

CIEE

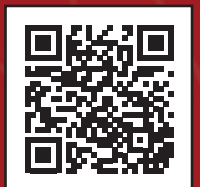
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS
ANEPE.CL

ISSN 0719-4110

CUADERNO DE TRABAJO N°10-2017



**LA SEGURIDAD MARÍTIMA: UN DESAFÍO PARCIALMENTE
ASUMIDO**





CUADERNOS DE TRABAJO es una publicación orientada a abordar temas vinculados a la Seguridad y Defensa a fin de contribuir a la formación de opinión en estas materias.

Los cuadernos están principalmente dirigidos a tomadores de decisiones y asesores del ámbito de la Defensa, altos oficiales de las Fuerzas Armadas, académicos y personas relacionadas con la comunidad de defensa en general.

Estos cuadernos son elaborados por investigadores del CIEE de la ANEPE, pero sus páginas se encuentran abiertas a todos quienes quieran contribuir al pensamiento y debate de estos temas.

CUADERNO DE TRABAJO DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS es una publicación electrónica del Centro de Investigación y Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos y está registrada bajo el **ISSN 0719-4110 Cuad. Trab., - Cent. Estud. Estratég.**

Dirección postal: Avda. Eliodoro Yáñez 2760, Providencia, Santiago, Chile.

Sitio Web www.anepe.cl. Teléfonos (+56 2) 2598 1000, correo electrónico ciee@anepe.cl

Todos los artículos son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Academia.

Autorizada su reproducción mencionando el Cuaderno de Trabajo y el autor.

LA SEGURIDAD MARÍTIMA: UN DESAFÍO PARCIALMENTE ASUMIDO

Noviembre, 2017

Leslie Kelly G.*

La mayoría de la gente cuando mira un mapa del mundo, ve solo la tierra, ignorando los vastos alcances de los océanos

James Stavridis**

RESUMEN

A la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la Organización Marítima Internacional ha desplegado un importante esfuerzo para regular una normativa que abarque los diferentes ámbitos de la seguridad marítima. Paralelamente, la incorporación de nuevos conocimientos sobre el mar ha determinado que se esté enrareciendo el ambiente, dadas las importantes potencialidades de los océanos. Por su parte, la globalización y la interdependencia han instalado nuevos actores que se relacionan con los Estados por el mar y los recursos que este contiene. Las tensiones que presumiblemente se originarán exigen generar instrumentos que posibiliten reducir la brecha de una seguridad marítima parcialmente asumida.

PALABRAS CLAVE: Seguridad Marítima, Amenazas, CONVEMAR, OMI, Desafíos.

El hombre y la evolución de su concepción marítima

El avance de un difícil comprender

La humanidad, a lo largo de su milenaria existencia, ha ido evolucionando indefectiblemente hacia una mayor consideración respecto de los espacios oceánicos. Si bien este proceso ha mantenido una aceptable gradualidad, la que se ha fundado a lo largo de la historia en una variedad de factores, es menester destacar el hecho de que el citado interés fue impulsado principalmente, y durante siglos, por concepciones de corte

geopolítico. Otrora fueron Imperios, Estados y coaliciones los que se propusieron, en virtud de sus particulares objetivos, disputar el control de determinados espacios oceánicos; sin embargo hoy, ya instalada la humanidad en pleno siglo XXI, el escenario se presenta con particulares complejidades respecto de estos intereses. Es así como en la arena de las discusiones, y desde los más diversos estatus, se enfrenta una multiplicidad de actores, aristas, normativas, interpretaciones y pretensiones, entre otros, intentando alcanzar posiciones que les permitan asegurar y controlar espacios oceánicos en

* Capitán de Navío, Magíster en Ciencias Navales y Marítimas de la Academia de Guerra Naval y Magíster en Seguridad y Defensa de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE). Graduado del Curso de Alto Mando de la ANEPE, Graduado del Center for Hemispheric Defense Studies en los Cursos de Estrategia y Políticas de Defensa; Avanzado de Políticas de Defensa; Combate de Organizaciones Criminales Transnacionales. Profesor en la Academia de Guerra Naval, ANEPE y en Cursos de pregrado y posgrado de la Pontificia Universidad Católica, en temas de Seguridad y Defensa.

** Almirante de los EE.UU. de N.A., Comandante Supremo Aliado OTAN 2009–2013. Decano de la Fletcher School of Law at Tufts University, EE.UU. de N.A. Columnista de The Washington Post, EE.UU. de N.A.

virtud de sus respectivos y disímiles propósitos. Todo ello en un escenario en el que la pasividad ha dado paso a una vertiginosa efervescencia.

Determinantes resultaron ser ciertos hechos con los que el hombre debió enfrentarse en el transcurso del desarrollo de la humanidad, para los efectos de abordar, de forma decidida, su interés por los océanos. Es así que, entre ellos, se distingue la incapacidad humana de ejercer y mantener un efectivo control de los espacios marítimos, asimismo, contribuyó importantemente el desconocimiento de las riquezas existentes en la denominada columna de agua, en el suelo y subsuelo marino, a lo que se agrega, además, la falta de tecnología para conocer, controlar y explotar dichos espacios. La evolución, en su pensamiento y comprensión, ha estado definitivamente arraigada al avance del conocimiento que la humanidad ha ido teniendo sobre el mar. Es este el que le ha otorgado una cada vez más fundada base para los efectos de reclamar el control de inmensos y distantes espacios de dicho mar.

En la actualidad, el inusitado y casi explosivo interés por los océanos, sus recursos y potencialidades, algunos de ellos aún en el más absoluto desconocimiento por parte de la civilización, deja en condición de incipiente el legado de culturas ligadas durante centurias al mar, las que, ya sea como meros navegantes, mercaderes o conquistadores, plasmaron con reconocida dedicación y osadía un conocimiento que, dada la actual vorágine de investigación que convoca el mar, aquel sea visualizado, en oportunidades, casi como una feble noción.

Las visiones imperantes

Desarrollado por ilustres pensadores del Imperio romano, se acuñó en ese entonces el concepto de “*Mare nostrum*” o mar nuestro. Este entendimiento señalaba, como ideario principal, la custodia y control de la cuenca oceánica conocida como mar Mediterráneo. Tras esta doctrina, y respaldado por una más que aceptable capacidad naval, habida consideración de los tiempos, el citado Imperio pretendía garantizar su unidad política y económica. Sin embargo, la profunda crisis que enfrentaría

“Otrora fueron Imperios, Estados y coaliciones los que se propusieron, en virtud de sus particulares objetivos, disputar el control de determinados espacios oceánicos;”

Roma, iniciada durante el siglo III, determinaría el debilitamiento y posterior derrumbe del Imperio. Ícono de esta situación la constituiría la caída del emperador Rómulo Augusto, a manos de los Hunos, marcada por la

conquista y remisión de sus insignias imperiales a Constantinopla, determinando, finalmente, y luego de aproximadamente cien años de disputa, la caída del Imperio romano. Esta extensa y desgastante confrontación, seguida de la ocupación de sus territorios, a manos de las más diversas fuerzas pertenecientes a los entonces denominados reinos bárbaros, consignaron el cese del control del mar que estableciera el Imperio romano durante un extenso período, volviendo la señalada cuenca oceánica a ser considerada como un espacio de libre navegación y, en lo general, abierta a todas las banderas e intereses.

La próxima ponencia de trascendencia, y que gozara de reconocimiento de forma transversal en tanto doctrina, como manifestación que se relacionase con los espacios marítimos y el control de éste, viene a presentarse a inicios del

siglo XVII; es el jurista holandés Hugo Grocio quien propone, en un corto tratado, la teoría que viene en denominar *Mare Liberum*. En esta afirmaba que el mar no era propiedad de persona, nación o imperio alguno, sino que constituía un bien de uso común y que, por lo tanto, debía ser considerado como territorio internacional al que todas las naciones podían acceder y utilizar para sus respectivos fines. Reforzaba Grocio su ponencia, argumentando que los espacios oceánicos no podían ser sujetos de ocupación, por lo tanto no eran susceptibles de apropiación, a diferencia de las tierras y, dado ello, estos debían ser libres.

Es el inglés John Selden, en directa oposición a lo planteado por Grocio, quien prontamente presentaría la teoría denominada *Mare Clausum*. Selden apela a la histórica y permanente reclamación manifestada por la monarquía inglesa respecto de espacios oceánicos, señalando que ello, entonces, es constitutivo de derecho, no fundamentado como derecho natural, sino como acto constitutivo de la voluntad humana. En la oportunidad, la ponencia de Selden encuentra mucho más eco en el mundo, principalmente en los imperios de la época, en especial entre aquellos con posesiones o proyectos de conquistas en ultramar, o aquellos que buscaban proteger el ya importante comercio materializado por vía marítima.

Luego sería Cornelius van Bynkershoek, durante el siglo XVIII, quien estableció el principio que señalaba que el mar adyacente a las costas de un país ribereño quedaba bajo su soberanía. Sin embargo, la extensión de la franja marina a ser

reclamada, por los respectivos países costeros, fue liberada de modo que el Estado demandante la fundara en virtud de la capacidad de control que éste podía ejercer sobre ella.

Con todo, pese a las diferentes ponencias de pensadores, Imperios y Estados, por siglos no existió una norma internacional aceptada transversalmente en relación al dominio de los

“Esta extensa y desgastante confrontación, seguida de la ocupación de sus territorios, a manos de las más diversas fuerzas pertenecientes a los entonces denominados reinos bárbaros, consignaron el cese del control del mar que estableciera el Imperio romano durante un extenso período,”

espacios oceánicos. Es más, en la práctica, y por muchos años, fue universalmente reconocida la soberanía de los Estados sobre las aguas de sus respectivas riberas en base a la norma conocida como la “regla del cañón”, la que señalaba que las naves no debían aproximarse a la costa de un determinado país, a una distancia menor a las tres millas náuticas, sin

solicitar la autorización del respectivo Estado ribereño.

Posteriormente, y ya en el siglo XX, diversas ponencias serían planteadas respecto de los espacios oceánicos a ser reclamados por los Estados, ello, en base a diferentes argumentaciones que a la postre no prosperarían, entre ellas, la Declaración de Panamá, en 1939; la de los Estados Unidos de Norteamérica, el año 1945; constituyéndose esta última en una suerte de agente catalizador que facilitó la liberación de numerosas ponencias unilaterales, como la declaración de México en 1945; de Argentina, en 1946; nuevamente Panamá, el mismo año 1946; Chile, en 1947; seguida por Perú también en 1947; Costa Rica, en 1948 y la de El Salvador, en 1950.

Es en el año 1952 que la Comisión Permanente del Pacífico Sur¹ (CPPS), integrada por Chile,

¹ La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) es un organismo intergubernamental, creado por acuerdo entre Chile, Ecuador y Perú. La CPPS es persona jurídica de derecho internacional desde enero de 1966.

Ecuador y Perú, mediante la Declaración de Santiago² del año 1952, proclamó “como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas”. Es la primera vez que se esboza la norma que, en términos de extensión espacial y conceptual, más tarde sería asumida universalmente. Cabe destacar que en el preámbulo de la Declaración de Santiago se señala la motivación de los países firmantes, indicando que “los gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico”, agregando que “factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas a que tienen derecho los países costeros”.

Consolidación de una ponencia universal

Terminada la Segunda Guerra Mundial, particularmente el 24 de octubre de 1954, nace a la vida la Organización de las Naciones Unidas³ (ONU). Uno de los temas trascendentes

de los que la nascente organización se hace cargo es el de la regularización de los espacios oceánicos y los derechos que le cabían a los diferentes Estados. Es así que el año 1956 la ONU convocaría a la denominada la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar; dos años después, esta primera Conferencia da término a su trabajo entregando cuatro convenciones relacionadas con la regulación de los espacios marítimos. En esta Primera Convención, se establece la normativa sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la que entraría en vigor en septiembre de 1964; sobre Alta Mar, vigente desde septiembre de 1962; acerca de la Plataforma Continental, en vigor a partir de junio de 1964, y finalmente sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, efectiva a contar de marzo de 1966.

Si bien la Primera Convención logra acordar importantes aspectos sobre el derecho del mar, no es sino hasta la Tercera Convención convocada en 1970, (habida consideración de que en la Segunda no se logró el quorum necesario para aprobar la anchura propuesta para el Mar Territorial), que se aprueba, con una votación de 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el día 30 de abril de 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Sin embargo, no es sino hasta el 16 de noviembre de 1994, un año después de alcanzar la sexagésima firma de ratificación, que la CONVEMAR entra en vigor.

“...mediante la Declaración de Santiago del año 1952, proclamó “como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países”

² Documento acuerdo entre Chile, Ecuador y Perú que constituye el fundamento de la CPPS. (En N° 3, inciso 2°, primera y segunda línea) (Última consulta 12/11/2017). Disponible en: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15772%2526SID%253D563%2526PRT%253D15770%2526JNID%253D12,00.html

³ Creada oficialmente con la ratificación de la mayoría de los 51 Estados Miembros signatarios del documento fundacional. En la actualidad, 193 Estados son miembros de las Naciones Unidas.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, entre muchos otros aspectos, establece la normativa vigente respecto del derecho que le corresponde a los Estados para los efectos del empleo y explotación de los espacios oceánicos.

Previo a detallar los espacios marítimos establecidos por la CONVEMAR, y con el objeto de internalizar adecuadamente el propósito que abriga la esencia de esta trascendente Convención, en particular en el contexto del presente escrito, es menester destacar el antepenúltimo inciso del Preámbulo de ella, el que a la letra señala, “Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención⁴ contribuirán al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios de la justicia y la igualdad de derechos, y promoverán el progreso económico y social de todos los pueblos del mundo, de conformidad con los propósitos y principios de las Naciones Unidas, enunciados en su Carta.” Han convenido en lo siguiente.

Para efectos de comprender en su contenido la jurisdicción que le corresponde a los Estados respecto del Derecho del Mar, se sintetizan algunos aspectos relevantes que ésta establece:

•Artículo 3, Anchura del mar territorial

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.

“...Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención contribuirán al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones,”

•Artículo 33, Zona contigua

En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de “zona contigua”, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;

b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

•Artículo 57, Anchura de la zona económica exclusiva.

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

•Artículo 87, Libertad de la Alta Mar

La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral.

•Artículo 76, Definición de plataforma continental

1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien

⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1982. p.29. (En octavo párrafo línea 1 a 7) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: <http://www.un.org/depts/los/convention>

hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.

4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o

ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental.

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base

6. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen.

Cabe destacar que la CONVEMAR, por diferentes razones, no ha sido ratificada por diversos países; otros habiendo firmado, no la tienen en vigencia y, finalmente, numerosos Estados la han firmado y ratificado. Todo ello hace que esta aparezca como una norma internacional con estatus diferenciado para los efectos de entender y aplicar el derecho del mar que se establece en la comúnmente llamada “Constitución de los mares”.

Es necesario dejar establecido que la última ratificación a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, presentada el 16 de junio de 2016, corresponde a Azerbaiyán (Estado número 168). La ONU, a la fecha, tiene 193 Estados miembros.

La seguridad marítima, ¿acción o reacción?

Aproximaciones a un desafío en evolución

La CONVEMAR, en su preámbulo, reconoce la conveniencia de establecer “con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos, que facilite la comunicación internacional y promueva los usos pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”⁵.

El requerido avance que indica la citada Convención, como orden del mar conveniente de establecer, ha sido impulsado de manera importante por la Organización Marítima Internacional (OMI), desde que esta fue creada. Es así que la mencionada instancia, inicialmente denominada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, nace el año 1948, al alero de la Conferencia Internacional que tuviese lugar en Ginebra, fruto de la cual se generarían algunos convenios internacionales; pero no es

⁵ CONVEMAR, 1982. Preámbulo. (En quinto párrafo, línea 2 a 7) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: <http://www.un.org/depts/los/convention>

sino hasta 1982, con el contundente amparo brindado por la CONVEMAR, que la OMI cobra un rol trascendente e irrefutable respecto de la normativa a generar, para los efectos de regular aspectos apreciables, entre otros, aquellos vinculados al seguro uso y explotación del mar.

La misión de la OMI, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es “fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme”⁶.

Uno de los pilares fundamentales de gestión de la OMI, debidamente consignados en la misión de la citada instancia, es el concepto de la seguridad, el que para todo efecto y a la letra, tiene dos bien definidas vertientes, a saber, “la protección y la seguridad marítima”⁷. Es más, la redacción de la señalada misión enfatiza que ésta “se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles”.

Por su parte, el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en los Objetivos de la Organización⁸, indica la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima.

Sin embargo, objeto converger hacia una visión que posibilite comprender el estatus en el que se encuentra la seguridad marítima, en tanto concepto general y particular, habida consideración de la amplitud que ello importa hoy en día, es necesario examinar determinados ámbitos, las condicionantes establecidas y las capacidades esperables para lograr el efecto deseado esperado en los respectivos contextos.

La OMI, para todo efecto, ha venido abordando la seguridad marítima desde dos perspectivas; una de ellas se vincula a la seguridad de la vida en el mar, arraigándola en el concepto en inglés “*safety*”, y la otra, con una orientación que aborda el combate de diversas amenazas, desde la concepción inglesa de “*security*”.

La seguridad de la vida humana en el mar, el impulso después del desastre

Respecto de la seguridad de la vida humana en el mar, *safety*, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar⁹, conocido por la sigla SOLAS, proveniente de

“La misión de la OMI, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es “fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible.”

⁶ OMI. Organización Marítima Internacional, Plan estratégico y Plan de Acción de Alto Nivel. (En quinto párrafo, línea 2 a 7) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: <http://www.un.org/depts/los/convention>

⁷ *Ibidem*.

⁸ OMI. Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, Parte I, Objetivos de la Organización, Art. 1. (Última consulta 12/11, 2017) Disponible en <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

⁹ SOLAS. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 Adopción: 1 de noviembre de 1974; entrada en vigor: 25 de mayo de 1980. (En línea) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: [www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)

la abreviación del nombre de éste en inglés (Safety Of Life At Sea), establece una completa normativa que deben cumplir las naves mercantes para brindar la exigida seguridad a las personas que, por cualquier razón, les corresponda permanecer por algún espacio de tiempo a bordo.

La OMI considera al Convenio SOLAS como el más importante de la totalidad de los tratados internacionales concernientes a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión de éste se generó el año 1914 como respuesta al conocido y desastroso naufragio del RMS "Titanic", ocurrido la noche del 14 de abril del mismo año, y en el que fallecieron 1.514 de las 2.223 personas que se encontraban a bordo. Habiéndose tomado conocimiento de las múltiples falencias a la seguridad que determinaron la ocurrencia de esta catástrofe, obtenidas principalmente en virtud de investigaciones dispuestas por el Reino Unido y Estados Unidos, es que la OMI implementa la indicada primera versión del Convenio SOLAS con el propósito de establecer significativas mejoras a la seguridad marítima y a la navegación. Posteriormente, y fundándose en importantes experiencias obtenidas del ejercicio del primer Convenio, este fue modificado los años 1929, 1948 y 1960. La última versión, conocida como "Convenio SOLAS, 1974, enmendado" establece en sus Disposiciones Técnicas que "El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"¹⁰.

La OMI señala, como reflexión respecto de la historia de la seguridad en el mar que

"La navegación ha sido siempre una de las más peligrosas ocupaciones del mundo. La impredecibilidad del clima y el vasto poder del mar en sí mismo hicieron asumir durante siglos que poco se podía hacer para hacer que la navegación fuese más segura"¹¹.

Sin embargo, y como respuesta a numerosas catástrofes en el mar, las que conllevaron una significativa cantidad de pérdida de vidas humanas como resultado de distintos tipos de accidentes marítimos, es que se logró avanzar, entre varios países, en el establecimiento de lo que en su oportunidad se denominara "un orden jurídico" para los efectos de normar aspectos técnicos que debían ser adoptados en las naves destinadas a la navegación, siempre con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar.

La historia del denominado Convenio SOLAS, a pesar de la trascendencia de su propósito, que no es otro que la protección de la vida de las personas en tanto se encuentren a bordo de una nave, ha transitado por una ruta prolífica de ideas y conceptos, aunque no ausente de numerosos inconvenientes. Es así que la normativa, desde sus inicios, ha considerado protocolos, acuerdos y convenios bilaterales y multilaterales entre potencias marítimas y países, ordenamientos especiales para dar cumplimiento al interés de velar por la vida humana en el mar en períodos de guerra, con todas las contradicciones que de ello pudiesen desprenderse, hasta alcanzar por medio de las Conferencias Internacionales de la OMI la emisión de instrumentos jurídicos de efecto mundial para regular la seguridad en el en el mar, así como para prevenir la contaminación por los buques. Cabe destacar

"La OMI considera al Convenio SOLAS como el más importante de la totalidad de los tratados internacionales concernientes a la seguridad de los buques mercantes"

¹⁰ ONU. Op.Cit.

¹¹ OMI. International Maritime Organization, History of Safety at Sea, (En línea 1 a 3) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSafetyatSea/Pages/default.aspx

que el fundamento basal del Convenio SOLAS se encuentra en el Artículo 98 de la CONVEMAR bajo el título “Deber de prestar auxilio”¹².

Con todo, es necesario precisar que, pese a la extensa normativa contenida en el Convenio SOLAS, existen aspectos que por diferentes vacíos o debilidades legales de los Estados miembros de la OMI, y que han ratificado el citado Convenio, posibilitan la evasión del espíritu de la normativa. Ejemplo de ello lo constituye el empleo de banderas de conveniencia, la posterior variación estructural del navío y el ulterior cambio de pabellón, aspecto, este último, que no se materializa bajo una normativa internacional común, pudiendo transgredirse, dependiendo de la debilidad de la regulación del respectivo Estado ribereño, el concepto rector del convenio SOLAS y que busca por sobre todo, como ya hemos dicho, salvaguardar la vida humana en el mar.

En este ámbito es menester también señalar que los Estados adoptan de forma soberana diferentes reglas, las que pueden ser mayor o menormente exigentes acorde a los propios criterios que se establezcan, siendo únicamente el SOLAS, pese a su extensa normativa, y ante determinadas circunstancias, el instrumento regulador general. Un ejemplo de lo anterior se puede constatar en virtud de lo que la CONVEMAR señala en su Artículo 91, Nacionalidad de los buques, el que a la letra indica que “Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio

y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque”¹³. Es por ello que se da el caso de que un determinado Estado, en virtud de sus respectivas potestades, haya establecido que para autorizar el registro de una nave, y por ende otorgar el permiso para enarbolar su bandera, se cumpla con el requisito

“... es necesario precisar que, pese a la extensa normativa contenida en el Convenio SOLAS, existen aspectos que por diferentes vacíos o debilidades legales de los Estados miembros de la OMI, y que han ratificado el citado Convenio, posibilitan la evasión del espíritu de la normativa”.

de que el buque a inscribir haya sido construido a contar de un determinado año en particular, lo que ha devenido en que determinados navíos, al dejar de cumplir con el mencionado requisito, y por tanto caducar el registro de ese Estado en particular, sean adquiridos por armadores¹⁴ de terceros países en los que la regulación, respecto del año de construcción para registrar un buque y otorgar autorización

de uso de la bandera del dicho Estado, sea comparativamente más benevolente.

Otro aspecto necesario de mencionar dice relación con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, acordado en el seno de la OMI, y comúnmente conocido como Convenio SAR. Este acuerdo internacional, adoptado el año 1979 y en vigor desde 1985, tiene como objeto el establecer un plan internacional de búsqueda y salvamento, a fin de que, independiente del sitio geográfico donde acontezca un accidente, el auxilio a las personas sea debidamente coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, de ser necesario, a través de la cooperación entre

¹² CONVEMAR. Art. 98

¹³ CONVEMAR. Art. 91.

¹⁴ RAE. Real Academia Española. Armador: Persona que arma o dota un barco para su explotación comercial. (En línea 5) (Última consulta 12/11, 2107 año). Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=3aKWEfi>

los países zonalmente vecinos y sus respectivas organizaciones. Anterior a la existencia del Convenio SAR, el rescate y salvataje se materializaba en virtud de la tradición marítima, que dice relación con la concurrencia a prestar ayuda a los accidentados en el mar, y del Convenio SOLAS, por lo que hasta la adopción del citado Convenio no existía un régimen internacional que estableciera estas operaciones, pese a lo establecido por la CONVEMAR en su Artículo 98 “Deber de prestar auxilio”¹⁵. Es por ello que, hasta antes de la entrada en vigor del Convenio SAR, el año 1985, en algunas zonas del orbe existían organizaciones dispuestas por los Estados ribereños, adecuadamente establecidas y capaces de proveer auxilio de manera expedita y eficaz a las emergencias marítimas, en particular en las que existiese riesgo de vida humana en el mar, sin embargo, en otras no había organización alguna para estos trascendentes efectos.

Cabe destacar que la histórica nobleza en el mar determina que las naves próximas a una emergencia desvíen sus cursos de navegación para concurrir en apoyo de los accidentados; del mismo modo, un país ribereño puede desviar a naves de cualquier bandera para los mismos efectos.

Con todo, la OMI ha definido las áreas de responsabilidad de los diferentes Estados que son parte de ella objeto participar y concurrir, de ser necesario, ante siniestros que amaguen la vida humana en el mar, dirigiendo acciones de búsqueda y salvamento. A la vista de lo señalado, resulta observable entonces que, por una parte, las citadas áreas no digan directa relación con límites marítimos internacionales de los respectivos países designados, al menos en lo que respecta en la jurisdicción hasta las 200 millas náuticas, correspondientes al Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva del respectivo país ribereño y, por

otro, que las capacidades esperadas para los efectos de enfrentar los desafíos que esta responsabilidad importa, estén solo disponibles en la medida que le resulte posible al respectivo Estado ribereño, de acuerdo a su realidad.

El desarrollo de normas para enfrentar nuevas amenazas

Como se indicara anteriormente, la normativa internacional vinculada con la orientación que aborda el combate de diversas y nuevas amenazas en el mar, y diferentes de las atentatorias a la seguridad de la vida humana, son concebidas desde la idea del vocablo inglés “*security*”.

Si bien con los años se ha venido concretando un importante avance respecto de la adopción de medidas que tiendan a prevenir y accionar sobre determinadas amenazas en el mar, en general, dichas acciones tienden a identificarse con una impronta más bien reactiva que proactiva y, aun así, en definitiva han demostrado que carecen de la necesaria contundencia para los efectos de enfrentarlas con la certeza de que éstas serán debidamente controladas y eliminadas.

Lo anterior, si bien puede ser considerado como una afirmación eminentemente negativa, lejos de ello, lo que pretende es mostrar la realidad de lo que puede ocurrir en la vastedad de los océanos en los que las amenazas, lideradas siempre por la voluntad humana, toman ventaja de múltiples y disímiles factores. Entre ellos, y de forma acotada, se mencionan los siguientes: las debilidades de la normativa internacional; las fisuras que ésta deja al buscar consenso entre los intervinientes; el diferente estatus de los Estados parte respecto de las citadas normas, y por ende, la diferenciada aplicabilidad de éstas; la heterogénea situación de las capacidades humanas, económicas y materiales de los países para enfrentar las respectivas amenazas en sus escenarios jurisdiccionales; la falta de un

¹⁵ OMI. Op.Cit. Quinto párrafo.

entender común al calificar las citadas amenazas y la dinámica evolución del pernicioso accionar de aquellos que buscan obtener ventajas, violando la normativa vigente y aprovechando las especiales características que les presenta el escenario marítimo.

En efecto, es que “a pesar de los esfuerzos que se han realizado, tanto en el ámbito nacional como internacional, han proliferado las organizaciones criminales, la piratería, los ataques informáticos, el narcotráfico, el terrorismo, el tráfico de armas y de personas, el desplazamiento de refugiados, desastres humanitarios y naturales”¹⁶. Todos y cada uno de los elementos señalados se encuentran presentes en los espacios oceánicos.

Y es que la vorágine de la tecnología y el ingenio humano superan por lejos, y en muchos casos, “las deficiencias que presentan algunas instituciones creadas para satisfacer las necesidades de otras épocas y que daban respuesta a problemas distintos a los que hoy enfrentamos”¹⁷. Si bien lo indicado se refiere a la realidad nacional, ello es perfectamente replicable a la individualidad de otros países, coaliciones o transversalmente al ámbito internacional.

El Convenio SOLAS, colateralmente, ha brindado un importante apoyo a materias de seguridad que a la OMI y al mundo preocupan y que se diferencian de la exclusiva seguridad de la vida humana en el mar, a la que este Convenio se debe. En efecto, a fines del año 2008 entró en

vigor el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance, conocido por su sigla LRIT, del inglés Long Range International Tracking¹⁸, Convenio que obliga a los países contratantes a conocer del posicionamiento de los buques de su bandera, independiente del lugar del mundo en el que éstos se encuentren. Sin duda esta iniciativa, basada en la preocupación por la vida humana, posibilita mantener el control

“...se ha venido concretando un importante avance respecto de la adopción de medidas que tiendan a prevenir y accionar sobre determinadas amenazas en el mar, en general, dichas acciones tienden a identificarse con una impronta más bien reactiva que proactiva...”

del posicionamiento de los buques en atención a que un transmisor a bordo emite, de forma automática, su posición cada seis horas. Un sistema similar lo constituye el Automatic Identification System conocido normalmente como AIS satelital, el que no es obligatorio, en especial para buques de marinas de guerra, y permite además el reconocimiento entre naves

evitando accidentes. Con todo, la manipulación intencionada de estos sistemas nuevamente posibilita sortear los esperados controles.

Independiente de las diversas miradas que el hombre haya tenido hacia el mar, para los efectos del desarrollo de la humanidad, a no dudarlo, desde siempre le ha cabido un rol trascendente en el avance y progreso de los pueblos, sea por los recursos de los que dispone y posibles de ser explotados, como medio para la materialización masiva del transporte de personas y comercio de bienes, como vía para intercambiar información o, finalmente, como un determinante instrumento de poder a ser empleado en la búsqueda del control situacional geoestratégico ante la presentación de intereses contrapuestos.

¹⁶ MÖLLER, María Francisca. La Seguridad Marítima y el Derecho del Mar. Revista de Marina 4/2007. (En línea 11) (Última consulta 12/11, 2107 año). Disponible en: revistamarina.cl/revistas/2007/4/moller.pdf

¹⁷ WALKER, Ignacio. La política exterior de Chile. Revista Instituto de Estudios Internacionales, 2007. p.14.

¹⁸ LRIT. Long Range International Tracking. (En línea 1 a 10) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.imo.org/safetymainframe

Estas mismas y trascendentes características también incentivan las ambiciones perversas de inquietas y ágiles mentes criminales, las que operando detrás de las amenazas han venido afectando negativamente, y de forma cada vez más contundente, los escenarios marítimos; a ello se suma la dificultad que importa el control del mar, el que desde el concepto de la estrategia naval, y no siendo por ello exclusivo para el rol de las fuerzas navales de los países que operan en los océanos, se considera que este es “local, incompleto, temporal e imperfecto”. Local, en tanto se ejerce basado en la mayor o menor efectividad y alcance de los sensores disponibles, en un área de influencia acotada en la que se encuentran las fuerzas en presencia; imperfecto, debido a la dificultad que importa el hecho de discernir entre las naves que constituyen amenaza respecto de las que no lo son, en especial en un escenario en el que aquellos que actúan ilícitamente intentan actuar de forma encubierta; temporal, dado que se materializa exclusivamente en el período de tiempo que la fuerza se encuentre en presencia ejerciendo la actividad tendiente al citado control; e incompleto, en tanto dada la vastedad del mar se posibilita conocer la actividad que se produce solo en una porción de la superficie y aún más reducidamente en la masa de agua.

Es así que entendiendo que, en lo general, las amenazas como concepto en muchas de sus formas han existido desde la Antigüedad y que lo que viene ocurriendo es que la tecnología, usualmente desarrollada para fines lícitos igualmente es empleada para el quebrantamiento de la ley, la dificultad se mantiene. Pero esto va mucho más lejos: la globalización,

la interdependencia, las comunicaciones, el libre mercado, la agresividad del comercio, la pasividad inexcusable de gobiernos, entre otros múltiples factores de la modernidad, actúan como agentes facilitadores para el quehacer delictivo y criminal que importan las amenazas. La transferencia internacional de cargas se moviliza en un 93% por mar y continúa aumentando; es así que el comercio de mercancías de

“...a ello se suma la dificultad que importa el control del mar, el que desde el concepto de la estrategia naval, y no siendo por ello exclusivo para el rol de las fuerzas navales de los países que operan en los océanos, se considera que este es “local, incompleto, temporal e imperfecto”.”

los países Miembros de la Organización Mundial de Comercio (OMC) ha aumentado de 11,7 billones de dólares en 2006, a 15,4 billones en 2016¹⁹.

Como ejemplo de lo señalado se puede indicar que la piratería de antaño se ha modernizado y aprovechado el escenario comercial marítimo actual y, como ha ocurrido en el cuerno de

África, piratas embarcados en pequeñas pero bien equipadas embarcaciones y premunidos de armamento han assolado dicha zona geográfica, robando y secuestrando importantes navíos, desde un crucero de lujo francés hasta un mercante cargado con tanques y municiones, pasando por un súper petrolero y un pesquero mayor. Ello provocó la reacción de la comunidad internacional encabezada por países europeos y, con la aprobación de variadas resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, se organizó la Operación “Atalanta” destinada a prevenir, disuadir y reprimir a la piratería.

Los ilícitos que se suceden en el mar, como el tráfico de armas convencionales, químicas y nucleares; de drogas; personas; el terrorismo y la piratería, entre otros, convergen en la falta de la necesaria actitud proactiva, en vez de la cada vez más usual cualidad reactiva de

¹⁹ OMS. Organización Mundial de Comercio. Examen estadístico del comercio mundial 2017. (En línea 12) (última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.wto.org/spanish/res_s/statistics/wts2017_s/wts17_toc_s.htm

las medidas a adoptar. Se suman a ello las disímiles amenazas que enfrentan los países en sus respectivas jurisdicciones marítimas, así como las radicales diferencias que existen respecto de las capacidades disponibles para enfrentarlas, determinando un círculo vicioso que nos enfrenta a la dura realidad de “Las guerras que estamos perdiendo”, como señala el escritor e intelectual Moisés Naím, respecto de las múltiples amenazas que el orbe enfrenta, en el primer capítulo de su libro “*Illicit*”²⁰.

La reactividad, como constante, frente a dramáticas situaciones que han puesto en jaque a la seguridad marítima, en particular en el ámbito del “*security*”, se constata por los siguientes hechos constitutivos de íconos a este respecto:

- La crítica situación de terrorismo a bordo del crucero “Achille Lauro”, el año 1985, determinó que la Organización Marítima Internacional adoptase, el año 1988, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad a la Navegación, conocido como SUA por la sigla del inglés Supression of Unlawfull Acts. Dicho Convenio, cuyo objetivo principal es garantizar que se impongan las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques, tales como apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos, entró en vigor seis años después, en 1992 y con una larga lista de países que no firmaron o no lo ratificaron.

- En virtud de actos terroristas perpetrados en variadas partes del mundo, de los cuales varios de ellos tenían como objetivo la infraestructura de transporte marítimo, la OMI presentó el año 2002 un conjunto amplio de medidas de

protección marítima, las que entraron en vigor en 2004.

- Es en el año 2005 que se presenta el Protocolo al Convenio SUA, por medio del cual se complementan las medidas para efectuar el arresto, detención y extradición de terroristas que afecten la seguridad de la navegación, y facilita el enjuiciamiento de terroristas por sus crímenes, sin importar el lugar donde sean apresados o el área donde cometan sus delitos. Este Protocolo, aprobado en 2005, entró en vigor en el 2010. Sin embargo, numerosos países se oponen a este dado el impacto que provocaría en la soberanía y la libertad de navegación.

- Finalmente, y con posterioridad a los atentados en EE.UU. de N.A. el año 2001, la OMI elaboró el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), en el que se establecen “Prescripciones Obligatorias” y “Orientaciones” a ser cumplidas o asumidas por los respectivos países parte. Este Código entró en vigor el año 2004.

Como lo indica la propia OMI, “Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional”²¹. La problemática de la reactividad para enfrentar las amenazas en el mar se fundamenta en la tardanza o la negativa de determinados gobiernos, en virtud de variada argumentación, para incorporar una normativa que, convertida en legislación nacional, morigere los nocivos resultados que esta determina; la falta de capacidades humanas

²⁰ NAÍM, Moisés. *Illicit: cómo traficantes, contrabandistas y piratas están cambiando el mundo*, 2006. (Capítulo I) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.es.scribd.com/document/357059664/Naim-Moises-Illicito-pdf

²¹ ¿Qué es exactamente la OMI? (En línea 1 a 6) (última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.imo.org/es/About/Paginas/FAQs.aspx

financieras y materiales disponibles por los Estados para enfrentarlas en un vasto escenario y, principalmente, los intereses creados de parte de grandes empresas multinacionales en tanto señalan que ciertas medidas podrían amagar el libre comercio, cuyo gran porcentaje se materializa por vía marítima. Lo anterior constituye el escenario ideal para que bandas internacionales continúen infringiendo serios daños a la seguridad del mar de los Estados, vulnerando a sus pueblos y sus economías.

La Seguridad Marítima: Nuevas aristas en un escenario multidimensional

La mutación generada por el conocimiento

Cuesta comprender que desde la concepción imperial romana del “*Mare Nostrum*”, en la época de Julio César, pasando por ponencias como el “*Mare Liberum*”, entre otras, no haya sido sino hasta el siglo XX, particularmente en abril de 1982, que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) vino a establecer un criterio universal para entender, en tanto gran instrumento del “buen orden del mar”, la normativa general con la que los Estados se obligaban a cumplir y hacer cumplir su quehacer marítimo. Pero no es sino hasta el año 1994, un año después de alcanzar la sexagésima firma de ratificación, que la CONVEMAR entra en vigor. Pareciera que el mundo estuvo en pausa durante casi 2000 años respecto de su interés por los océanos. Es prácticamente en las postrimerías del siglo XX que la humanidad toma real conciencia de los recursos y potencialidades existentes en los mares. No es que anteriormente no hubiese un claro interés por los océanos pero, en la práctica, se circunscribía básica e importantemente a un estímulo geoestratégico, como el demostrado

durante múltiples conflictos en la historia de la humanidad, siendo un ícono de ello la disputa por el control y dominio del mar durante la Segunda Guerra Mundial. Otro ámbito de provecho que la humanidad visualizó por siglos en el mar fue el de la pesca, pero desde una perspectiva que, aunque no libre de tensiones, no demostraba las marcadas características que la disputa por la explotación de la biomasa hoy representa.

Como se ha indicado anteriormente, el Preámbulo de la CONVEMAR indica la necesidad de establecer, “con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la

“ Es prácticamente en las postrimerías del siglo XX que la humanidad toma real conciencia de los recursos y potencialidades existentes en los mares.”

protección y la preservación del medio marino y la conservación de los recursos vivos”. Examinando los principales conceptos rectores del citado Preámbulo, es menester señalar cómo el vertiginoso conocimiento obtenido por la humanidad, particularmente respecto de los mares, sus propiedades y recursos disponibles, ha venido a objetar y cuestionar en parte dicha concepción inicial por parte de diferentes actores.

En relación al “respeto de la soberanía de todos los Estados”, esta ha mutado importantemente llegando a desconocerse tratados bilaterales en los que, en su oportunidad, determinados países fijaron límites marítimos internacionales. Por otro lado, áreas que no concitaban mayor interés hoy están siendo duramente disputadas por Estados que, desde la perspectiva del conocimiento, visualizan la posibilidad de influencia, proyección y explotación de riquezas existentes en porciones oceánicas. Casos emblemáticos lo

constituyen el de Colombia y Nicaragua, y el de Chile y Perú, debidamente avalados por tratados y literatura de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los que han sido ventilados en tribunales internacionales cambiando el régimen existente. En el caso de la zona limítrofe de Chile y Perú, estudios de las universidades alemanas de Kiel y Bremen, y la Universidad Católica de Valparaíso en Chile, habrían confirmado que en el lecho marino hay minerales como manganeso, hierro, cobre, níquel, oro y algunos otros metales preciosos, ello, además de importantes recursos pesqueros.

Respecto del “orden jurídico para los mares y océanos”, el Artículo 121 de la CONVEMAR establece el “Régimen de las islas”, señalando que “Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de esta en pleamar.” Dicho lo anterior, cabe mencionar, como ejemplo, la situación del archipiélago Spratly, ubicado en el Mar del Sur de China, reclamado por China, Vietnam, Taiwán, Malasia y Brunei. De forma unilateral China ha venido modificando la geografía de dicha área insular, efectuando rellenos entre pequeños islotes alterando sus características geográficas y pretendiendo, desde esa base, reclamar la proyección hacia el mar que generaría una isla. Simultáneamente, ha venido construyendo importantes instalaciones militares. El desarrollo del conocimiento humano habría certificado la existencia de yacimientos de gas, petróleo e importantes recursos de pesca, siendo además una importante zona con rutas de tránsito marítimo comercial.

“ En relación al “respeto de la soberanía de todos los Estados”, esta ha mutado importantemente llegando a desconocerse tratados bilaterales en los que, en su oportunidad, determinados países fijaron límites marítimos internacionales.”

En lo referido a “la protección y la preservación del medio marino”, sirva nuevamente la situación de la controversia sobre las Islas Spratly, en la que la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya dictaminó que las obras ejecutadas en el archipiélago por empresas constructoras chinas han perjudicado seriamente el medioambiente, afectando de manera importante el ecosistema acuático, lo que, entre otros efectos, ha perjudicado la actividad de pescadores filipinos. Es en este mismo ámbito que, el año 2004, la

OMI adoptó el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, por medio del cual se establece que debido a que “Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos, y se ha determinado que el transporte marítimo

constituye una importante vía para la introducción de especies exóticas en nuevos entornos. El problema se agravó a medida que el volumen del comercio y el tráfico se fueron ampliando a lo largo de los últimos decenios, en particular con la introducción de los cascos de acero que permiten a los barcos usar agua como lastre en lugar de materiales sólidos. En muchas partes del mundo, los efectos de la introducción de nuevas especies han sido devastadores. Los datos cuantitativos indican que el índice de invasiones biológicas continúa aumentando a un ritmo alarmante”²².

De alto significado resulta entonces el conocimiento alcanzado por la humanidad respecto del daño causado por el aparentemente

²² Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. (En línea 1 a 5) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: [www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)

inocente traslado de aguas de lastre de un punto del planeta a otro por un barco.

En relación a “la utilización equitativa y eficiente de sus recursos”, una de las grandes apuestas para la continuación de la explotación de recursos energéticos no renovables o fósiles, como lo es el caso del gas de pizarra, o gas de esquisto, está determinando que diferentes países estén adoptando medidas para hacer sus respectivas presentaciones de estudios, ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la CONVEMAR, con el propósito de asegurar espacios geográficos del fondo marino y su subsuelo. Lo anterior, en virtud de lo establecido en la Parte VI de la CONVEMAR, particularmente lo indicado en el Artículo 77, “Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental” el que señala que “El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales”.

En virtud de ello, es que determinados países, habiendo presentado sus respectivas ponencias ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y en el plazo fijado de 10 años a contar de la entrada en vigor de la CONVEMAR, ya hablan de “las nuevas fronteras marítimas” y la explotación que les permite la normativa respecto de recursos minerales y vivos del suelo y subsuelo marino, más allá de la Zona Económica Exclusiva. Se constata que, nuevamente, y a pocos años de que la citada Convención comenzara a operar de forma plena, el desarrollo tecnológico ha posibilitado ampliar el conocimiento humano permitiendo a

diferentes Estados el plantear reclamaciones geográficas de hasta 350 millas náuticas, medidas desde sus respectivas líneas de base.

Refiriéndonos al concepto de “la conservación de los recursos vivos”, la ONU y al amparo de la “Conferencia de Revisión continuada del Acuerdo Relativo a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces altamente migratorios” elaboró un primer acuerdo sobre la temática el año 1995. Es a la luz de la entrada en vigor de éste, el año 2001, y a las experiencias a la fecha obtenidas, que se acuerda un nuevo convenio, el año 2010, conocido como el Acuerdo de Nueva York. Es bajo esta normativa, a la que los países miembros, paulatina pero entusiastamente, han adherido para los efectos de dar sustentabilidad a diversas pesquerías y que son consideradas como altamente migratorias.

Además de las especies consideradas en la CONVEMAR, Parte XVII, “Abarca también las poblaciones de peces que se encuentran en la zona económica exclusiva de un país (a una distancia de hasta 200 millas náuticas de la costa, donde los Estados ribereños tienen derechos soberanos para la conservación y ordenación de los recursos vivos marinos), y en las zonas de alta mar adyacentes”.

Estudios realizados con barcos científicos, sensores submarinos, satélites, entre otros, han posibilitado efectuar el seguimiento a diferentes especies que habitan los océanos para los efectos de dar a conocer a la humanidad el comportamiento de los peces, y desde esa perspectiva promover una explotación sustentable.

“ ... una de las grandes apuestas para la continuación de la explotación de recursos energéticos no renovables o fósiles, como lo es el caso del gas de pizarra, o gas de esquisto, está determinando que diferentes países estén adoptando medidas para hacer sus respectivas presentaciones de estudios, ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la CONVEMAR ... ”

La generación de conocimiento al servicio de la humanidad, respecto de los océanos, sus características, riquezas y recursos, entre otros, contribuye de manera contundente al desarrollo de los pueblos y de sus economías, facilitando la creación de normativas al amparo de organismos multilaterales; sin embargo, al mismo tiempo, incuba tensiones entre Estados toda vez que no todos están dispuestos a acatar dictámenes o regulaciones de entidades internacionales que atenten contra sus intereses, ni fallos que favorezcan la posición de países más débiles.

Nuevos protagonistas, nuevas amenazas

En las recientes décadas la globalización y la interdependencia han dado cuenta en el ámbito marítimo de la instalación de nuevos y gravitantes actores de carácter internacional. Los Estados pudieron inicialmente reconocer en este ámbito a las denominadas Organizaciones No Gubernamentales (ONG), las que se abocaron principalmente al resguardo del medio ambiente y apoyo a los trabajadores, entre otras causas de orden proteccionista. Sin embargo, y con gran vigor, grandes empresas multinacionales han tejido redes en el concierto internacional, posicionándose en diferentes continentes frente a Estados los que, como es lógico, buscan entre otros el bienestar de su pueblo. Pues bien, son estas empresas las que presionan la normativa y regulación de dichos países buscando las mejores condiciones para el desarrollo de sus negocios. Estas multinacionales, si bien no alcanzan a disputar el sitio privilegiado que tiene un Estado, para los efectos de definir legislación y normativa interna o, en su defecto,

“ Estas multinacionales, si bien no alcanzan a disputar el sitio privilegiado que tiene un Estado, para los efectos de definir legislación y normativa interna o, en su defecto, alegar ante organizaciones internacionales de las cuales este forma parte, no es menos cierto que ellas ejercen algún grado de influencia en determinados ámbitos decisionales.”

alegar ante organizaciones internacionales de las cuales este forma parte, no es menos cierto que ellas ejercen algún grado de influencia en determinados ámbitos decisionales. Es por ello que un país en vías de desarrollo, en determinadas oportunidades, podría verse enfrentado a la vacilación de demandar el cumplimiento de regulaciones en forma exigente o, dados los beneficios que ello podría otorgar, acceder a un trato benevolente sin que ello implique el quebrantamiento de la ley. Así es como aspectos propios de cada Estado como carga impositiva, contratos de largo aliento, aseguración del uso de recursos portuarios, entre muchos otros, podrían determinar que una importante empresa naviera decidiera operar en determinado país, significando a este reducción de la cesantía, incremento

en el intercambio comercial, constituirse en polo de transferencia de cargas a nivel regional, gestación de terminales marítimos competitivos, entre otros.

Geoffrey Till, en su libro “Una guía para el siglo XXI”²³, indica que hoy el mar debe entenderse desde cuatro perspectivas fundamentales: “por los recursos que contiene, por su utilidad como medio de transporte y comercio, por su importancia como medio para intercambiar información y como fuente de poder y dominio”. Es en estos ámbitos de quehaceres, vinculados al mar, en los que los Estados se vuelcan para obtener las condiciones más ventajosas y que otorguen los mejores réditos, en un contexto amplio de seguridad marítima de “*safety*” y “*security*”.

²³ TILL, Geoffrey. Una guía para el siglo XXI., 2007. Editorial Instituto de publicaciones navales. Argentina.(Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: <http://www.anepe.cl/wp-content/uploads/BOLETIN-DE-NOVEDADES-3-2014.pdf>

Paradójicamente son los precitados cuatro ámbitos los que, además de constituir importantes ámbitos para el desarrollo de los Estados y sus pueblos, constituyen indefectiblemente focos para la instalación de amenazas que amagan la seguridad y desarrollo de los países. Es así que en la arista de los océanos y “los recursos que contiene”, existan grandes empresas pesqueras, como lo son las de China, que literalmente cruzan el mundo para pescar en aguas internacionales. Dichas enormes flotas se constituyen con buques pesqueros, cuyas condiciones para brindar la exigida seguridad de la vida en el mar normalmente no es cumplida, además de buques factorías y otros navíos destinados al soporte logístico de las enormes faenas pesqueras.

Los analistas internacionales James G. Stavridis y Johan Bergenas, escribirían en el periódico “The Washington Post” un artículo denominado “Las Guerras de la Pesca que se aproximan”. En el artículo indican que China, con el fin de mantener a su pueblo alimentado y con empleo, entrega cientos de millones de dólares al año en subsidios a la flota pesquera de aguas lejanas. Las cifras entregadas por la FAO, de sus siglas del inglés Food and Agriculture Organization of the United Nations, indican de la disminución de aproximadamente un 50% de las reservas globales de peces en las últimas dos décadas. China es el mayor exportador de pesca del mundo; ello se verifica en la información entregada por la FAO, en el Estado de los Recursos Pesqueros: Tendencias de la Producción, Aprovechamiento y Comercio, la que señala que “Sin embargo, hay cada vez más indicaciones de que las estadísticas de la producción de la pesca de captura y acuicultura de China son demasiado elevadas, problema que se ha acentuado desde comienzos de los años noventa. Debido a la importancia de China y a la incertidumbre de sus estadísticas

de producción, se suele tratar a este país por separado del resto del mundo”²⁴. Alarmante resulta entonces citar nuevamente a Stavridis y Bergenas cuando indican que, “Decenas de tratados rigen la protección de los recursos marinos, pero existen brechas significativas en su aplicación que reducen considerablemente su eficacia”, a lo que podría agregarse además, y con profunda preocupación, la temática de las áreas Marinas Protegidas.

Respecto de los mares y su “utilidad como medio de transporte y comercio”, algunos de los factores que determinan las zonas de confluencia y puntos focales, respecto del tráfico marítimo, están definidos por la ubicación de centros de producción, instalaciones portuarias para la transferencia de cargas y de accesos oceánicos, por los cuales las flotas navieras mercantes deben transitar para los efectos de materializar el comercio por vía marítima. Son esas condicionantes las que, además de facilitar el imprescindible intercambio comercial, atraen voluntades criminales para realizar sus actividades ilícitas accionando sobre naves mercantes que transportan valiosas cargas. La piratería frente a Somalia, en el cuerno de África, toma ventaja de las características señaladas anteriormente, las que se manifiestan de forma nítida en el estrecho de Ormuz; a ello se suma la diezmada situación económica de Somalia, país que ocuparía según el Fondo Monetario Internacional (FMI) el puesto 190 de los 196 países ranqueados en virtud de su Producto Interno Bruto. (No se han encontrado datos duros que lo comprueben).

El estrecho de Ormuz, con dimensiones de entre 35 y 99 millas náuticas, constituye un paso estratégico que une el golfo Pérsico con el Mar de Arabia y el golfo de Omán. Su trascendencia radica en que por esa zona de confluencia, se exporta gran parte del petróleo de Kuwait, Irak,

²⁴ FAO. Examen mundial de la pesca y acuicultura (En línea 5 a 8) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: www.fao.org/fisheries/es/

Irán, Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Bahréin, Qatar, y parte de la producción de Omán, lo que se traduce en que aproximadamente el 20% del petróleo del mundo transite por dicha arteria marítima. La piratería se ha hecho fuerte en dicha zona de confluencia y, según el Banco Mundial al año 2013, el comercio del mundo había perdido US\$18.000.000.000²⁵.

Finalmente, y considerando al mar en virtud de la importancia “como medio para intercambiar información” y “como fuente de poder y dominio”, baste señalar los muy importantes esfuerzos realizados por los EE.UU. de N.A. para los efectos de ejercer un control efectivo en los espacios oceánicos de su jurisdicción. Es así que dicho país acuñó el concepto de “Maritime Domain Awareness” (MDA), el año 2005, como reacción a los atentados del 11 de septiembre del 2001 en el contexto de la Estrategia de Seguridad Nacional. El concepto MDA es también conocido por la sigla MSA, de la sigla en inglés “Maritime Situational Awareness”, y en síntesis constituye “el conocimiento efectivo de todo lo asociado al dominio marítimo que podría afectar la protección, la seguridad, la economía o el medioambiente de los Estados Unidos”. Asimismo, dicho país declara por medio del concepto MDA/MSA que se persigue “facilitar a tiempo, la toma de decisiones precisas que permitan desarrollar acciones para neutralizar amenazas a los EE.UU. y los intereses de su seguridad nacional”.

El efecto deseado del concepto MDA/MSA, es el de alcanzar el mejor grado de preparación para enfrentar los desafíos globales del siglo XXI,

representados principalmente por las amenazas asimétricas, sin dejar de lado las problemáticas que han existido siempre y referidas a la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio ambiente acuático. Es por ello que en el Propósito del Concepto MDA/MSA se fijan varios objetivos, entre ellos, lograr un entorno “que adopte y alcance el objetivo común de obtener y compartir información como mecanismo para aumentar la seguridad y la prosperidad económica en el dominio marítimo; de mejora de la planificación y ejecución del MDA en todos los niveles mediante el establecimiento de una perspectiva interinstitucional para socios y esfuerzos de coordinación; para proporcionar un marco inicial que mejore el MDA y sirva como una entrada a la capacidad de desarrollo; para proporcionar una base en un proceso para identificar y cerrar brechas de capacidades relacionadas con el MDA actual y que permita cuantificar el progreso de éste; para proporcionar suficientes detalles sobre las capacidades deseadas para formar la base para el desarrollo de una estrategia de inversión interinstitucional del MDA; y para describir las arquitecturas de información necesarias para compartir datos, inteligencia e información en el contexto de la comunidad marítima de interés global”.

En definitiva el MDA/MSA logra consolidar, en tanto concepto, las perspectivas fundamentales “como medio para intercambiar información” y “como fuente de poder y dominio”, para comprender la actual interrelación de la humanidad con el mar, ya señaladas por Geoffrey Till.

²⁵ BANCO MUNDIAL. (En cuarto párrafo, línea 3 a 4) (Última consulta 12/11, 2017). Disponible en: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>

Reflexiones finales

El “buen orden” del mar, fundamentado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, coloquialmente denominada la “Constitución de los mares”, no convoca en la actualidad a la totalidad de los Estados miembros de la ONU, existiendo países no firmantes, firmantes y no ratificados, y firmantes y ratificados, por lo que el diferente estatus entre ciertos países determina una desigualdad que, ante situaciones que exijan de un juzgamiento o resolución, pudiesen determinar la aparición de situaciones de conflicto difíciles de solucionar.

La OMI ha realizado un histórico esfuerzo por regular una extensa normativa que contribuya a la salvaguarda de la vida humana en el mar, “*safety*”. Para efectos de ello, ha acordado importantes convenios orientados a ese efecto, sin embargo, la distinta regulación interna de los respectivos Estados determina una aproximación no uniforme para abordar temáticas específicas al respecto. Lo anterior establece entonces que, dependiendo del país que se verifique, existirá una normativa mayor o menormente exigente y arraigada al propósito final, que no es otro que la salvaguarda de la vida humana en el mar.

La misma normativa, tendiente a la protección de las personas, establece áreas geográficas de responsabilidad para que los países concurren o coordinen operaciones de rescate. Al respecto, las citadas áreas de responsabilidad, en variados casos, se sobreponen con algunos de los vigentes límites marítimos internacionales; por otra parte, los países ribereños de las citadas áreas de responsabilidad, disponen de

los medios que les resulte posible en virtud de la realidad del respectivo Estado. Lo anterior, determina factores de riesgo en ambos casos: primeramente, en tanto pudiese ser que un país tuviese que ingresar a aguas de otro Estado soberano y, por otra parte, que la salvaguarda de la vida en el mar no esté debidamente respaldada, acorde a las capacidades disponibles del Estado ribereño.

El desarrollo de normas para enfrentar nuevas amenazas, “*security*”, en la actualidad es abordado por los Estados con muy diferenciados criterios. Por otra parte, la adopción de medidas para prevenir y accionar sobre amenazas en el mar tiende a desarrollarse desde una actitud reactiva en vez de proactiva. Ambos aspectos redundan en el hecho de que existirían serios riesgos de enfrentar, con un aceptable grado de éxito, a excepción de algunos pocos países, situaciones atentatorias a la seguridad en este ámbito.

La evolución del mejor entendimiento del mar por la humanidad ha tenido un vertiginoso desarrollo, el que ha determinado que, con el fundamental apoyo de la tecnología, se haya alcanzado un importante conocimiento de las potencialidades de los océanos. Ello ha determinado que ciertos Estados se apresuren en obtener posiciones ventajosas y que le auguren los mejores réditos en la explotación de los recursos disponibles en el mar. Ello indefectiblemente producirá tensiones que pudiesen desembocar en conflictos de importancia.

La globalización y la interdependencia han instalado nuevos y gravitantes actores de carácter internacional en el ámbito marítimo.

“La OMI ha realizado un histórico esfuerzo por regular una extensa normativa que contribuya a la salvaguarda de la vida humana en el mar, “*safety*”.”

Estas instancias, ya emplazadas en el contexto de lo marítimo, comparten y se relacionan con los Estados por el mar y los recursos que contiene, en tanto su utilidad como medio de transporte y comercio, por su importancia como medio para intercambiar información y como fuente de poder y dominio. El conflicto en el que se encuentran muchos Estados se encuentra en el cómo controlar eficientemente el transporte marítimo internacional sin restringir la libertad de navegación. Todo ello determina la creación de fuertes intereses que pudiesen producir tensiones entre Estados, ya sea por conflictos de interés entre éstos o porque determinado país, en la actual extensa y alambicada interrelación, proteja a una empresa multinacional.

La explotación de los mares y sus recursos plantea un previsible fuerte conflicto de intereses entre Estados, lo que sumado a las tensiones originadas por nuevos actores, avizora en el futuro mediato la posibilidad cierta de múltiples y riesgosas amenazas. Por ello la seguridad marítima debiese ser abordada, prontamente, desde una posición multinacional que la enfrente desde una perspectiva integral, considerando la seguridad de la vida humana en el mar, la preservación de sus recursos y la ocurrencia de delitos en el mar, siendo necesario generar instrumentos internacionales contundentes y vinculantes que posibiliten reducir las brechas de una seguridad marítima parcialmente asumida.

Bibliografía

CHILE. Cancillería. Comisión Permanente del Pacífico Sur, Declaración de Santiago, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, 1952. 1p.

MÖLLER, María Francisca. La Seguridad Marítima y el Derecho del Mar. Revista de Marina 4/2007. Fecha de consulta, 12 de noviembre de 2017. En línea, soporte www.revistamarina.cl/revistas/2007/4/moller.pdf

NAÍM, Moisés. Illicit: Cómo traficantes, contrabandistas y piratas están cambiando el mundo, 2006. Editorial Debate. 421p.

ONU. Convención sobre el Derecho del Mar, Naciones Unidas, 1982. 230p.

OMI. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, 1948. 20p.

OMI. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Organización Marítima Internacional 1974. (Safe of Life al Sea, SOLAS) 36p.

OMI. Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Organización Marítima Internacional. Fecha de consulta, 12 de noviembre de 2017. En línea soporte [www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx) 37p.

OMI. Plan Estratégico de la Organización Marítima Internacional, 2015. 11p.

OMI. Long Range International Tracking (LRIT), Organización Marítima Internacional. 205p. Fecha de consulta, 12 de noviembre de 2017. En línea, soporte www.imo.org/safetymainframe

OMS. Organización Mundial de Comercio. Examen estadístico del comercio mundial 2017. Fecha de consulta, 12 de noviembre de 2017. En línea soporte www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2017_s/wts17_toc_s.htm

Real Academia de la Lengua Española, Diccionario RAE. 2017.

STAVRIDIS, James. Sea Power: The history and geopolitics of the World's Oceans. Junio 2017. Editorial Penguin Press. 363 p.

The Washington Post. The fishing wars are coming, James G. Stavridis y Johan Bergenas, septiembre 13, 2017. Fecha de consulta, 12 de noviembre de 2017. En línea soporte www.washingtonpost.com/opinions/the-fishing-wars-are-coming/2017/09/13/05c75208-97c6-11e7-b569-3360011663b4_story.html?utm_term=.a751756d37f6

TILL, Geoffrey. Una guía para el siglo XXI. 2007. Editorial Instituto de publicaciones navales, Argentina. 509 p.

WALKER, Ignacio. La política exterior de Chile. Revista Instituto de Estudios Internacionales, 2007. p. 14.

DIRECCIÓN DE LA REVISTA

DIRECTOR

Andrés Avendaño Rojas

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación y Gestión Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Diplomado en Estudios Políticos, en el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile, y egresado del Programa de Magíster en Humanidades con mención en Historia, de la Universidad Adolfo Ibáñez; Profesor Militar de Academia en las asignaturas de Historia Militar y Estrategia; Graduado del Curso de “Estrategia y Política de Defensa” del Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa de la National Defense University, USA.

CONSEJO EDITORIAL

Mario Puig Morales

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército, Magíster en Prospectiva en Asuntos Internacionales de la Universidad de Paris V; Magíster en Relaciones Internacionales del Centro de Estudios Diplomáticos y Estratégicos de Paris, Francia; Profesor Militar de Academia en las asignaturas de Historia Militar y Estrategia, y de Logística; Graduado del Programa de Alta Dirección de Empresas, de la Universidad de los Andes.

Fulvio Queirolo Pellerano

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magister en Ciencias Política, Seguridad y Defensa en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos; Profesor Militar de Academia en la asignatura de Historia Militar y Estrategia; Diplomado en Estudios de Seguridad y Defensa, y Operaciones de Paz de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

Carlos Ojeda Bennett

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magister en Prospectiva en Asuntos Internacionales de la Universidad de Paris V; Profesor Militar de Academia en las asignaturas de Historia Militar y Estrategia, y de Geopolítica; Doctor en Ciencia Política de la Universidad de Paris V.

