que las iniciativas nacionales adquieren mayor eficacia cuando se articulan en esquemas de acción colectiva. A través de mecanismos de comunicación permanente, protocolos operativos compartidos e inteligencia actualizada, los Estados se encuentran mejor posicionados para responder a las tácticas cambiantes de las organizaciones criminales.

Buenas prácticas identificadas:

- Incrementar la realización de operaciones conjuntas: La organización periódica de operaciones multinacionales, como la operación ORIÓN, permite maximizar el impacto sobre las rutas de tráfico mediante la concentración de recursos, capacidades e inteligencia.
- Conocer y utilizar los mecanismos regionales de cooperación existentes: El aprovechamiento de plataformas como la CICAD, el Regional Security System (RSS), el Maritime Analysis and Operations Centre–Narcotics (MAOC-N) y el Seaport Cooperation Project (SEACOP) fortalece las capacidades nacionales y reduce la duplicación de esfuerzos.
- Establecer redes de puntos focales para el intercambio de información: La designación de puntos de contacto dentro de las fuerzas navales y agencias de seguridad facilita el intercambio oportuno de inteligencia y agiliza la respuesta ante situaciones urgentes.
- Celebrar acuerdos bilaterales y multilaterales: La formalización de acuerdos de cooperación permite definir protocolos claros para la gestión de espacios compartidos, el uso conjunto de tecnologías de vigilancia y la realización de operaciones coordinadas.

- Fortalecer programas de capacitación y desarrollo de capacidades: Las iniciativas de formación conjunta y el intercambio de experiencias contribuyen a mejorar la interoperabilidad y la eficacia de las respuestas frente al narcotráfico marítimo.
- Avanzar en la armonización de marcos jurídicos para operaciones transfronterizas: La convergencia normativa en materia de interdicción marítima reduce vacíos legales y facilita autorizaciones rápidas de abordaje e inspección, limitando la capacidad de las organizaciones criminales para explotar diferencias legislativas.

7. CONCLUSIÓN

Las discusiones sostenidas en el marco del grupo de expertos sobre Narcotráfico Marítimo de la OEA reflejan un compromiso compartido de los Estados miembros para enfrentar de manera coordinada los desafíos crecientes del narcotráfico en los entornos marítimo y fluvial. Al abordar aspectos clave como los tipos de embarcaciones utilizadas, las rutas emergentes, la incorporación de tecnologías innovadoras, los marcos jurídicos, los métodos de interdicción y la cooperación internacional, el Grupo ha contribuido a una comprensión integral del fenómeno.

Las buenas prácticas identificadas constituyen insumos valiosos para el diseño de políticas públicas y estrategias operativas orientadas a fortalecer la seguridad marítima hemisférica. En este contexto, la Guía de Buenas Prácticas en Seguridad Marítima en el Hemisferio elaborada por la Junta Interamericana de Defensa se beneficiará de estos aportes, que apoyarán a los Estados en sus esfuerzos por avanzar hacia un hemisferio más seguro, cooperativo y resiliente.

Glosario de Términos Comunes en Seguridad Marítima Hemisférica

A

Administración Marítima³⁴: La administración marítima se refiere al conjunto de políticas, estrategias y acciones gestionadas por organismos estatales o privados para regular y supervisar las actividades marítimas, incluyendo la seguridad, el comercio, la protección del medio marino y la explotación sostenible de los recursos marítimos. Este concepto también abarca la implementación de normativas internacionales y la coordinación entre actores involucrados en el ámbito marítimo.

Amenaza^{35 36 37 38}: Una amenaza corresponde a la acción generada o hecho provocado por un eventual adversario que se perciba con la intención posterior de lanzar un ataque tendiente a dañar los intereses propios o tendientes impedir alcanzar y/o mantener los objetivos previstos. Para ser apreciada como tal, debe advertirse que es generada por otro Estado o por actores no estatales y que éste cuenta con la capacidad para llevarla adelante.

Amenazas asimétricas³⁹: Son aquellas amenazas generadas por medios desiguales o no convencionales y se caracterizan por ser impredecibles, que tratan de negar las fortalezas del adversario al mismo tiempo que explota sus vulnerabilidades con efectos desproporcionados. Estas son usadas por un actor estatal o no estatal que siendo aun potencialmente inferior puede inferir grave daño.

Amenaza Cibernética^{40 41 42}: También conocida como ciberamenaza, es una actividad realizada en el ciberespacio por un actor humano o no humano que represente algún grado de peligro para los siguientes pilares: confidencialidad, disponibilidad, integridad y legislación. Se desenvuelve como fuente potencial de perjuicio, externa o interna. El resultado es el potencial de un ataque que puede causar daños considerables a las infraestructuras tecnológicas de un país o sus habitantes.

Amenaza convencional: Se refiere a cualquier desafío o riesgo a la seguridad que proviene de fuerzas armadas tradicionales o estatales empleando métodos, estrategias y tecnologías bélicas reconocidas y reguladas por el derecho internacional.

³⁴ Bacon, F. (2018). El Estado como componente fundamental de la Administración Marítima. *CESNAV*.

³⁵ Ministerio de Defensa. (2010). *Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010* (p. 130).

³⁶ Ojeda Bennett, C. (2013). *Amenazas multidimensionales: Una realidad en Suramérica* (p. 44). Santiago: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

³⁷ Ministerio de Defensa Nacional. (2004). *Libro Blanco de Defensa de Bolivia* (p. 45).

³⁸ Ballesteros Martín, M. Á. (2016). *En busca de una Estrategia de Seguridad Nacional* (p. 17). España: Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ministerio de Defensa.

³⁹ Molina Jhonson, C., & Navarro Mesa, M. (2012). *La conducción de la defensa nacional: historia, presente y futuro* (p. 133). Santiago: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

⁴⁰ *Temas institucionales*. 2014. Revista INADE. Quito. Instituto Nacional de Defensa Ecuador.

⁴¹ DÍAZ RUÍZ, Joaquín. 2016. *Ciberamenazas: ¿el terrorismo del futuro?*. España. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

⁴² BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. 2019. *La dimensión del ciberespacio: una propuesta de ciberseguridad*. Santiago. Academia de Estudios Políticos y Estratégicos. Cuaderno de trabajo N°1-2019. p. 7.

Amenazas híbridas^{43 44}: Son una combinación de instrumentos convencionales y asimétricos orientados a la desestabilización de un adversario. Combinan actividades generadas a través de medios políticos, económicos, militares, civiles y de información.

Amenaza marítima⁴⁵: Una amenaza marítima se refiere a cualquier situación, actividad o factor que comprometa la seguridad, estabilidad o funcionamiento del entorno marítimo.

Amenazas multidimensionales^{46 47} Son de naturaleza diversa y abarcan desde la guerra tradicional hasta otras formas de acción entre las que destacan el narcotráfico, el crimen organizado, la trata y tráfico de persona y de armas, el terrorismo y la corrupción. Sus características distintivas son: que no reconoce fronteras, que actúan con un alto grado de asociatividad y complementariedad, así como que generan un efecto multiplicador en la sensación de inseguridad de la población, por ende, afectan a cada país de forma distinta. Más allá de sus orígenes, sus efectos y formas de enfrentarlas, las hacen distintivas.

Autoridad Marítima⁴⁸: La autoridad marítima es el organismo estatal responsable de regular, supervisar y garantizar el cumplimiento de las normativas relacionadas con las actividades marítimas dentro de su jurisdicción. Esto incluye la seguridad de la navegación, la protección del medio marino, la implementación de convenios internacionales y la administración de los recursos marítimos.

B

Bien^{49 50}: Un bien es todo aquello que satisface, directa o indirectamente, los deseos o necesidades de los seres humanos. Los bienes pueden ser transables y no transables, complementarios o sustitutos, de consumo, duraderos y no duraderos, de capital, privados o públicos, normales o inferiores.

Bien común⁵¹: Es un fin abstracto, que considera la satisfacción de aquellas condiciones de orden espiritual y material que la sociedad o el grupo de personas que conforman un Estado, han decidido que satisfacen sus ambiciones personales y sociales.

Bien social^{52 53}: Los bienes sociales son aquellos que son concebidos para atender las necesidades de orden social para así mejorar el bienestar de la población. Tienen como objetivo principal la satisfacción de necesidades individuales o colectivas y pueden ser

⁴³ Instituto de Ciberseguridad. (2021). Glosario de términos de ciberseguridad: Una guía de aproximación para el empresario (p. 14). España.

⁴⁴ Colom Piella, G. (2019). La amenaza híbrida: mitos, leyendas y realidades. España: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

⁴⁵ Gómez, F. I. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad*. Recuperado de <http://www.uajournals.com/ojs/index.php/cisdejournal/article/view/1281>

⁴⁶ Banegas Alfaro, A. (2017). ¿Existen estrategias para combatir las amenazas multidimensionales en la región? *Revista Política y Estrategia*, (129), 89-120.

⁴⁷ Organización de los Estados Americanos. (2003). *Declaración sobre seguridad en las Américas*. Ciudad de México: Conferencia Especial sobre Seguridad.

⁴⁸ Valdez, E. O. (2019). Aplicación de los Instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) por la Autoridad Marítima Mexicana. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*.

⁴⁹ Red Cultural Del Banco De La República En Colombia. s. f. Bienes. *Banrepcultural* [en línea].

⁵⁰ MOCHÓN MORCILLO, Francisco y BEKER, Víctor Alverto. 2008. *Economía, Principios y Aplicaciones*. Cuarta edición. Argentina.

⁵¹ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 133.

⁵² CASTRO JIMÉNEZ, Daniel. 2012. *Bienes sociales: ¿precios, primas o subsidios? Tres formas ineficientes de proveerlos y/o valorarlos*. Colombia. Universidad Santo Tomás. *Criterio Libre*, 10(17), 89–106.

⁵³ *Bienes sociales*. s.f. Enciclopedia. [en línea]. En: Economipedia.

generados por empresas o por el propio Estado. A su vez, satisfacen necesidades de la propia estructura política y económica predominante en cada país. Destaca el bien social puro que se caracteriza en que no existe rivalidad en su consumo, así como que nadie la debe consumir en desmedro del resto.

Bien público^{54 55}: Un bien público es aquel que pertenece a una población y no a alguien en particular. Se caracteriza por ser no rival, es decir que si una persona disfruta de este, no disminuye la cantidad disponible para alguien más. Como consecuencia de ambas características, no se puede cobrar por un bien público. Nadie estaría dispuesto a pagar, pues igual gozaría de él. Usualmente su gestión está a cargo del Estado.

C

Capacidades militares⁵⁶: Las capacidades militares se definen como el conjunto de factores, ya sea materiales, humanos, doctrinales, organizativos, entre otros, que, adecuadamente combinados y armonizados, posibilitan que las Fuerzas Armadas cumplan los objetivos asociados a las misiones que le son asignadas.

Ciber^{57 58 59}: El ámbito ciber refiere a todo el espacio en el cual se usan las redes sociales, sistemas y datos como facilitadores o como herramienta que permita generar efectos reales sobre objetivos físicos. El ciber se caracteriza por ser un espacio creado por el ser humano, tener un carácter global y tener al internet como elemento central.

Ciberespacio⁶⁰: Dominio global dentro del entorno de la información que consiste en la red interdependiente de infraestructuras de sistemas de información que incluyen Internet, redes de telecomunicaciones, sistemas informáticos y procesadores y controladores integrados.

Ciberseguridad^{61 62 63}: La ciberseguridad es un concepto que abarca el todo, es decir, a la ciberdefensa, al ciberataque. Es un mecanismo que permite preservar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información en el ciberespacio. Se refiere al proceso de proteger la información o sistemas de información, mediante la prevención, detección y respuesta a uno o varios ciberataques.

Ciberdefensa^{64 65 66 67 68}: Es un ámbito de la Ciberseguridad caracterizada por un conjunto de actividades técnicas y tácticas destinadas a preservar la seguridad de los sistemas y redes

⁵⁴ *Bienes*. s.f. Enciclopedia. [en línea]. En: Banrep cultural.

⁵⁵ PARODI, Carlos. 2022. *¿Qué es un bien público? Economía para todos*. [en línea]. En: Gestión.

⁵⁶ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 3.

⁵⁷ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 2.

⁵⁸ ARREOLA GARCÍA, Adolfo. 2021. *Ciberespacio: ¿el salvaje oeste?*. Perú. Centro de estudios estratégicos del ejército del Perú.

⁵⁹ PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. 2019. *Riesgo cibernético y ciberseguridad*. México. Secretaría de hacienda y crédito público. Cuaderno de trabajo N°181. p. 6.

⁶⁰ NATIONAL INSTITUTE OF STANDARDS AND TECHNOLOGY. 2012. *NIST Special Publication (SP) 800-30, Revision 1, Guide for Conducting Risk Assessments, Appendix B*, p. 95.

⁶¹ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 15.

⁶² PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. op.cit. p. 7.

⁶³ JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA. s.f. *Ciberdefensa*. [en línea].

⁶⁴ *Temas institucionales*. 2014. op.cit. p. 17.

⁶⁵ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 9.

⁶⁶ CASTILLO FUERMAN, Ernesto. 2021. *Política sectorial de ciberdefensa: una necesidad impostergable*. Lima. Centro de estudios estratégicos del ejército del Perú.

⁶⁷ *Temas institucionales*. 2014. op.cit. p. 17.

⁶⁸ VIANA RODRIGUES, Victor. s. f. *NAÇÃO E DEFESA*. Portugal. Instituto Da Defesa Nacional. N°133. p. 156.

de información de un Estado y de sus instituciones. Será aquella que se preocupe, desde el primer momento, que las ciberamenazas no logren explotar una vulnerabilidad. Requieren un alto nivel de especialización y dedicación. Es la capacidad militar que permite actuar defensiva u ofensivamente frente a amenazas o ataques realizados en y mediante el ciberespacio cuando estos afecten la seguridad nacional, planificación estratégica, operacional y táctica.

Ciberataque^{69 70 71}: Un ciberataque se denomina a aquellos actos de cibercrimen, ciberguerra o ciberterrorismo cuya finalidad es provocar mayor incertidumbre en el modelo de seguridad y control de una organización o nación, o bien, revelar los puntos ciegos y ocultos en las implementaciones de seguridad que las empresas y las naciones tienen.

Complejo de Seguridad⁷²: Un conjunto de unidades cuyos principales procesos de securitización, desecuritización, o ambos, están tan interrelacionados, que sus problemas de seguridad no pueden analizarse o resolverse razonablemente por separado.

Conducción de la Defensa⁷³: La conducción de la defensa es el proceso mediante el cual se adoptan las decisiones para dirigir la defensa del país. Este fluye por un conducto regulado y sistematizado sobre la base de una determinada estructura orgánica, desde el Presidente de la República, hasta el nivel estratégico o propiamente militar. Por las repercusiones que ella tiene, el responsable su gobierno y su administración es del Jefe de Estado. La conducción de la defensa, a su vez, se estratifica en niveles: Político – estratégico – operacional – táctico.

Conducción Conjunta: Adjetivo utilizado para describir actividades, operaciones y organizaciones en las que participan elementos de al menos dos ramas de las fuerzas armadas.

Comunidad de seguridad^{74 75}: Concebido a partir de las ideas de Karl Wolfgang Deutsch, se entenderá como tal aquella en que los Estados han creado no solo un orden establecido, sino que también una paz estable. Por lo tanto, se reconoce como un conjunto de Estados que ha desarrollado un hábito de interacción pacífica y han desechado el uso de la fuerza en la resolución de disputas con otros miembros de la misma comunidad.

Otra acepción coincide con la idea de un grupo constituido por militares y civiles provenientes principalmente de centros académicos y partidos políticos, cuyo común denominador es su conocimiento y experiencia en materias de defensa y que tiene por propósito fundir las vertientes de pensamiento civil y militar en la investigación y difusión de temas generales que dicen relación con la seguridad y la defensa nacional.

Conflicto: Un conflicto es una situación de oposición o desacuerdo entre dos o más partes, ya sean individuos, grupos u organizaciones, que surge como resultado de intereses,

⁶⁹ PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. op. cit. p. 15.

⁷⁰ CANO M, Jeimy J. 2020. *Ciberataques*. Revista Tecnología y equidad social N°157. Colombia. p. 67-74. ISSN 0120-5919.

⁷¹ OROZCO RESTREPO, Gabriel A. 2015. *Securitización en tiempos de globalización. Elementos para el análisis en el área andina*. Quito. Biblioteca Digital de Vanguardia para la Investigación en Ciencias Sociales.

⁷² BUZAN, B. y WAEVER, O. *Regions and Power. The Structure of International Security*. Cambridge University Press. Editorial Board. p. 44.

⁷³ *Ibidem*. p. 138 y 139.

⁷⁴ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 136.

⁷⁵ ADLER, Emmanuel. 1998. *Security Communities*. Cambridge University Press. Editorial Board. ISBN: 0-521-63953-0, p. 3.

objetivos, valores o necesidades incompatibles. Este término abarca desde diferencias menores hasta enfrentamientos significativos que pueden tener implicaciones personales, sociales o estructurales.

Conflicto tradicional^{76 77 78}: Es aquel basado en cuestiones tales como el territorio, la economía, la historia y la etnia en donde el aparato militar tradicional, como elemento decisor, tiene la mayor ponderación.

Conflicto híbrido^{79 80}: Un conflicto híbrido es aquel que incorpora operaciones de información, subversión, presión económica y financiera junto a acciones militares absteniéndose las partes del uso abierto de la fuerza armada. Actúa combinando la intimidación militar (sin llegar a un ataque convencional) y la explotación de vulnerabilidades, integrando el empleo de medios convencionales, irregulares o intencionalmente disimulados.

Conflicto asimétrico^{81 82}: Un conflicto asimétrico es un enfrentamiento entre actores desiguales toda vez que uno de los adversarios no dispone siquiera de las fuerzas organizadas, equiparables a las de oponente. Se caracteriza así mismo por la asimetría de estrategias y de procedimientos evidenciando una disparidad de “poder” o de las fuerzas, de recursos, tecnología, y número de combatientes, entre otros.

Conflicto de zona gris^{83 84}: Dentro del espectro del conflicto político, la zona gris es un espacio intermedio que separa la competencia librada de acuerdo con las pautas tradicionales que rigen la política internacional de la confrontación armada directa. El conflicto en la zona gris gira en torno a un objetivo percibido como relevante, al menos, a los ojos del agresor. Las estrategias utilizadas son multidimensionales y sincronizadas y su aplicación es gradual, normalmente en busca de objetivos a largo plazo. Predominan las actuaciones situadas al margen del principio de buena fe y de la legislación internacional y las características de sus acciones no permiten una respuesta armada.

Conflicto de alta intensidad^{85 86}: Guerra ilimitada con alto índices de uso de fuerza y de medios que presenta consecuencias graves y extensas. Son esencialmente las guerras entre potencias que implica enfrentamientos armados frecuentes (diarios). Estas pueden ser entre

⁷⁶ Albarracín, M. L. G., Castro, C. M., & Chaparro, P. E. (2020). Importancia, definición y conflictos de la autoría en publicaciones científicas. *Revista Bioética*. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/bioet/a/6dH7SGCGLVhvnzSqnDfNsJz/>.

⁷⁷ ROTHKEGEL SANTIAGO, Luis. 2019. *Evolución del paradigma contemporáneo de la defensa de Chile*. Santiago. Centro de investigaciones y estudios estratégicos ANEPE. CUADERNO DE TRABAJO. N°15-2019. p. 2.

⁷⁸ MERCADO MALDONADO, Asael, & GONZÁLES MARTÍNEZ, Guillermo. op.cit. p. 218.

⁷⁹ QUINTERO CORDERO, Sara. y GONZÁLES MARTÍNEZ, Miguel. 2022. *El derecho operacional en las amenazas híbridas de los libros blancos de Perú y Brasil*. Santiago. Revista Política y Estratégica ANEPE, (139), 39–60. p. 53.

⁸⁰ HERRERA ARGUELLES, Héctor. 2018. *La Guerra Híbrida en México*. [en línea]. En: *24 Horas*.

⁸¹ BALLESTEROS MARTÍN, Miguel. Á. s.f. *El terrorismo como conflicto asimétrico*. VIII Jornadas sobre Geopolítica y Geoestrategia. España. Instituto español de estudios estratégicos, Ministerio de Defensa.

⁸² RETANA YARTO, Jorge. 2021. *Guerra asimétrica contra el crimen transnacional en México: fracaso binacional*. [en línea]. En: *Contralínea*.

⁸³ *La "zona gris" y la seguridad nacional* [Infografía]. 2021. Santiago. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

⁸⁴ JORDÁN, Javier. "International Competition Below the Threshold of War: Toward a Theory of Grey Zone Conflict." *Journal of Strategic Security* 14, no. 1 (2020): 5. <https://doi.org/10.5038/1944-0472.14.1.1836>

⁸⁵ CALVILLO CISNEROS, J. M. 2022. Los conflictos internacionales como unidad de análisis para el estudio de las relaciones internacionales. España. Asociación Española de Ciencia Política y de la Administración. p. 14.

⁸⁶ DEMOS, Desarrollo de Medios, S.A. de C.V. 2016. *La Jornada: La guerra contra el narcotráfico en México, conflicto de alta intensidad, afirma el IISS*. [en línea]. En: *La Jornada*.

gobiernos, fuerzas gubernamentales e insurgentes, o entre grupos armados no estatales que controlan territorios.

Conflicto de mediana intensidad⁸⁷: De mediana intensidad quiere decir que es una disputa como las llamadas guerras convencionales, que corresponde a la utilización de fuerza donde las consecuencias y medios, en su conjunto, son limitados.

Conflicto de baja intensidad ^{88 89}: De baja intensidad es una disputa para someter al adversario con uso limitado de la fuerza, en un amplio espacio temporal. Normalmente se asocian a los enfrentamientos para combatir en las denominadas guerras de guerrillas o en movimientos de liberación.

Conflicto de cuarta generación^{90 91}: Los conflictos o guerras de cuarta generación son un tipo de conflicto o guerra asimétrica donde se enfrentan fuerzas convencionales contra no convencionales que derivan en el uso de las nuevas tecnologías e interacciones globalizadas haciendo necesaria la innovación en estrategia y preparación militar.

Conflicto de quinta generación⁹²: Por el contrario, un conflicto o guerra de quinta generación hace énfasis a la faceta tecnológico-militar de los conflictos

Conflicto irrestricto^{93 94 95}: El concepto conflicto o guerra irrestricta fue desarrollado por los autores Qiao Liang y Wang Xiangsui, estimando que, en este, se deben sobrepasar todas las restricciones en los asuntos de tipo militar y no militar. Incluye la omnidireccionalidad, la sincronía, los objetivos limitados, las medidas sin límites, la asimetría, el consumo mínimo, la coordinación multidimensional, el ajuste y el control del proceso a fin de lograr afectar la seguridad nacional del oponente más poderoso, A diferencia de otros tipos de conflicto o guerras, una guerra irrestricta es el pensamiento estratégico contemporáneo en dónde, frente a la reducción relativa de la violencia militar, estamos frente al aumento de la violencia en los ámbitos político, económico y tecnológico.

Coordinación interagencial:⁹⁶ La coordinación interagencial o interinstitucional se entiende como un proceso mediante el cual se concerta y se sincronizan medios y esfuerzos de dos o varias instituciones o agencias que buscan generar valor en la gestión pública, para lograr objetivos definidos. Se logra a partir de informar, consultar, programar en paralelo y actuar en conjunto.

⁸⁷ SOTOMAYOR VELÁSQUEZ, Arturo. 2007. *La seguridad internacional: vino viejo en botellas nuevas*. Revista de Ciencia Política, 27(2), p. 67–88. Chile. p. 73.

⁸⁸ PINEDA, Francisco. 1996. *La guerra de baja intensidad*. Revista Chiapas, (2). México.

⁸⁹ SOTOMAYOR VELÁSQUEZ, Arturo. op.cit. p. 73.

⁹⁰ DEMOS, Desarrollo de Medios, S.A. de C.V. op.cit.

⁹¹ *Guerra de Cuarta Generación: Nuevas Guerras, Viejos conflictos*. 2019. Ciberseguridad para Empresas. España. Instituto Internacional de Estudios en Seguridad Global.

⁹² CIRINO, Julio. s.f. *Conflictos de quinta generación: La batalla cultural*. [en línea]. En: Academia.edu.

⁹³ DE PABLO LÓPEZ, Moisés. 2015. *La guerra irrestricta ¿Un nuevo modo de hacer la guerra*. Chile. Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra. p. 3.

⁹⁴ ACUÑA LÓPEZ, Luis, & BARRENO RAMIREZ, Alex. 2018. *La guerra irrestricta; guerra de cuarta generación*. Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa, 3(3), p. 232–237. Ecuador. p. 232.

⁹⁵ FAUNDES, Cristián. 2009. *Sobre los principios de la guerra irrestricta*. Cuaderno de difusión pensamiento de estado mayor N°30. p 34-45. Santiago. Academia de Guerra del Ejército, Departamento de Posgrado e Investigación. p. 36.

⁹⁶ MOLANO, Diego. 2006. *La coordinación interagencial: el arma secreta de la seguridad democrática*. Desafíos. vol 14 ene –jun. 2006 pp. 318-337 Bogotá - Colombia. ISSN: 0124-4035.

Crisis⁹⁷ :Suele representar la fase previa a un conflicto. Situación nacional o internacional en la que exista una amenaza a los valores, intereses u objetivos prioritarios de las partes afectadas. Situación en la que las autoridades competentes de un Estado soberano tienen motivos razonables para creer que existe una grave amenaza directa para las personas, bienes, infraestructuras o instituciones. Su intensidad es, normalmente, limitada y busca alterar el statu quo sin llegar al punto de no retorno, salvo que así hubiese estado planificado. Involucra a distintos actores y se produce por factores internos o externos. Se caracteriza por el empleo de todos los factores del poder nacional inclusive el bélico en un carácter condicionado.

D

Defensa^{98 99 100}: La defensa es un mecanismo natural por el que un organismo se protege de agresiones externas. Por ende, la defensa de un Estado es entendida como el conjunto de medidas, previsiones y acciones que el Estado genera, ejecuta y adopta en forma integral y permanente, se desarrolla en los ámbitos externos e internos. Toda persona natural y jurídica está obligada a participar en la defensa nacional, aunque brindarla es responsabilidad del Estado.

Defensa colectiva^{101 102}: La defensa colectiva es el conjunto de medidas adoptadas por un grupo de los Estados a fin de prever la defensa de intereses comunes contra un agresor o coalición de agresores. La defensa colectiva está contemplada en la Carta de las Naciones Unidas, artículo 51, cuyo concepto consiste en las acciones o medios para proteger la seguridad internacional, siempre y cuando estas acciones estén justificadas bajo la legítima defensa.

Defensa cooperativa¹⁰³: La defensa cooperativa es un concepto de seguridad en el cual destaca el componente preventivo de las disputas que pudieran surgir.

Desafíos^{104 105}: Los desafíos son retos que no tienen la entidad de amenaza o vulnerabilidad. Condicionan a la adopción de acciones conducentes a una mejora. Para liderar acontecimientos y anticipar desafíos, es obligada la mejora continua tanto de los instrumentos como de los procesos y de los medios así como el uso de prospectiva.

Disuasión¹⁰⁶: Disuadir como acción corresponde a inducir a desistir de una idea o propósito de hacer algo. La disuasión en el ámbito militar es la que pretende persuadir a potenciales adversarios de realizar acciones hostiles contra nuestros ciudadanos e intereses, y evitar así una escalada indeseada de una crisis que pudiese desembocar en un conflicto armado, o bien, es la estrategia de un Estado para inhibir a un potencial adversario de actuar

⁹⁷ HABERMAS, Jürgen. 1988. Legitimation Crisis. Translated by Thomas McCarthy. Cambridge. UK. Polity Press, pp. 2-3.

⁹⁸ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 141.

⁹⁹ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. Libro Blanco de la Defensa Nacional. Perú. p. 3

¹⁰⁰ Estados Unidos de América. 2010. *National Security Strategy*, The White House.

¹⁰¹ *Fundamentos do Poder*. 2022. Rio de Janeiro. Escola Superior de Guerra, Departamento de Estudos.

¹⁰² *Capítulo VII: Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión (Artículos 39-51)* s.f.. Naciones Unidas. [en línea]. En: un.org.

¹⁰³ HARDY VIDELA, David. 2003. *La seguridad cooperativa. Un modelo de seguridad estratégica en evolución*. Revista Marina. Chile. p. 1-16.

¹⁰⁴ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 7.

¹⁰⁵ MARTÍN CUBEL, Fernando. 2013. *ESN-2013: Propuesta de Seguridad Nacional*. España. Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ministerio de Defensa. p. 9

¹⁰⁶ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 144

coactivamente contra intereses vitales propios e influir para que adopte cursos de acción no coactivos. Para ello, como elemento central requiere de medios suficientes y, muy especialmente, de una clara y creíble voluntad de empleo de éstos.

Dominio¹⁰⁷: Ambiente o categorías en donde se desarrollan las actividades relativas a la seguridad y la defensa. Se entienden por tales al aire, la tierra, el mar, al espacio o espacio ultraterrestre y al ciberespacio.

Dominio Marítimo¹⁰⁸: El dominio marítimo hace referencia a los espacios marítimos bajo la jurisdicción de un Estado, definidos por normas internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Incluye el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y otras áreas que un Estado administra con fines de soberanía, explotación, conservación y seguridad marítima.

E

Escenario^{109 110}: Un escenario consiste en la representación, en tiempo presente, del comportamiento futuro de diferentes sucesos o conjunto de circunstancias. Permiten visualizar cómo la toma de ciertas decisiones repercute sobre determinados elementos en un espacio dado y en un horizonte temporal definido.

Estrategia^{111 112 113 114}: Es la ciencia, arte, instrumento y herramienta al servicio de la acción política y militar que armoniza a los fines, los medios, los modos y riesgos, para concebir y conducir la utilización de los potenciales de un país hacia el estado final deseado.

Espacio Marítimo¹¹⁵: Desde la geopolítica, el espacio marítimo se concibe como una región estratégica que incluye áreas marítimas de importancia económica, política y militar. Este espacio se convierte en un escenario de disputa por el control de recursos, rutas de transporte y posiciones estratégicas, particularmente en zonas donde convergen intereses de diferentes actores internacionales. La relevancia geopolítica del espacio marítimo está determinada por su riqueza en recursos naturales, su conectividad global y su impacto en el poder y la influencia estatal.

¹⁰⁷ Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, Declaración de Brasilia, XV Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, 25 al 29 de julio de 2022.

¹⁰⁸ Trias Prats, B. (2016). Islas Baleares: a vueltas con el deslinde del dominio público marítimo-terrestre de Formentera. *Anuario de Derecho Ambiental*. Recuperado de https://www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-O-2016-10118101200.

¹⁰⁹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, [versión 23.6 en línea]. <https://dle.rae.es/escenario>. [Consultado el 10 de febrero de 2023].

¹¹⁰ *Formato glosario de términos, conceptos y siglas*. 2019. Colombia. Escuela Superior de Guerra.

¹¹¹ BALLESTEROS MARTÍN, Miguel. Á. op.cit. p. 34.

¹¹² MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 152.

¹¹³ *Temas institucionales*. 2014. op.cit. p. 15.

¹¹⁴ Relación establecida por Javiera Ignacia Benavides Jativa y Vannia Andrea Lazcano Nuñez. *Cientistas Políticas de la Universidad del Desarrollo*. 2023.

¹¹⁵ Altieri, M. (2018). Poder Naval en el Atlántico Sur Occidental del SXXI: nuevo escenario mundial y competencia por el control del espacio marítimo entre los años 2002 y 2015. *Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa*. Recuperado de <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/142513>.

F

Fuerzas Armadas¹¹⁶: Las Fuerzas Armadas son instituciones estatales organizadas, jerarquizadas y disciplinadas, encargadas de la defensa de la soberanía, la integridad territorial y el mantenimiento del orden interno en situaciones extraordinarias. Estas organizaciones desempeñan funciones estratégicas mediante la utilización de recursos humanos, materiales y tecnológicos, dentro de un marco regulado por el derecho nacional e internacional.

Fuerzas de la Ley y el Orden (o lo equivalente)¹¹⁷: Las Fuerzas de la Ley y el Orden son instituciones encargadas de garantizar el cumplimiento de las leyes, mantener el orden público y proteger los derechos y libertades de los ciudadanos. Estas fuerzas incluyen a la policía y otras entidades de seguridad civil que operan bajo un marco jurídico establecido y supervisado, buscando preservar la estabilidad social y prevenir actos que vulneren la convivencia pacífica.

G

Gobernanza Marítima¹¹⁸: Se refiere al sistema de normas, procesos y estructuras que regulan la interacción entre los actores públicos y privados en el ámbito marítimo. Su objetivo es gestionar de manera sostenible y eficaz los recursos marítimos, garantizar la seguridad y la protección del medio marino, y fomentar la cooperación internacional en el uso y desarrollo de los espacios oceánicos.

H

Hemisferio Occidental¹¹⁹: parte de la Tierra que comprende América del Norte y del Sur y las aguas circundantes. Las longitudes 20 ° W y 160 ° E a menudo se consideran sus límites. Algunos geógrafos, sin embargo, definen el Hemisferio Occidental como la mitad de la Tierra que se encuentra al oeste del meridiano de Greenwich (meridiano principal, 0° de longitud) continuando hasta el meridiano 180. Según este esquema, el Hemisferio Occidental incluye no solo América del Norte y del Sur, sino también partes de África, Europa, la Antártida y Asia.

Para el presente trabajo se considerará a los Estados soberanos Miembros de la OEA, geográficamente localizados en el Continente Americano (América del Norte, Centroamérica y América del Sur), y que tengan su capital o sede del Gobierno central localizada en el mismo Continente Americano.

I

Infraestructura crítica^{120 121 122}: La infraestructura crítica son todos aquellos activos de carácter esencial e instalaciones, físicas o servicios, indispensables, estratégicas y de

¹¹⁶ Canelo, P. V. (2015). La descomposición del poder militar en la Argentina: las Fuerzas Armadas durante las presidencias de Galtieri, Bignone y Alfonsín (1981-1987). *CONICET Digital*. Recuperado de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/73599>.

¹¹⁷ Tonkonoff, S. (2012). La cuestión criminal: Ensayo de (re) definición. *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/181/18126372011.pdf>.

¹¹⁸ Ortiz-García, M. (2011). La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima. *Revista Catalana de Dret Ambiental*. Recuperado de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/34956>

¹¹⁹ Enciclopedia Británica. Disponible en: <https://www.britannica.com/place/Western-Hemisphere>

¹²⁰ *Glosario de términos de ciberseguridad: Una guía de aproximación para el empresario*. op.cit. p. 51.

¹²¹ *Temas institucionales*. 2014. op.cit. p. 17.

¹²² BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL. (BCN). 2023. Ley N° 21.542, Infraestructura Crítica.

utilidad pública, que prestan servicios básicos, cuyo funcionamiento es imprescindible y no permite soluciones alternativas, por lo cual, su perturbación o destrucción tendría un grave impacto. Por consiguiente, se entiende por infraestructura crítica la generación, transmisión, transporte, producción, almacenamiento y distribución de los servicios e insumos básicos para la población, tales como energía, gas, agua o telecomunicaciones.

Integración multidominio¹²³: Reunión de todas las contribuciones militares y civiles, verticalmente, desde el nivel político al táctico, y horizontalmente a través de todos los dominios de operación (tierra, mar, aire, espacio y ciberespacio) en un esfuerzo nacional amplio, interministerial, resiliente y social que incluya al ámbito académico, la industria y la sociedad civil.

M

Marítimo¹²⁴: El término *marítimo* hace referencia a todo lo relacionado con el mar, especialmente en lo concerniente a la navegación, el comercio, las actividades pesqueras, la defensa y los derechos asociados a los espacios oceánicos. Desde el ámbito jurídico y estratégico, incluye aspectos como las rutas marítimas, los recursos marinos y las operaciones que se desarrollan en el entorno marino.

Medio marino¹²⁵: Conjunto de ecosistemas, recursos biológicos y físicos, y las condiciones ambientales que se encuentran en el entorno oceánico y costero. Este concepto incluye la interacción entre los organismos vivos, los elementos no vivos (como el agua y los sedimentos), y las actividades humanas que afectan o dependen de este entorno

L

Libro de la defensa^{126 127}: Es un documento que recoge los aspectos esenciales de la política de defensa y la política militar. En él se describen los temas relacionados con la Seguridad y la Defensa Nacional, así como los objetivos y políticas que de ella se derivan. Se desarrolla también la defensa en relación con el ambiente internacional, sus organizaciones, misiones y funciones y da cuenta de los gastos presupuestarios en esa materia, de acuerdo a los desafíos y tareas que a la defensa le han sido asignadas. Es un documento de difusión.

O

Operaciones multidominio^{128 129 130 131}: El concepto de las operaciones multidominio considera que las fuerzas conjuntas usarán el reconocimiento, la decisión y la acción para

¹²³ MINISTERIO DE LA DEFENSA DEL REINO UNIDO. 2021. Concepto Operativo Integrado, Disponible en: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1014659/Integrated_Operating_Concept_2025.pdf

¹²⁴ Méndez Ayala, E. S. (2020). Definición de los componentes del poder marítimo en Colombia. *ESDEG Repositorio*. Recuperado de <https://www.esdegrepositorio.edu.co/handle/20.500.14205/4430>

¹²⁵ Ortiz-García, M. (2011). La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima. *Revista Catalana de Dret Ambiental*. Recuperado de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/34956>

¹²⁶ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. op.cit. p. 3.

¹²⁷ SOTO SILVA, Julio. 2016. *Elementos para la elaboración de un libro de Defensa Nacional*. Revista de Estudios en Seguridad Internacional. Chile. 2(1), p. 57–100.

¹²⁸ PERKINS, David. 2018. *Preparándonos para combatir hoy: Las Operaciones Multidominio y el Manual de Campaña 3-0*. Military Review.

¹²⁹ MINISTERIO DE DEFENSA. 2020. *Nota conceptual "Operaciones Multidominio"*. Madrid. Centro Conjunto de Desarrollo de Conceptos.

¹³⁰ LEIVA, René y VERSALOVIC, Branko. 2020. *Efectos de las operaciones multidominio en el campo de batalla futuro*. Revista Ensayos Militares 6(1). p. 57.80. p. 58. Chile. ISSN 0719-6989.

explotar las oportunidades en los ámbitos de operaciones (Terrestre – Naval – Aéreo – Ciberespacio – Espacio Ultraterrestre) enfocadas en la destrucción de las capacidades enemigas clave.

P

Poder¹³²: El poder es la capacidad y la acción expresada por la integración de todos los medios disponibles en un momento determinado, así como por la voluntad manifiesta de utilizarlos.

Poder marítimo: se refiere a la capacidad de una nación para utilizar sus recursos marítimos —naturales, tecnológicos, económicos y militares— con el propósito de proyectar influencia, garantizar la seguridad marítima, promover el desarrollo marítimo y ejercer soberanía sobre sus espacios marítimos. Este concepto incluye aspectos como la gobernanza, la seguridad, y el control estratégico de las rutas y recursos marítimos.

Política: La política, en el contexto de las acciones de gobierno, se refiere al conjunto de decisiones, estrategias y acciones implementadas por las autoridades públicas con el objetivo de gestionar y orientar los asuntos de un país, región o comunidad. Estas acciones están orientadas a satisfacer las necesidades de la sociedad, garantizar el bienestar común, promover el desarrollo y mantener el orden en el marco de un estado de derecho.

Política de Estado^{133 134}: La política de Estado es el conjunto de normas y acciones planteadas a largo plazo, por un Estado, la cual no cambia a pesar de haber cambiado de gobierno. Pueden ser entendidos como los ideales, objetivos, creencias y planes de un país independiente del gobierno de turno con un horizonte de cierta estabilidad y permanencia en el tiempo fundamentado en los intereses superiores de la Nación y no en la coyuntura.

Política de Defensa¹³⁵: Es el conjunto de principios y criterios con que el Estado orienta su función de defensa con vistas a preservar la soberanía e integridad del territorio y contribuir al logro de los demás objetivos nacionales. Entrega los lineamientos generales para estructurar, coordinar y armonizar los esfuerzos del Estado orientados a enfrentar los obstáculos, riesgos y amenazas que terceros puedan alzar contra el interés nacional. La política de defensa es una política de Estado en tanto exige estar por sobre la coyuntura política y trascender los proyectos y la acción de los sucesivos gobiernos del país. A su vez, como política estatal es una política pública y, por tanto, debe estar sujeta a las condiciones generales de formulación, implementación y verificación de las demás políticas públicas, incluida la del sometimiento a la observación y opinión de los ciudadanos.

Política exterior: La política exterior es el conjunto de decisiones y acciones del Gobierno en sus relaciones con otros actores de la escena internacional, con objeto de definir, promover, desarrollar y defender los valores e interés en el exterior.

Política de Gobierno¹³⁶: La política de Gobierno es el conjunto de normas y acciones planteadas a corto y mediano plazo, por parte de un gobierno de turno. Estas pueden ser

¹³¹ *Poder Multidominio, enfoque temático del Primer Seminario Internacional del Comando de Operaciones*. 2019. [en línea]. En: Sección Estratégica de Prensa Fuerza Aérea Colombiana.

¹³² GARCÍA VARGAS, Óscar. 2009. *El concepto de poder y su interpretación desde la perspectiva del poder en las organizaciones*. Revista Estudios generales, 25(110). Colombia. ISSN 0123-5923

¹³³ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. op.cit. p. 9.

¹³⁴ *Libro de la Defensa Nacional de Chile - Glosario*. 2011. Red de Seguridad y Defensa de América Latina.

¹³⁵ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 175

¹³⁶ *¿Todo lo que el Gobierno hace son Políticas Públicas?*. 2021. [en línea]. De: IEXE Universidad.

entendidas como los programas de gobierno, planes nacionales, estatales, municipales expresados en términos de procedimiento y medidas operacionales que impulsan la acción del gobierno en pos de ciertos propósitos u objetivos.

Política Pública^{137 138}: Una política pública son acciones de gobierno con objetivos de interés público que surgen de decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad generada en respuesta a un determinado asunto. Nace de las interacciones e intercambios entre actores que tienen lugar en los ámbitos del poder político.

Política Marítima¹³⁹: Es el conjunto de estrategias, normativas y acciones implementadas por un Estado para gestionar, desarrollar y proteger sus intereses marítimos. Esto incluye aspectos relacionados con la seguridad, el comercio, la explotación sostenible de recursos, la preservación ambiental y la gobernanza de los espacios marítimos bajo su jurisdicción.

Plan de acción¹⁴⁰: Un plan de acción es un compromiso asumido por un mismo Estado en obligación con su población, o bien un compromiso firmado entre más Estados o incluso un Estado comprometido por un organismo internacional. Cada plan de acción tiene por objeto atender la situación de una parte concreta y en él se describen las medidas y plazos específicos que han de conducir al cumplimiento de la materia acordada. Se puede definir tanto a corto plazo como a largo plazo.

Potenciador de riesgo¹⁴¹: Los potenciadores de riesgo son situaciones o actividades que no son, en sí mismos, un riesgo ni una amenaza a la seguridad nacional ya que carecen de intencionalidad. No obstante, son circunstancias o condiciones que, de presentarse, potencian o disminuyen la probabilidad y efectos de un riesgo. Sus características los sitúan en el ámbito de acción de las políticas públicas ajenas a la seguridad y la defensa. Entre estos podemos encontrar al cambio climático, a la migración, a la pobreza, a la dependencia energética y a las diferencias ideológicas y culturales, entre otras.

Puerto¹⁴²: Un puerto es una infraestructura costera diseñada para permitir el intercambio de mercancías y pasajeros entre el transporte marítimo y el terrestre. Los puertos incluyen terminales, instalaciones de carga y descarga, y servicios logísticos que facilitan el comercio, el turismo y las actividades industriales relacionadas con el mar.

Protección Marítima¹⁴³: La protección marítima comprende el conjunto de medidas y estrategias diseñadas para prevenir y mitigar actos ilícitos que amenacen la seguridad de los buques, puertos y actividades marítimas. Este concepto se centra en la defensa contra riesgos como el terrorismo, el sabotaje y la piratería, diferenciándose de la seguridad

¹³⁷ *ibidem*.

¹³⁸ FLORES, Tito. 2015. *Qué es una Política Pública*. Chile. Observatorio de Gobierno y Políticas Públicas. [en línea]. En: PolíticaPública.cl

¹³⁹ Cabrera Martínez, N. (2016). Geopolítica, estrategia marítima e inteligencia estratégica en la definición de los intereses marítimos colombianos. *La Referencia*. Recuperado de https://www.lareferencia.info/vufind/Record/CO_8b4164d44779b0fafa74b7c3e3364c3a.

¹⁴⁰ *Planes de acción con fuerzas armadas y grupos armados*. s.f. Oficina del Representante Especial del Secretario para los niños y los conflictos armados. [en línea]. En: un.org.

¹⁴¹ *Los potenciadores de riesgo*. 2013. España. Instituto español de estudios estratégicos, Ministerio de Defensa. Cuaderno de Estrategia N°159. p. 12.

¹⁴² Santamaría-Puerto, G., & Hernández-Rincón, E. (2015). Aplicaciones Médicas Móviles: definiciones, beneficios y riesgos. *Revista Salud Uninorte*. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-55522015000300016&script=sci_arttext.

¹⁴³ Gómez, F. I. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad*. Recuperado de <http://www.uajournals.com/ojs/index.php/cisdejournal/article/view/1281>

marítima, que abarca aspectos más amplios relacionados con la operación y sostenibilidad del entorno marítimo.

R

Reglas de enfrentamiento (ROE) y reglas de uso de la fuerza (RUF)^{144 145}: Las reglas de enfrentamiento son normas de carácter operativo ajustadas a derecho que proporcionan a los comandantes de todos los escalones de mando y a los miembros de las unidades, guía y respaldo para el empleo de la fuerza, determinando las circunstancias, condiciones, grado y forma en las que se puede o no aplicar. También se pueden entender como guías e instrucciones del superior a los comandantes y subordinados, de forma de restringirlos a actuar dentro del marco de los objetivos políticos y militares de la operación. Definen el momento y la forma en que la fuerza armada puede ser aplicada, y se diseñan para asegurar que la aplicación de dicha fuerza sea cuidadosamente controlada. En tanto el término RUF será utilizado en actividades de preservación del orden interior.

Riesgo¹⁴⁶: El riesgo es la probabilidad de recibir daño en los intereses nacionales. Esta valoración puede aumentar o disminuir conforme el entorno sea modificado por condiciones internas o externas generadas por causas naturales o antrópicas. Tiene como característica excluyente que, para ser considerada como tal, debe poder mutar a una amenaza que afecte a la seguridad y defensa del Estado.

S

Seguridad^{147 148 149 150}: La seguridad es una condición que permite avanzar, alcanzar y mantener los objetivos nacionales, así como la preservación de la población, de la soberanía e integridad territorial, con la menor interferencia de riesgos y amenazas. Asegurar la protección de los bienes y valores del ciudadano en tanto fines primordiales del Estado y del gobierno. El concepto de seguridad puede aplicarse a varios ámbitos, sean estos políticos, jurídicos, sociales, económicos, naturales, humanos, entre otros.

Seguridad ampliada¹⁵¹: La seguridad ampliada es un concepto que expresa una respuesta integral del Estado a los desafíos de seguridad que enfrenta en la era de la globalización. En la actualidad, los riesgos a la seguridad están interconectados; la globalización hace próximas amenazas lejanas y aumenta su velocidad de propagación. Los límites rígidos entre ámbitos de seguridad, interna y externa están siendo superados, y los Estados buscan fórmulas para usar sus medios de modo más eficaz e invertir sus recursos financieros de manera más eficiente.

Seguridad marítima: La Seguridad marítima es el conjunto de políticas, acciones y medidas orientadas a proteger los espacios marítimos y sus recursos frente a amenazas convencionales y no convencionales, garantizando la protección de infraestructuras críticas, la vigilancia de actividades ilícitas, la preservación del entorno marino y la cooperación multinacional para el desarrollo sostenible y la estabilidad regional.

¹⁴⁴ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 16.

¹⁴⁵ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 177.

¹⁴⁶ OJEDA BENNETT, Carlos. op.cit. p. 49.

¹⁴⁷ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2004. *Libro Blanco de Defensa de Bolivia*.

¹⁴⁸ MINISTERIO DE DEFENSA. 2010. op.cit. p. 108.

¹⁴⁹ VALERO, Ricardo. 2009. *La seguridad colectiva en América Latina*. México. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

¹⁵⁰ *Temas institucionales*. 2014. op.cit. p. 101.

¹⁵¹ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 178.

Seguridad Nacional^{152 153 154}: La seguridad nacional es una condición que alcanza el Estado garantizando la soberanía, independencia e integridad territorial, el estado constitucional de derecho, la paz social y los intereses nacionales; así como la protección de la persona y los derechos humanos, mediante acciones de naturaleza diversa y carácter multidimensional. Todo ello frente a la agresión exterior y frente a movimientos internos que puedan poner en peligro esa condición. La seguridad nacional se debe llevar a cabo por medio de la planificación y la conducción desde el nivel político hacia todas las instituciones y organismos involucrados con la finalidad de crear las condiciones propicias para el bienestar general de la sociedad y asegurar tanto los intereses nacionales como sus objetivos.

Seguridad pública^{155 156}: La seguridad pública es una función del Estado cuyo deber se refiere a salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos. Comprender la prevención de los delitos, la sanción de las infracciones administrativas, así como la investigación y la persecución de los delitos y la reinserción social del sentenciado. Esta función se puede ejecutar a través de distintos niveles de decisión y participación en la planificación, preparación y conducción estratégica de las mismas; que se complementan y se integran en el Sistema de Seguridad Pública según corresponda a cada país.

Seguridad humana^{157 158 159}: La seguridad humana consiste en proteger la esencia vital de todas las vidas humanas de una forma que realce las libertades humanas y la plena realización del ser humano. Proteger a los ciudadanos de las amenazas críticas que ponen en riesgo la vida de las personas y su desarrollo a largo plazo y sus libertades fundamentales.

Seguridad económica: La seguridad económica para la población puede entenderse como certidumbre del empleo, es decir que las personas tengan la seguridad de poder conservar su empleo por tiempo prolongado. Para ello, requiere de un ingreso básico asegurado, producto de un trabajo productivo y remunerado, o bien, de algún sistema de seguridad financiado con fondos públicos.

Seguridad alimentaria: La seguridad alimentaria se refiere al acceso universal tanto físico como económico a los alimentos básicos que compran, es decir que tengan el derecho al alimento.

Seguridad ambiental: La seguridad ambiental refiere a poder confiar en un medio físico saludable, alejado del deterioro de los ecosistemas locales, de la escasez de agua, entre otros.

¹⁵² *Ejército del Perú*. 2023. Revista Seguridad y Poder Terrestre. Lima. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. 2(1). p. 25.

¹⁵³ SALAZAR ARBOLEDA, GRAL Francisco. 2021. *Memorias del Seminario Académico, Seguridad y defensa en el Siglo XXI*. Ecuador. Academia de Defensa Militar Conjunta.

¹⁵⁴ SOTO SILVA, Julio. 2009. *La defensa nacional de la "A" a la "Z": Algunas definiciones y conceptos*. Revista Política y Estrategia. Santiago. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (114), p. 291-317. p. 315. ISSN: 0716-7415.

¹⁵⁵ ¿Qué es la Seguridad Nacional?. 2020. México. Centro Nacional de Inteligencia.

¹⁵⁶ SALAZAR ARBOLEDA, GRAL Francisco Javier. 2021. op.cit.

¹⁵⁷ El enfoque de la seguridad humana desde tres estudios de caso. 2011. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Colombia: Instituto Interamericano de Derechos Humanos.

¹⁵⁸ GRIFFITHS, John. 2011. *La Teoría de la Seguridad y la Defensa en el continente americano. Análisis de los casos de EE.UU. de América, Perú y Chile*. Chile. AthenaLab. 978-956-284-822-0

¹⁵⁹ NACIONES UNIDAS (ONU). 1994. *Informe sobre desarrollo humano 1994*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). México, p 28. ISBN 968-16-4489-1.

Seguridad cooperativa¹⁶⁰: La seguridad cooperativa es un compromiso acordado por dos o más Estados que se agrupan para actuar preventivamente ante amenazas que les son comunes. Por medio de este compromiso, los Estados acuerdan diferentes grados de cooperación ya que actúan según su interés particular, Buscan incrementar su seguridad sin que sea a expensas de la seguridad de otros y a abordar, mediante la cooperación, todos los asuntos de seguridad militar, económicos, sociales, medioambientales, culturales y humanitarios.

Seguridad colectiva¹⁶¹: La seguridad colectiva corresponde a un compromiso acordado por un conjunto de Estados agrupados para enfrentar situaciones de amenazas que afectan a cualquiera de sus miembros. Se condicionan perspectivas políticas de seguridad a las de los demás, equilibrando solidariamente los diferentes intereses, atenuando incertidumbres y desalentando compromisos agresivos. Su característica especial es que un ataque contra uno de sus miembros, se considera como un ataque a todos sus miembros.

Seguridad democrática^{162 163}: El objetivo general de la Seguridad Democrática es reforzar y garantizar el Estado de Derecho en todo el territorio, mediante el fortalecimiento de la autoridad democrática, profundizar la paz, la cooperación y la integración a nivel regional, y la autonomía e independencia a nivel internacional.

Securitización^{164 165 166}: El concepto de “securitización” fue acuñado por Barry Buzan, Ole Waever y Jaap De Wilde, en el texto *Security: A New Framework of Analysis* (1998). La securitización consiste en un proceso mediático mediante el cual una autoridad o gestor de opinión busca dar, a partir del discurso, la calidad o estatus de asunto de seguridad a un problema que no lo es, aduciendo que atenta en contra de la supervivencia de un ente, ya sean individuos, conglomerados, Estados o la humanidad a fin de obtener réditos políticos, fondos o poder, entre otros fines.

T

Terminal Portuaria¹⁶⁷: Una terminal portuaria es una infraestructura ubicada en un puerto, diseñada para la carga, descarga, almacenamiento y transferencia de bienes o pasajeros entre embarcaciones y otros medios de transporte terrestre. Su función principal es facilitar las operaciones logísticas relacionadas con el comercio marítimo, integrando servicios de manejo de contenedores, graneles sólidos o líquidos, y pasajeros, dependiendo de su especialización.

¹⁶⁰ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 178.

¹⁶¹ *ibidem*.

¹⁶² SIERRA, Olmo. 2013. *Seguridad democrática: lo invencible de un régimen político y económico*. [Reseña]. Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana N°13. Ecuador. p. 145-147. p. 146. ISSN: 1390-3691.

¹⁶³ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2003. *Política de Defensa y Seguridad Democrática*. Colombia. p. 5 y 12.

¹⁶⁴ TICKNER, Arlene. 2005. *La securitización de la crisis colombiana*. Revista Uniandes N°60. Colombia.

¹⁶⁵ VEGA, Diego y ESPINOZA, Ulises. 2019. *La securitización del Estado ecuatoriano frente a la migración venezolana*. Revista de la Academia de Guerra del Ejército Ecuatoriano 12(1). p. 91-99. p. 97. ISSN: 2600-5689.

¹⁶⁶ TREVIÑO, Javier. 2016. ¿De qué hablamos cuando hablamos de la “securitización” de la migración internacional en México?. Revista Foro Internacional 56(2). Ciudad de México. ISSN 0185-013X.

¹⁶⁷ Lechuga-Cardozo, J. I. (2019). Estrategia de responsabilidad social empresarial de una terminal portuaria en Barranquilla, Colombia. *SIGNOS: Investigación en sistemas de gestión*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/5604/560465980009/560465980009.pdf>.

Tratado¹⁶⁸: Es un acuerdo formal entre dos o más sujetos de derecho internacional, generalmente Estados u organizaciones internacionales, que se realiza por escrito y está regido por el derecho internacional. Estos acuerdos pueden abarcar cuestiones políticas, económicas, culturales o de seguridad, y están sujetos a principios como la buena fe y el consentimiento mutuo.

V

Vulnerabilidad^{169 170}: La vulnerabilidad es aquella condición estructural o conyugal de un país que lo hace susceptible a sufrir los efectos de problemas de diversa índole. Corresponde a la predisposición o susceptibilidad física, económica, política o social que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que se manifieste un fenómeno peligroso. Las vulnerabilidades pueden ser de índole institucional, jurídica, social, ambiental, política o territorial.

¹⁶⁸ Barberis, J. A. (1982). El concepto de tratado internacional. *Anuario español de derecho internacional*. Recuperado de <https://revistas.unav.edu/index.php/anuario-esp-dcho-internacional/article/download/28629/24576>.

¹⁶⁹ MINISTERIO DE DEFENSA DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA. 1998. *Libro Blanco de la República Argentina*.

¹⁷⁰ PÉREZ CONTRERAS, María de Montserrat. 2005. *Aproximación a un estudio sobre vulnerabilidad y violencia familiar*. Boletín mexicano de derecho comparado. 38(113). México. ISSN 0041-8633.

Siglas y abreviaturas

Español

	Sigla	Significado
1	AMERP	Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto
2	CICAD	Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas
3	CID	Colegio Interamericano de Defensa
4	CISMAR	Centro Integrado de Seguridad Marítima
5	CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
6	DICAPI	Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Perú)
7	DIME-FIL	Diplomática, Información, Militar, Económica, Financiera, Inteligencia y Aplicación de la Ley
8	FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
9	IBAMA	Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables
10	ICMBio	Instituto Chico Mendes para la Conservación de la Biodiversidad
11	INDNR	Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada
12	JID	Junta Interamericana de Defensa
13	MEAN	Mecanismo de Evaluación de la Armada Nacional
14	OEA	Organización de los Estados Americanos
15	OFPO	Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica
16	OIT	Organización Internacional del Trabajo

17	OMI	Organización Marítima Internacional
18	ONU	Organización de las Naciones Unidas
19	PNC	Plan Nacional de Contingencia para Incidentes de Contaminación por Hidrocarburos en Aguas Jurisdiccionales
20	ZEE	Zona Económica Exclusiva

Inglés

	Sigla	Significado
1	AIS	Automatic Identification System
2	CBSI	Caribbean Basin Security Initiative
3	GIS	Geographic Information System
4	GOOS	Global Ocean Observing System
5	IMO	International Maritime Organization
6	IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission
7	ISO	International Organization for Standardization
8	ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
9	IUU	Illegal, Unreported, and Unregulated
10	KPI	Key Performance Indicator
11	MDA	Maritime Domain Awareness
12	MoU	Memorandum of Understanding
13	NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration

14	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
15	SOP	Standard Operating Procedure
16	SPSS	Self-Propelled Semi-Submersible
17	STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
18	SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
19	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
20	UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
21	VMS	Vessel Monitoring System
22	VTS	Vessel Traffic Service

