

Hacia una definición de seguridad marítima

Towards a definition of maritime security

Fernando Ibáñez Gómez¹

¹ Universidad a Distancia de Madrid, España

fernando.ibanez@udima.es

RESUMEN. El concepto de seguridad marítima genera confusión en castellano. A diferencia de lo que ocurre en inglés (donde se diferencia *security* de *safety*) o del francés (*sécurité* y *sureté*), hay una sola palabra en castellano para definir ambos conceptos, que es *seguridad*. Por lo tanto, en primer lugar, cabe precisar el término. Además, es un concepto que cada vez se utiliza más en el ámbito académico y que se ha enriquecido en los últimos años de una concepción tradicional de la seguridad marítima (estratégica, militar), relacionada con unos océanos y unos mares seguros a una nueva visión que incluye en dicho término cuestiones relacionadas con la economía azul, la gobernanza y la sostenibilidad de los océanos. Hoy en día se considera cada vez más que el éxito de las políticas en materia de seguridad marítima requiere de la integración de la economía azul y la salud de los océanos.

ABSTRACT. The use of the term ‘maritime security’ generates confusion in Spanish. The words ‘safety’ and ‘security’ (*sécurité* and *sureté* in French) are often used interchangeably in Spanish because there is only one word to define both concepts, which is ‘seguridad’. So first of all the term needs to be clarified. Moreover, the term ‘maritime security’ is increasingly used in academic circles and has been enriched in recent years: from a traditional conception of maritime security (strategic, military), related to safe oceans and seas, to a new vision, including the Blue Economy, ocean governance and sustainability. Nowadays, and increasingly so, successful maritime security policies require the integration of the blue economy and ocean health.

PALABRAS CLAVE: Seguridad marítima, Protección marítima, Economía azul, Derecho del Mar, Derecho internacional.

KEYWORDS: Maritime safety, Maritime security, Blue Economy, Law of the Sea, International Law.

1. Introducción

¿En qué pensamos cuando hablamos de seguridad marítima en este siglo XXI? ¿En las mafias que obtienen inmensos beneficios traficando con los migrantes que llegan a la costa canaria? ¿En un pesquero chino que depreda los caladeros de un país africano? ¿En un barco cualquiera secuestrado por piratas del Sudeste asiático? ¿En el narcosubmarino que, procedente de Sudamérica, aparece en la costa gallega con 3.000 kilos de cocaína? ¿En el petrolero cuyo vertido provoca terribles consecuencias medioambientales? En efecto, todos estos casos constituyen ejemplos de amenazas y riesgos a la seguridad marítima. En este artículo se profundiza en el término seguridad marítima con el fin de aclarar algunas cuestiones terminológicas. Se repasarán distintas acepciones de dicho concepto, su cada vez mayor uso en el ámbito académico y, por último, se propondrá una definición que intente ajustarse a la realidad actual.

2. Revisión literaria

Probablemente, uno de los aspectos más problemáticos a la hora de identificar qué entendemos por seguridad marítima hace referencia al propio concepto de seguridad.

El diccionario de la RAE define seguridad como “cualidad de seguro” entendiéndose por seguro que se encuentra “libre y exento de riesgo” o “lugar y sitio libre de todo peligro”. Como se observa, la definición hace hincapié en los riesgos y los peligros. El conflicto se produce porque, en castellano, el término seguridad abarca tanto las acciones que se deben tomar para hacer frente a un accidente o daño natural (lo que en inglés se denomina *safety* y en francés *sécurité*) como los actos intencionados del ser humano cuyos efectos representan un peligro y un riesgo (en inglés *security* y en francés *sureté*). Mientras el primer concepto pretende activar medidas que actúen de forma preventiva frente a esos riesgos, el segundo requiere de acciones punitivas frente a un acto con frecuencia delictivo.

Así, cuando hablamos de *maritime safety* nos estamos refiriendo en la práctica a la exigencia de cumplir unas normas cuyo fin es paliar, por ejemplo, un accidente de trabajo de un marinero o las consecuencias medioambientales del vertido de crudo de un petrolero que ha sufrido el azote de un temporal. Por su parte, *maritime security* se aplica a aquellas medidas que pretenden evitar o perseguir acciones como el tráfico de drogas a través de un contenedor de un buque portacontenedores o el acceso no autorizado a un barco.

Así, por ejemplo, la Estrategia de Seguridad Marítima francesa (aprobada en 2015 y revisada en 2019), distingue claramente ambos conceptos. La seguridad marítima (*sécurité*) se refiere principalmente “a cuestiones de seguridad de la navegación, personas y mercancías y, en general, a la seguridad de los Estados. Designa así la prevención y la lucha contra eventos de origen natural o antropogénico, no intencionales, que dañen a las personas, el medio ambiente, los barcos o la infraestructura”. Sin embargo, por *sureté* se entiende “la prevención y lucha contra todas las actividades hostiles a nuestros intereses y de carácter intencional (terrorismo, tráfico ilícito y en particular de estupefacientes, piratería, saqueo de recursos o bienes, contaminación intencionada, etc.)” (SNSEM, 2019, p.2).

En cambio, como ya hemos dicho, *safety/security* y *sécurité/sureté* quedan en nuestro idioma englobados por la palabra seguridad, lo que puede generar confusión. El momento histórico en que esta confusión terminológica se pudo constatar con más claridad se produjo con la aprobación del International Ships and Ports Security Code (ISPS Code). Este código fue puesto en marcha en el año 2004 por la Organización Marítima Internacional, la agencia de Naciones Unidas encargada de la seguridad marítima, tanto en su versión *safety* como *security*. El documento enmienda el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, también conocido como Convenio SOLAS (del inglés, *Safety Of Life At Sea*): en concreto, su Capítulo XI-2 (Medidas especiales para incrementar la protección marítima).

El código considera que para garantizar la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias se debe realizar una evaluación de los riesgos de cada caso particular. Para ello establece tres niveles de seguridad (normal, reforzado y excepcional) y las correspondientes medidas que deben tomarse en cada uno de los

mismos por parte de los buques y autoridades portuarias. Estas medidas de seguridad son, por ejemplo: recopilar y evaluar información relevante para la seguridad, mantener los protocolos de comunicación, controlar y restringir el acceso a buques y puertos, evitar la introducción de armas no autorizadas, poner en marcha planes de seguridad y asegurarse de que se llevan a cabo simulacros y ejercicios de seguridad de forma regular. Cada buque debe disponer a bordo de un plan de protección, convalidado por la administración, con las especificaciones inherentes a cada uno de los niveles de protección (Ibáñez, 2012).

Hasta ese momento los convenios y normas internacionales relacionadas con la seguridad marítima se habían volcado en las cuestiones propias del ámbito *safety*. Sin embargo, los atentados del 11 de septiembre de 2001, en los que los terroristas se sirvieron de aeronaves para llevar a cabo los ataques, derivaron en un aumento de la preocupación por la seguridad, no sólo de los aviones de pasajeros y de las instalaciones aeroportuarias sino también, por su posible emulación, de buques o puertos mediante acciones propias del terrorismo marítimo.

Cabe recordar que ya con anterioridad a los atentados del 11 de septiembre de 2001, el 12 de octubre de 2000 una célula de Al Qaeda atacó el destructor de la marina norteamericana USS Cole mientras se encontraba fondeado en el puerto yemení de Adén. El atentado suicida fue protagonizado por una lancha cargada de explosivos que provocó la muerte, además de los dos suicidas, de 17 militares y heridas a otras 39 personas. Justo un año después, el 6 de octubre de 2002, un ataque similar fue llevado a cabo por una lancha cargada de explosivos contra el superpetrolero francés Limburg en el puerto yemení de Mina al-Dabah. La explosión provocó un aparatoso incendio, la muerte de una persona y heridas a varias, así como el vertido de unos 90.000 barriles en el mar. Sin embargo, gracias a su doble casco, el Limburg no se hundió. También cabe citar el más mortífero ataque terrorista en el mar, llevado a cabo por insurgentes filipinos en febrero de 2004 contra el barco de pasajeros Superferry 14, que provocó la muerte de 63 personas y la desaparición de otras 53. Por otra parte, es habitual el carácter reactivo de los convenios internacionales. De igual forma que el Código ISPS es una respuesta a los atentados del 11-S, el Convenio SOLAS de 1914 lo fue ante el hundimiento del Titanic dos años antes y el Convenio SUA (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima) de 1988 fue consecuencia del ataque terrorista al crucero Achille Lauro (1985).

Por eso, el código en inglés se llamó International Ships and Ports Security Code y, por lo tanto, la palabra *security* se convirtió en protagonista del nuevo contexto global de amenazas a la seguridad marítima. Es lo que algún autor ha denominado con acierto la “evolución del *safety* al *security*” (García Quintela, 2017).

A la hora de traducir el código ISPS al castellano se planteó el término “seguridad pública”, pero definitivamente se optó por el vocablo “protección” (Suárez-Llanos, 2008). Así pues, el International Ships and Ports Security Code se tradujo por Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Por lo tanto, cuando hablamos en castellano de *maritime security* deberíamos referirnos a la protección marítima, dejando la expresión *seguridad marítima* para tratar cuestiones de *maritime safety*. Sin embargo, como bien advierte Del Pozo (2015), la expresión no ha causado fortuna y seguimos utilizando *seguridad marítima* para referirnos, en nuestro idioma, al ámbito *security*.

Otro problema añadido y que ya se ha citado previamente es que, mientras que la seguridad marítima (*safety*) se afronta con normas, con frecuencia de carácter internacional, el ámbito específico de la protección marítima (*security*) requiere del establecimiento de sanciones contra dichas acciones humanas intencionadas y no accidentales. ¿Quién establece ese régimen sancionador? En tierra firme no tenemos dudas. Es el Estado como poseedor del monopolio del uso de la violencia. Pero en el mar esa capacidad policial no es tan fácil de desplegar. Si bien parece clara la jurisdicción del país costero cuando hablamos de sus propias aguas, la situación jurídica se complica según nos alejamos de la orilla y llegamos a la alta mar.

3. Resultados

3.1. El auge de la preocupación por la seguridad marítima

La caracterización del concepto de seguridad marítima (en su acepción como security) ha evolucionado en estas últimas décadas. Apenas se utilizaba antes del final de la Guerra Fría y siempre en el contexto del enfrentamiento entre las dos grandes potencias (EE.UU. y URSS), es decir, relacionado con el control del ámbito marítimo. Sin embargo, con la llegada del nuevo siglo el término se vinculó cada vez con más frecuencia a las medidas necesarias para responder a los actos ilícitos en el mar, ya fueran contra buques o instalaciones portuarias.

Los ataques terroristas ya citados contra el destructor norteamericano USS Cole (año 2000), el superpetrolero francés Limburg (2002) y el barco de pasajeros Superferry 14 (2004) servirán de acicate para una mayor inquietud por las cuestiones relacionadas con el ámbito de la seguridad marítima. Ocurrirá algo similar a raíz del incremento de acciones piráticas en el Sudeste asiático. Sin embargo, en nuestra opinión será la explosión de los actos de piratería en aguas próximas a Somalia entre los años 2008 y 2011 el auténtico punto de inflexión. A partir de ese momento se va a incrementar de forma significativa la preocupación por la seguridad marítima tanto en el ámbito académico como en las acciones desarrolladas por distintas organizaciones internacionales y regionales (figura 1). En el momento de escribir estas líneas (noviembre de 2022) el número de artículos que aparecían en Google Académico con la ecuación “maritime security” para los años 2021 y 2022 ascendía a 6.670 resultados, lo que hacía prever una cifra para el quinquenio 2021-2025 incluso superior a los 16.600 resultados del periodo 2016-2020. En particular, los incidentes de seguridad marítima en el mar Negro a raíz de la invasión rusa de Ucrania pueden ser uno de los factores que deriven en un aumento de la investigación en este ámbito.

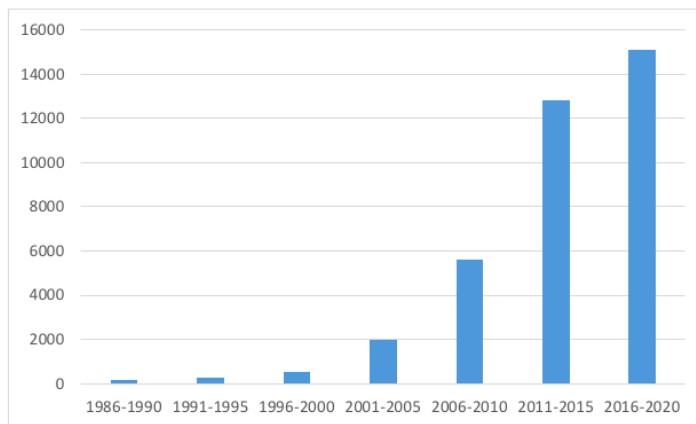


Figura 1. Número de artículos que aparecen en Google Académico con la ecuación de búsqueda “maritime security”: 1986-2020. Fuente: Elaboración propia.

La ruta que comunica el océano Índico con el Mediterráneo, a través del golfo de Adén y del canal de Suez, es clave para la economía global: más de 20.000 buques la cruzan cada año y el 80% del comercio marítimo internacional que circula por la misma tiene como destino Europa (Ibáñez, 2012). En dichas aguas se desplegó desde finales del año 2008 la mayor flota aeronaval de las últimas décadas con tres operaciones militares distintas lideradas por EE. UU., la OTAN y la Unión Europea (UE). Y con diferentes resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, autorizando, entre otras acciones, las “persecuciones en caliente” de los piratas no solo en el mar territorial somalí sino también en tierra firme. Se trata de un ejemplo muy simbólico que confirma las enormes dificultades que, en ocasiones, supone perseguir ciertos delitos en el mar. Además, la UE puso en marcha varias misiones con el fin de desarrollar capacidades marítimas en Somalia (EUCAP Somalia) o entrenar al Ejército de dicho país (EUTM Somalia) que, a la hora de escribir estas líneas, siguen en vigor.

La piratería en el océano Índico occidental se convirtió, asimismo, en una excusa geopolítica para que algunos países enviaran unidades militares a la región. Ese fue el caso de China que desplegó en diciembre de 2008 tres navíos en la zona (los destructores DDG-171 Haiku y DDG-169 Wuhan y el buque de suministros Weishanhu) en la primera misión de su marina en el exterior en 500 años. En una expresión lógica de su, cada vez, mayor interés por hacer acto de presencia en el ámbito naval, China inauguraría en 2017 su primera base militar en el extranjero en Yibuti. India, Rusia, Irán o Japón también enviaron medios aéreos y navales para proteger a sus mercantes e intereses en la región.

En estos últimos años ha aumentado, pues, la dimensión geopolítica de la seguridad marítima, por ejemplo, con la inquietud asociada a la cada vez mayor fortaleza china, tanto por el incremento de su propia armada como su proyección militar en las disputadas aguas del mar de China meridional. También se ha incrementado de manera notable la prevención por la presencia y actividad global de la flota pesquera china en aguas africanas o latinoamericanas, debido al despliegue de una actividad no siempre preocupada por la sostenibilidad de los recursos marinos.

Otros asuntos que han aparecido en la agenda internacional, y que han determinado un aumento de la investigación en este campo, guardan relación con la navegación por el Ártico, cada vez más factible debido al calentamiento global y que ha derivado en un aumento del interés de las grandes potencias por disponer de bases y medios para promover la navegación en la región. Así, y dado que es probable que buena parte de las rutas marítimas que atraviesan el Ártico requieran de la presencia de buques rompehielos que abran el camino a los convoyes de mercantes, aquellos países poseedores de este tipo de buques tendrán una ventaja comparativa evidente. Rusia es un buen ejemplo. Y, junto a Canadá, pueden ser los dos países a los que la nueva situación les permita aumentar el control del territorio mediante la creación de infraestructuras marítimas en zonas poco pobladas o bastante marginadas. China, como la mayor potencia exportadora y la segunda mayor importadora de mercancías a nivel global, también se muestra interesada en la apertura de nuevas rutas marítimas. Hay que tener presente que la mitad del crudo que necesita el gigante asiático circula por el peligroso estrecho de Malaca y una vía alternativa siempre puede ser bienvenida (Zhong, 2016).

En este contexto, la Unión Europea adoptó una aproximación al concepto de seguridad marítima comprehensiva, desplazando el centro de atención del ejercicio del monopolio del uso de la violencia por los estados a promover la buena gobernanza en el mar. Para ello puso en marcha tanto medidas preventivas, por ejemplo, relacionadas con la seguridad portuaria, como reactivas, con el despliegue en 2008 de la primera misión naval de la UE, la operación EUNAVFOR Atalanta, para hacer frente a la inseguridad marítima generada por la piratería somalí (Germond, 2015). Sin embargo, no siempre las medidas reactivas logran los frutos apetecidos. Un ejemplo ha sido la operación naval EUNAVFOR MED Irini, lanzada por la UE en 2020, con el objetivo declarado de aplicar el embargo de armas aprobado por las Naciones Unidas con medios aéreos, satélites y recursos marítimos. Esto incluye la posibilidad de realizar inspecciones en alta mar, frente a las costas de Libia, de buques sobre los que existan motivos para creer que transportan armas a Libia o desde su territorio. Además, se encomienda a IRINI tres objetivos secundarios: someter a seguimiento y recopilar información sobre exportaciones ilícitas de petróleo, petróleo crudo y productos derivados del petróleo desde Libia, contribuir al desarrollo de capacidades y a la formación de la guardia costera y de la armada libias en lo relacionado con las tareas policiales en el mar y contribuir a la desarticulación del modelo de negocio de las redes de tráfico ilícito y trata de personas mediante la recopilación de información y patrullas aéreas. Se trata de objetivos muy ambiciosos que, dos años después, apenas han hecho mella en el tráfico irregular de personas por el Mediterráneo ni en el propio conflicto civil en Libia, lo que confirma que no siempre es suficiente con desplegar acciones en el mar para limitar las consecuencias de la inseguridad en tierra firme (Ibáñez, 2022).

Nos encontramos, en suma, con un concepto, el de seguridad marítima, que resulta interdisciplinar dado que incluye elementos propios del derecho (tanto nacional como internacional), la estrategia militar, la ciencia política, la geopolítica, la historia, la sociología... Y cuya respuesta va a requerir no sólo de medidas de seguridad físicas, de recolección de inteligencia, tácticas de combate, evaluación de riesgos o gestión de crisis (Taleb, 2009). También de una mayor implicación a nivel local y regional de aquellos países más afectados por

las citadas amenazas. Así pues, mantener la seguridad en el ámbito marítimo se ha convertido en una labor que reúne a varias entidades nacionales e internacionales tanto del sector público como del privado con el objetivo común de lograr un orden estable en el mar que permita garantizar la libre circulación de personas y mercancías (Feldt, Roell & Thiele, 2013).

3.2. Dimensión positiva y negativa del concepto de seguridad marítima

Cabe plantear dos aproximaciones diferentes al concepto de seguridad marítima. Una visión negativa basada en la ausencia de amenazas reales o potenciales en el ámbito marítimo y que se vincula con el concepto de libertad de los mares (*mare liberum*). En este caso, los océanos y los mares se ven como un recurso, un medio para el comercio y el intercambio de información, pero que afrontan amenazas que pueden socavar el buen orden del que depende el desarrollo humano (Till, 2018).

Pero, ¿de qué amenazas hablamos? Roach (2004) señala algunas específicas como el desplazamiento de terroristas tras la derrota de los talibanes y Al Qaeda en Afganistán, el embarque de armas convencionales y de destrucción masiva, la piratería y el robo a mano armada en el mar, la inmigración y el tráfico de drogas. Por su parte, la Estrategia de Seguridad Marítima de Estados Unidos, fechada en 2005, plantea cinco amenazas: aquellas provenientes de estados-nación que puedan servir de bases de operaciones para promover actividades ilícitas en el dominio marítimo, incluido el uso de armas de destrucción masiva; grupos terroristas que utilicen embarcaciones suicidas o mercantes para colisionar contra otros buques, minas, ciberataques contra infraestructuras críticas del ámbito marítimo, etc.; el crimen transnacional en forma de tráfico de personas, de drogas, de armas, piratería y robo a mano armada en el mar; los desastres medioambientales y la disminución de recursos marítimos como, por ejemplo, la pesca; y, por último, la inmigración ilegal por mar, impulsada por una reducción del bienestar o por conflictos políticos internos, que puede ser utilizada como vía de entrada al país por parte de criminales y terroristas (The White House, 2005). Se observa cómo el listado de amenazas que plantean tanto Roach como la Estrategia de Seguridad Marítima norteamericana se encuentra muy influido por el contexto específico de las campañas militares en Afganistán e Irak de principios de este siglo. Se confirma, pues, que estamos ante un concepto cambiante, que depende en buena medida del ámbito espacio temporal que estemos tratando.

Más recientemente, Vreÿ (2010), centrándose en el caso africano, señala entre las amenazas a la seguridad marítima cuestiones como el terrorismo, la piratería, el robo de petróleo y combustible, el tráfico de drogas y de personas, el secuestro, la pesca ilegal, el comercio de especies salvajes, el vertido de productos tóxicos o los conflictos fronterizos.

Kraska y Pedrozo (2013) proponen su propia relación de amenazas entre las que figuran, por ejemplo, la piratería, el secuestro de buques, el uso del mar por los terroristas, los contrabandistas de productos ilícitos, los traficantes de personas, organizaciones extremistas y criminales internacionales, las milicias marítimas irregulares de baja intensidad e, incluso, las fuerzas navales convencionales que, en ocasiones, utilizan tácticas asimétricas u operan de acuerdo con otras organizaciones, sean o no gubernamentales. También incluyen los daños ilegales al medioambiente marino, el vertido de productos o la pesca ilegal. Se trata de una enumeración de amenazas menos afectada por el contexto histórico inmediato.

Del Pozo (2014) opta por diferenciar entre amenazas (vinculadas a *maritime security*) y riesgos (cuando hablamos de *maritime safety*). Asimismo, distingue tres tipos de amenazas: amenazas a la integridad de territorios y personas (terrorismo marítimo, uso de buques con explosivos o armas de destrucción masiva contra los puertos, inmigración ilegal, tráfico de seres humanos, de armas y de drogas); amenazas a los intereses marítimos (piratería, contrabando, guerras locales en puntos críticos para el tráfico marítimo, reclamaciones sobre aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afecten al tráfico); y amenazas a los recursos marítimos (degradación medioambiental, pesca ilegal, búsqueda y extracción de pecios, reclamaciones sobre aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afecten a las propias aguas). De esta forma, dicho autor deja para el ámbito de los riesgos (*safety*) cuestiones como tsunamis, ciclones, colisiones, daños no

intencionados a cables submarinos, oleoductos y gasoductos, impacto del cambio climático en los recursos, etc.

Como vemos, buena parte de esos peligros y amenazas se repiten a lo largo de la literatura académica y los documentos oficiales. Sin embargo, como explica Bueger (2015), esta aproximación al concepto se ha considerado insuficiente por diversas razones: ni fija una escala de prioridades entre las distintas amenazas, ni explica cómo pueden estar interconectadas, ni siquiera plantea la forma en que la que se debería hacer frente a las mismas.

Una visión alternativa y positiva del concepto de seguridad marítima se centra en plantear, como hacen Vrey (2010) o Kraska y Pedrozo (2013), un desiderátum, es decir, una situación ideal que debe lograrse con el fin de promover una estabilidad que, a su vez, fomente el desarrollo, en particular, de tipo económico. Esta visión se suele relacionar con el concepto de crecimiento o economía azul, que busca un desarrollo sostenible de los sectores marino y marítimo.

Esta vinculación de la seguridad marítima con las consideraciones económicas y medioambientales ha sido adoptada recientemente por la UE, como confirma tanto la Política Marítima Integrada (PMI) aprobada en 2007 como la Iniciativa de Crecimiento Azul de 2012. Se trata de una estrategia cuyo éxito depende de un dominio marítimo seguro y protegido, necesario para promover entre los agentes económicos la estabilidad y las certezas necesarias para sus inversiones (Germond, 2015). También entran en este ámbito cuestiones como la promoción de la coordinación en materia normativa y policial, la construcción de capacidades, el compartido de información, etc. Con todo, Bueger (2015) advierte con razón que no siempre se concreta quiénes deberían ser los beneficiarios del citado crecimiento económico, qué debería coordinarse o quién debería construir una determinada capacidad.

No debe olvidarse el hecho de que la ampliación de la jurisdicción de los estados costeros acordada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982 supone, en la práctica, dar por sobreentendido que los países ribereños disponen de los recursos humanos y materiales necesarios para gestionar esas zonas de jurisdicción, en particular, la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Pero esto no siempre es así. De hecho, no son muchos los estados costeros que dispongan de medios aeronavales suficientes para ejercer labores de patrulla en su ZEE. Y este suele ser uno de los motivos que explican el auge de algunos de los fenómenos actuales (pesca ilegal, piratería, contaminación...). La falta de capacidades a nivel local y regional desplaza, con frecuencia, el problema a otras instancias, apelándose a la comunidad internacional (o al sector privado) para que se apoye a los estados infradotados de recursos con medios materiales, humanos y de inteligencia suficientes para hacer frente a dicha situación.

En todo caso, se confirma la evolución desde una idea tradicional de la seguridad marítima (estratégica, militar), vinculada a unos océanos y unos mares estables y seguros (gracias a la vigilancia de medios militares de los estados), hacia una nueva concepción que engloba dentro de dicho concepto cuestiones relacionadas con la gobernanza de los océanos. Sin embargo, este desplazamiento del centro de atención de la seguridad marítima no parece sencillo de implementar. Y requeriría, por un lado, que los estados, como expresión del monopolio del uso de la violencia, dispusieran de medios suficientes para monitorizar sus aguas. O bien de una comunidad internacional dispuesta a desplegar (y costear) misiones en las zonas de alto riesgo. En suma, una nueva apelación a la concepción tradicional de la seguridad marítima.

Por otra parte, cuando hablamos de gobernanza nos enfrentamos al desafío de una cooperación y coordinación, cuando menos a nivel regional, que, hoy por hoy, avanza muy lentamente. Y esto es así, incluso, en aquellos lugares donde las plagas de la pesca ilegal, los tráficó ilícitos por vía marítima o la piratería son difíciles de erradicar. En este sentido, es significativo cómo en ocasiones el progreso en la represión de un ilícito marítimo en un determinado país puede derivar en un aumento de los crímenes en naciones vecinas. Es el caso, por ejemplo, del golfo de Guinea. Si en 2017 todos los buques secuestrados por piratas en dicha región lo fueron en aguas nigerianas, para 2020 estos secuestros ya afectaron a seis países, además de a la propia Nigeria: Benín, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ghana, Santo Tomé y Príncipe y Togo. (Ibáñez, 2021). Y, gracias

a las últimas acciones desarrolladas por países como Nigeria para proteger sus aguas y las de países vecinos, en los nueve primeros meses de 2022 no se ha producido ningún ataque en Nigeria, Togo o Benín. Es decir, los delincuentes se ven obligados a adaptar sus acciones según varía el escenario. Y en el caso del golfo de Guinea deben actuar, cada vez más, a decenas de millas de la orilla ante los éxitos de algunos estados ribereños a la hora de proteger sus aguas más próximas a la costa (IMB, 2022).

3.3. Seguridad y securitización

El primer intento de desarrollar el concepto de seguridad (en su acepción security) se debe a John Herz quien se centraba, en plena Guerra Fría y dentro de la corriente realista, en el denominado "dilema de seguridad". Se trata de esa situación "en la que los esfuerzos de los Estados por mejorar su seguridad tienden, de manera no intencionada, a aumentar la inseguridad de otros, ya que cada uno interpreta como defensivas sus propias acciones y como potencialmente amenazantes las de los otros" (Herz, 1950, p.157).

Como la corriente realista en general, Herz se ocupaba principalmente de la seguridad nacional, por lo que su atención se ocupaba más en el papel de los estados que en el del sistema internacional. Por eso, la seguridad era básicamente el resultado de las relaciones de poder entre los estados (Buzan, 1984).

En efecto, el concepto de seguridad consagrado por el realismo proviene del legado de autores como Maquiavelo, Hobbes y Clausewitz y asume que es el Estado el objeto de referencia y el responsable de la seguridad de sus ciudadanos. Se asume, pues, que la seguridad nacional (esto es, la defensa de la soberanía, la integridad, los valores y los intereses del Estado) es el elemento principal a proteger (Williams, 2008). El interés nacional se convierte así en seguridad nacional. Es el concepto que se refleja por ejemplo en la Ley de Seguridad Nacional norteamericana de 1947. De ahí que autores como Bertkowitz y Bock (1965) definan la seguridad nacional como la capacidad que dispone un país, a través de sus instituciones políticas, de proteger los valores internos contra las amenazas externas.

Fue Wolfers (1952) quien se atrevió a proponer la que se considera la primera definición de seguridad. Para ello ofrecerá una doble perspectiva. Por un lado, una parte objetiva que mide "la ausencia de amenazas que pesan sobre los valores adquiridos", pero con el añadido de un aspecto subjetivo que hace referencia a "la ausencia de temor de que estos valores sean atacados". Baldwin (1997) consideraba que la frase "ausencia de amenazas" suponía una notable ambigüedad y decidió reformularla como "una baja probabilidad de daño a los valores adquiridos". De esta manera, buscaba centrarse en la preservación de los valores adquiridos y no en la presencia o ausencia de amenazas, lo que le permitió ampliar el concepto de amenazas: ya no se trata solamente de amenazas militares sino también de sucesos como las catástrofes naturales.

Si, siguiendo a estos autores, entendemos las políticas de seguridad como las acciones que se llevan a cabo para reducir o limitar la probabilidad de daño a los valores adquiridos, inmediatamente surgen dos preguntas: ¿seguridad para quién? ¿seguridad de qué valores? Es más, podríamos plantearnos, como Bajpai (2000), cuánta seguridad, frente a qué amenazas, con qué medios, a qué coste y en qué plazo. No es cuestión baladí identificar quién determina qué es una amenaza o qué valores son los que deben protegerse. Y, sobre todo, cómo se defienden e influyen esos valores (intereses nacionales) en la conformación de la política exterior de un país o en sus acciones en el ámbito internacional. Esto será particularmente interesante cuando hablemos de seguridad marítima, como veremos más adelante.

Con el fin de la Guerra Fría el concepto de seguridad comienza a evolucionar. Walt (1991) considera que el poder militar ya no es la única fuente de seguridad nacional, y que las amenazas militares no son los únicos peligros a los que se enfrentan los Estados, aunque, eso sí, suelen ser los más graves. Por ello, entiende que los estudios de seguridad deben incluir también cuestiones como el control de armas, la diplomacia o la gestión de crisis. Siguiendo esta primera estela que deja Walt, será Buzan (1983) quien propondrá un concepto de seguridad en el que incluye tres niveles de análisis: el individuo, el Estado y el sistema internacional. Por eso, también amplía las dimensiones del término seguridad para abarcar no solo el aspecto militar sino también

asuntos políticos, económicos, sociales y medioambientales.

En el contexto de la posguerra fría y el final de la política de bloques, los análisis en torno al concepto de seguridad se centran en la percepción de las amenazas y en los temas que dan lugar a una nueva agenda de seguridad. Es en este momento cuando surge el concepto de securitización, propuesto por Buzan, Weaver y de Wilde (1998). La idea que subyace a dicho concepto es que el posicionamiento de un líder político (por ejemplo, mediante sus discursos) a la hora de identificar como una amenaza a la supervivencia un determinado asunto, si es asumido por una audiencia relevante, puede permitir la imposición de medidas especiales y de emergencia fuera de los canales políticos tradicionales.

Autores como Wæver (1989) previenen sobre una excesiva securitización, es decir, sobre la tentación de elevar todos los asuntos a "problemas de seguridad". Porque en el discurso político declarar una cuestión como un problema de seguridad puede tender al abuso de dicha categoría: calificar algo como importante para la seguridad nacional puede equivaler a declararlo como un tema que debe quedar fuera del debate político o académico (Møller, 1996).

¿Se ha producido un fenómeno de este tipo en el ámbito de la seguridad marítima? Algunos autores consideran que sí. Por ejemplo, Vreÿ (2011) considera que el caso de la respuesta de la comunidad internacional a la piratería en aguas de Somalia supone un ejemplo de este proceso de securitización dentro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). La promulgación de varias resoluciones por parte del Consejo de Seguridad para hacer frente a este fenómeno, presentándolo como una amenaza existencial para la llegada de alimentos por mar al pueblo somalí (a través de los buques del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, algunos de ellos secuestrados por los piratas), legitimó una movilización de efectivos militares con el fin de promover el buen orden en el mar.

Lo cierto es que cuando la inseguridad marítima se presenta como una amenaza crítica y la naturaleza de dicha amenaza justifica el uso de medidas extraordinarias se abre la vía para que los estados y/o la comunidad internacional desplieguen poderes especiales para hacer frente a esas amenazas que se consideran casi existenciales (Piedade, 2016).

Por ello consideramos que, dentro de las amenazas que suelen citarse en el ámbito marítimo, no solamente deberían figurar aquellas como el terrorismo, la piratería y el robo a mano armada en el mar, que, en ocasiones, se plantean por parte de los principales actores nacionales y organismos internacionales para justificar el despliegue de unidades navales y una presencia militar, más o menos permanente, en ciertas regiones del planeta. También es imprescindible que se aborden los retos que afectan de modo especial a las economías y a la seguridad de los países ribereños que no siempre disponen de medios suficientes para monitorizar y vigilar sus aguas. Esto ocurre de manera particular cuando se tratan aspectos como la pesca ilegal y los tráficó ilícitos en el ámbito marítimo, entre otros, de personas, de drogas y de armas.

3.4. Buscando una definición de seguridad marítima

Como bien advierten Barnes y Rosello (2020), no existe una definición legal o política única y autorizada que haga referencia a la seguridad marítima.

A la hora de identificarla, cabe citar el informe del Secretario General de Naciones Unidas sobre Los océanos y el derecho del mar, remitido a la Asamblea General el 10 de marzo de 2008. En el mismo se recuerda la ausencia de una definición universalmente aceptada de la expresión "protección y vigilancia en el mar" (maritime security, en la versión en inglés del documento), que "en su acepción más estrecha, consiste en la protección respecto de amenazas directas a la integridad territorial de un Estado, como un ataque armado de un buque militar". El informe señala que "en la mayoría de las definiciones" se incluye la protección frente a la piratería, el robo a mano armada contra buques y los actos de terrorismo. Sin embargo, también añade las amenazas a los intereses de ciertos estados, particularmente los ribereños, que suponen los "daños

intencionales e ilícitos al medio marino, incluidos los causados por vertidos ilícitos o por la descarga de contaminantes de buques, y casos de agotamiento de recursos naturales, como los provocados por la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada” (ONU, 2008, p.15).

Es interesante constatar cómo la piratería aparece en el primer puesto de las amenazas reflejadas por el entonces Secretario General de Naciones Unidas, lo que es muy significativo por varias razones. En primer lugar, porque refleja la principal preocupación global relacionada con la seguridad marítima en aquel momento histórico (año 2008), que era la actividad de los piratas somalíes y el secuestro, entre otros, de mercantes del Programa Mundial de Alimentos de la ONU con destino a Somalia. Y, en segundo lugar, porque confirma que la definición y los asuntos que se consideran específicos del ámbito de la seguridad marítima pueden variar dependiendo de cada época.

Desde el ámbito institucional, es interesante resaltar la Cumbre extraordinaria de la Unión Africana celebrada en 2016 en Lomé (Togo), en la que 55 países firmaron la Carta Africana sobre la Protección y la Seguridad Marítima y el Desarrollo en África (conocida como Carta de Lomé). En dicho documento se define la seguridad marítima (maritime security) como “la prevención y la lucha contra todos los actos o amenazas de actos ilícitos contra un buque, su tripulación y sus pasajeros o contra las instalaciones portuarias, la infraestructura marítima, las instalaciones marítimas y el entorno marítimo” (African Union, 2016).

Bueger (2015) señala que una de las formas de entender el concepto de seguridad marítima puede ser analizándolo en relación con otros términos. Y propone los siguientes cuatro: potencia marítima (seapower), seguridad marítima (en el ámbito safety), economía azul y resiliencia humana.

Por potencia marítima se entiende la proyección naval de un país y hace referencia al tradicional concepto realista relacionado con la seguridad nacional y la propia supervivencia del Estado. En tiempos de paz supone que los buques de guerra deben garantizar y proteger las rutas marítimas que son críticas para la economía. En este sentido una de las cuestiones que plantea Bueger es hasta qué punto las fuerzas navales de un país deben actuar más allá de sus aguas territoriales para comprometerse en lugares ajenos a su jurisdicción e, incluso, en aguas internacionales. En nuestra opinión, esto puede ser más o menos factible en áreas donde la presencia de estados fallidos impide a los mismos el control y vigilancia de sus aguas. Pero lo cierto es que esta casuística es realmente escasa y pocos casos se podrían citar en la escena internacional más allá del de Somalia. Además, es una hipótesis difícilmente asumible por parte de los países ribereños que, aun disponiendo o no de medios suficientes, son particularmente celosos de su propia soberanía. En este sentido, se puede citar el caso de Nigeria que, a pesar de ser el foco de la piratería marítima en el golfo de Guinea, se niega a permitir tanto la presencia de una misión internacional en la región (a similitud de la operación naval Atalanta puesta en marcha por la UE en el Índico para hacer frente a la piratería somalí) como el embarque de vigilantes de seguridad armados extranjeros en los mercantes y pesqueros que naveguen por sus aguas. Una postura que apoyan otros países del área que, por su parte, permiten la contratación de efectivos militares y policiales propios para ofrecer protección a los buques.

El segundo concepto, el de maritime safety está vinculado a la Organización Marítima Internacional y a su Maritime Safety Committee (MSC), el más alto órgano técnico de la Organización que examina asuntos “en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativas a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima” (OMI, s.f.). El MSC, compuesto por todos los estados miembros de la organización, adopta enmiendas al Convenio SOLAS.

El tercer concepto, el de economía azul (también conocido como crecimiento azul), fue propuesto por el economista belga Gunter Pauli en su informe al Club de Roma del año 2010. El término sería aprobado en la Conferencia de desarrollo sostenible de Naciones Unidas celebrada en Río de Janeiro en 2012 y apoyado por

la Unión Europea que, incluso, elaboraría una Estrategia de Crecimiento Azul. La economía azul pretende integrar las distintas dimensiones del desarrollo económico de los océanos y construir estrategias sostenibles de los mismos. Para Bueger el concepto guarda relación con la seguridad marítima (en su ámbito security) dado que dicha gestión sostenible requiere no sólo poner en marcha y hacer cumplir la normativa sino también el prerrequisito de garantizar un entorno marítimo seguro.

Por último, el concepto de resiliencia humana está vinculado con el de seguridad humana, propuesto por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en 1994. Considera que las cuestiones relacionadas con la seguridad deben centrarse no tanto en los estados sino en las personas, que deben tener cubiertas sus necesidades básicas.

Bueger considera que el concepto de maritime security permite relacionar los cuatro términos propuestos y lo sitúa, por lo tanto, en el centro de su matriz (figura 2).

MEDIO MARINO	DESARROLLO ECONÓMICO	
SEGURIDAD MARINA (<i>SAFETY</i>)	ECONOMÍA AZUL	
Accidentes	Polución	Contrabando
Cambio climático		
SEGURIDAD MARÍTIMA (<i>SECURITY</i>)		
Terrorismo	Piratería	Pesca ilegal
Proliferación de armas	Disputas interestatales	Tráfico de personas
POTENCIA MARÍTIMA	RESILIENCIA	
SEGURIDAD NACIONAL	SEGURIDAD HUMANA	

Figura 2. Matriz de Seguridad Marítima. Fuente: (Bueger, 2015).

El problema que subyace a esta visión ampliada de la concepción de la seguridad marítima es que, como advierten algunos autores, cuanto más abrimos el foco sobre el concepto mayor riesgo existe de que sea menos práctico, más inexacto e incoherente y pierda capacidad explicativa. Y a su vez, según ampliamos el campo de la seguridad, en este caso marítima, nos obligamos a que el número de actores que deban participar en la misma se incremente notablemente con los problemas de coordinación que dicha participación genera (Verdes-Montenegro, 2015).

Taleb (2009) define la seguridad marítima como aquellas medidas empleadas por los propietarios, operadores y administradores de buques, instalaciones portuarias, offshore u otras organizaciones e instituciones marinas para protegerse contra la incautación, el sabotaje, la piratería, el hurto, el robo y, en general, interferencias hostiles en operaciones legales. Otra definición de interés la proporciona el Center for International Maritime Security, el cual entiende la seguridad marítima (security) como estar libre del "riesgo de sufrir serias incursiones contra la soberanía de una nación lanzadas desde el dominio marítimo, y del riesgo de un ataque exitoso contra los intereses marítimos de una nación" (CIMSEC, 2012). Son ejemplos de definiciones más próximas al concepto tradicional de security.

Una propuesta que resulta más inclusiva y común a todos los estados, dado que no sólo hace referencia a las acciones militares que suponen una amenaza a la seguridad de un Estado costero sino también a actividades pesqueras, contaminación intencionada y grave, es la que plantea Klein (2011). Por eso define la seguridad marítima como la protección del espacio terrestre y marítimo, la infraestructura, la economía, el medioambiente y la sociedad de un estado frente a actos dañinos ocurridos en el mar. Kraska y Pedrozo (2013) participan de dicha visión y conciben la seguridad marítima como "un orden estable en el mar sujeto al imperio del derecho del mar".

The Wise Pen, donde participa el almirante español Fernando Del Pozo, propuso, en su informe del año 2010 a la Junta directiva de la Agencia Europea de Defensa, la siguiente definición: “la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados”. Puede ser interesante aportar también su definición de seguridad marítima (safety) como “la combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger el ámbito marítimo y limitar los efectos de peligros naturales o accidentales, daños personales, daños al medio ambiente, riesgos y pérdidas económicas”.

En nuestro caso, estamos con Del Pozo (2014) quien considera que hay dos formas de concebir la seguridad marítima. Una visión tradicional, militar, un estado, en el que “hay seguridad mientras nadie la altera” y, por lo tanto, poco hay que hacer mientras no se modifique dicha situación. Y una interpretación del concepto como final deseable, “un objetivo siempre inalcanzado”, ante los distintos delitos e ilícitos que ocurren en el ámbito marítimo.

Este es el enfoque que adopta también la UE en su Estrategia de Seguridad Marítima aprobada en 2014 y en la que se afirma: “Por seguridad marítima se entiende una situación del sector marítimo mundial en la que se aplican el Derecho internacional y las leyes nacionales, la libertad de navegación está garantizada y los ciudadanos, las infraestructuras, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos están protegidos.” (Consejo de la Unión Europea, 2014).

4. Conclusiones

El concepto de seguridad se ha visto influido por la concepción realista que considera que el Estado debe estar en el centro de las relaciones internacionales y debe ser el responsable de la seguridad de sus ciudadanos. Es una línea de pensamiento que influyó notablemente durante la Guerra Fría y que, tras el final de la misma, se ha enriquecido para cubrir no solamente aspectos militares sino también políticos, económicos, sociales y medioambientales.

Es una evolución que también se ha percibido a la hora de tratar el concepto de seguridad marítima, que se ha transformado desde una visión tradicional, propia del ámbito estratégico y militar, a una nueva dimensión que pretende no solo que los océanos y mares sean estables y seguros, sino también promover una nueva gobernanza de los océanos. Sin embargo, esta nueva gobernanza, que requiere de la cooperación y la coordinación entre los países, cuando menos a nivel regional, avanza muy lentamente, incluso, en áreas donde la inseguridad marítima se manifiesta de forma más dramática.

En este sentido, la seguridad marítima (en su acepción security) aparece como una combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados, una definición propuesta por The Wise Pen. Y que en este trabajo hacemos propia por considerarla la más aproximada a la realidad actual de un concepto que ve ampliar su radio de acción. Una visión de la seguridad marítima como un objetivo deseado, siempre difícil de alcanzar, dados los retos presentes (y también futuros, algunos desconocidos en este momento) que afronta el ámbito marítimo.

Una definición que, por otra parte, tiene la ventaja de no dejarse llevar demasiado por un contexto espacial y temporal determinado, concretando amenazas y riesgos que, necesariamente, evolucionan y evolucionarán con el paso del tiempo. Y en la que, aunque no se citen expresamente, deben figurar aquellas amenazas como la pesca ilegal y los tráfico ilícitos de todo tipo que afectan de manera especial tanto a la seguridad como a las economías de los países costeros que apenas disponen de medios para vigilar y monitorizar sus aguas.

Cómo citar este artículo / How to cite this paper

Ibáñez Gómez, F. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 8(2), 75-88. (www.cisdejournal.com)

Referencias

- African Union (2016). African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter). (<https://bit.ly/3WlhWRC>).
- Baldwin, D. A. (1997). The Concept of Security. *Review of International Studies*, 23, 5-26. doi:10.1017/S0260210597000053.
- Bajpai, K. P. (2000). Human Security: Concept and Measurement. Kroc Institute Occasional Paper, 19.
- Barnes, R.; Rosello, M. (2020). Fisheries and maritime security: understanding and enhancing the connection. In D. M. Evans, & S. Galani (eds), *Maritime Security and the Law of the Sea. Help or hindrance?*. Cheltenham y Northampton: Edward Elgar.
- Berkowitz, M.; Bock, P. G. (1965). *American National Security: A Reader in Theory and Policy*. Free Press: Nueva York.
- Bueger, C. (2015). What is Maritime Security?. *Marine Policy*, (53), 159-164. doi:10.1016/j.marpol.2014.12.005.
- Buzan, B. (1983). *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations*. Brighton: Wheatsheaf Books.
- Buzan, B. (1984). *Peace, Power, and Security: Contending Concepts in the Study of International Relations*. *Journal of Peace Research*, 21(2), 109-125.
- Buzan, B.; Weaver, O.; de Wilde, J. (1998). *Security. A New Framework for Analysis*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers.
- Center for International Maritime Security (8 de septiembre de 2012). What is international maritime security?. CIMSEC. (<http://bit.ly/3h2ufrd>).
- Consejo de la Unión Europea (2014). Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea. (<https://bit.ly/3G6xSH0>).
- Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. Documento de trabajo 3/2014. Real Instituto Elcano. Madrid. (<https://bit.ly/3UaP9Dc>).
- Del Pozo, F. (2015). La mar nunca está en calma (II). Análisis del concepto de seguridad marítima en España. Documento de investigación 12/2015. IIEE. Madrid. (<https://bit.ly/3UsssKB>).
- Feldt, L.; Roell, P.; Thiele, R. D. (2013). *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, 222. (<https://bit.ly/3VWwxiBY>).
- García Quintela, A. (2017). La evolución de la política marítima en la Unión Europea y en España: del «safety» al «security». *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 10.
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, 137-142. doi:10.1016/j.marpol.2014.12.013.
- Herzl, J. H. (1950). Idealist Internationalism and the Security Dilemma. *World Politics*, 2(2), 157-180.
- Ibáñez, F. (2012). La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia. Madrid: Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. Colección de tesis doctorales.
- Ibáñez, F. (2021). Piratería marítima: estado de la cuestión. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 71-86. (<https://bit.ly/3TjKy0p>).
- Ibáñez, F. (2022). Evolución de la migración irregular en el Mediterráneo: el impacto de la operación Irini. In C. González de Escalada Álvarez, & J. Domínguez León (coords), *Migraciones. Nuevos retos geopolíticos, económicos y sociales*. Sevilla: CISDE Editorial.
- IMB (2022). Piracy and armed robberies against ships. Report for the period 1 January-30 September. (<https://bit.ly/3Usf1ul>).
- Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Kosai, S.; Unesaki, H. (2016). Conceptualizing maritime security for energy transportation security. *Journal of Transportation Security*, (9), 175-190. doi:10.1007/s12198-016-0173-2.
- Kraska, J.; Pedrozo, R. (2013). *International Maritime Security Law*. Leiden y Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Møller, B. (1996). Conceptos sobre seguridad: nuevos riesgos y desafíos. *Desarrollo Económico*, 36(143), 769-792.
- OMI (s.f.). Estructura de la OMI. (<http://bit.ly/3T7pqub>).
- ONU Asamblea General. Los océanos y el derecho del mar. Informe del Secretario General, A/63/63 (10 de marzo de 2008). (<http://bit.ly/3NA2FxX>).
- Piedade, J. (2016). From Politicization to Securitization of Maritime Security in the Gulf of Guinea. *CIRR XXII*, (75), 69-85. doi:10.1515/cirr-2016-0003.
- Roach, J. A. (2004). Initiatives to enhance Maritime Security at Sea. *Marine Policy*, (28), 41-66. doi:10.1016/j.marpol.2003.10.010.
- République Française. Premier Ministre (2019). *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (SNSEM)*. (<https://bit.ly/3fF11OT>).
- Suárez-Llanos, F. (2008). La seguridad marítima en la marina civil. In Instituto Español de Estudios Estratégicos. Impactos de los riesgos emergentes en la seguridad marítima. Cuaderno de estrategia n° 140. (<https://bit.ly/3E3xdF7>).
- Taleb, S. (2009). *Maritime Security: The Case of Bangladesh*. Bangladesh Institute of Peace and Security Studies, Issue Brief 4. (<https://bit.ly/3DYAHHR>).
- The White House (2005). *The National Strategy for Maritime Security*. (<http://bit.ly/3DEBygy>).
- The Wise Pen Team (2010). *Final Report to the EDA Steering Board on Maritime Surveillance in Support of the Common Security and*
- Ibáñez Gómez, F. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 8(2), 75-88.



- Defence Policy. (<https://bit.ly/3hdO8vH>).
- Till, G. (2018). *Seapower. A guide for the Twenty-first Century*. Londres: Routledge.
- Verdes-Montenegro, F. J. (2015). Securitización: agendas de investigación abiertas para el estudio de la seguridad. *Relaciones Internacionales*, 29, 111-131.
- Vreÿ, F. (2010). African Maritime Security: A time for good order at sea. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, (2), 121-132. doi:10.1080/18366503.2010.10815667.
- Vreÿ, F. (2011). Securitising piracy. *African Security Review*, 20(3), 54-66.
- Wæver, O. (1989). Security, the speech act. *Analyzing the politics of a Word*. Working Papers, WF 19, Centre for Peace and Conflict Research.
- Walt, S. M. (1991). The Renaissance of security studies. *International Studies Quarterly*, 35(2), 211-239.
- Williams, P. D. (2008). *Security Studies. An Introduction*. New York: Routledge.
- Wolfers, A. (1952). 'National Security' as an Ambiguous Symbol. *Political Science Quarterly*, 67(4), 481-502.
- Zhong, Y. (2016). The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative. *Journal of Policy Science*, 10, 85-109.