

**ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil
- 0 -**



**MULTILATERALISMO Y SEGURIDAD DE LOS
OCÉANOS.**

Recomendada por:

CPCB-EM Renán Valladares Ruiz

Profesor Invitado en la Academia de Guerra Naval de Chile

2022

Motivación a la lectura

Multilateralismo y seguridad de los océanos

Lectura recomendada por: CPCB-EM Renán Valladares Ruiz

¿Podemos decir que el mundo avanza hacia un verdadero estado de gobernanza en cuanto a la seguridad de los océanos?

¿Cuál es el estado del multilateralismo en la seguridad de los océanos?

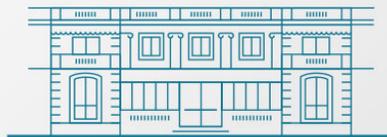
Es una realidad que el empleo del mar ha ido evolucionando a través de la historia, desde su uso como principal medio para el comercio entre naciones, pasando por el transporte de tropas y personal civil para colonizar territorios lejanos, hasta llegar al siglo XXI donde constituye una fuente de subsistencia y riqueza para aquellas naciones que se han preocupado de explotarlo de manera sustentable. Estas bondades que el océano nos brinda han estado siempre amenazadas de una u otra forma, por lo que no bastan los esfuerzos aislados que realicen los Estados para salvaguardar las actividades marítimas, sino que se hace necesario la coordinación interestatal para lograr el ideal de mares limpios y seguros.

En este contexto, el artículo de la magíster María José Piñeiro tiene como propósito determinar el estado actual del multilateralismo y la seguridad de los océanos; para lo cual, analiza el alcance y la importancia que tiene este en las relaciones internacionales y sus repercusiones en la seguridad marítima, concepto al cual lo aborda de manera holística, teniendo en consideración las amenazas al comercio marítimo, a la seguridad de la vida humana en el mar; así como también, a la explotación de los recursos vivos y no vivos. De esta manera, busca demostrar la efectividad o no de organismos internacionales tales como la ONU, OMI, FAO, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, y otros, en la solución de las diversas controversias que surgen de las distintas actividades que se ejecutan en el mar.

Lectura tomada de: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (Chile)

Autora: Mgs. María José Piñeiro

Profesora de Análisis Internacional en la cátedra de Estrategia Marítima de la Academia de Guerra Naval (Chile)



ESTADO DEL ARTE N°1-2022

MULTILATERALISMO Y SEGURIDAD DE LOS OCÉANOS



Academia Nacional
de Estudios Políticos
y Estratégicos

www.anepe.cl



PORTAL DEL ALUMNO es una publicación electrónica que recoge como productos de investigación, de los mejores trabajos elaborados por los alumnos de los programas de Doctorado, Magíster, Licenciatura y Diplomado en Conducción Política, Estratégica y Defensa.



MULTILATERALISMO Y SEGURIDAD DE LOS OCÉANOS

MARÍA JOSÉ PIÑEIRO*

RESUMEN:

Este escrito aborda el multilateralismo y la seguridad de los océanos. El texto se divide en un contexto inicial, un primer punto aborda el multilateralismo hoy en día. En segundo lugar, estudia el concepto de seguridad de los océanos y sus perspectivas. En tercer lugar, qué elementos componen a nivel internacional la gobernanza de los océanos ya establecida. Para finalizar algunas reflexiones sobre el multilateralismo y la seguridad de los océanos. Este trabajo demuestra que si bien el multilateralismo y la seguridad marítima existente hoy dan respuesta a variados problemas del ámbito de manera exitosa, debe replantearse el concepto de seguridad y la fortaleza del multilateralismo para hacer frente a los desafíos futuros en materia oceánica.

Palabras clave: Océanos, multilateralismo, seguridad, relaciones internacionales, gobernanza.

ABSTRACT:

This article deals with multilateralism and the security of the oceans. The text is divided into an initial context, a first point deals with multilateralism today. Second, it studies the concept of ocean security and its prospects. Third, what elements make up the governance of the oceans already established at the international level. To end with some reflections on multilateralism and the security of the oceans. This article demonstrates that, although multilateralism and maritime security that exist today successfully respond to various problems in the field, the concept of security and the strength of multilateralism must be reconsidered to face future challenges in ocean matters.

Key words: Oceans, multilateralism, security, international relations, government.

*Magíster en Historia mención Política y Relaciones Internacionales, en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Licenciada en Historia mención en Ciencia Política y Licenciada en Educación, en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Los océanos son clave para el desarrollo económico presente y futuro y para la prosperidad de todas las naciones. Según la OCDE, el volumen del comercio marítimo se triplicará de aquí a 2050. Esto implica que unas líneas de comunicación marítima abiertas, protegidas y seguras, junto con un orden basado en normas en los océanos, resultan fundamentales para la seguridad y la prosperidad a escala mundial. Por lo tanto, la seguridad y la buena gobernanza del ámbito marítimo redundan en interés de todos¹.

El 9 de junio del año 2017, la Conferencia de Naciones Unidas sobre los Océanos² demostró que el multilateralismo y la solidaridad internacional cobran una relevancia inédita en la seguridad y protección de los océanos, la copresidenta del foro Isabella Lovin en esa fecha señaló a la prensa que los compromisos voluntarios emitidos y los diálogos de asociación dejan respuestas concretas a los problemas a enfrentar, la unidad del mundo y su conciencia acerca de la necesidad de proteger y manejar de manera sostenible esos espacios marinos³.

Dicha conferencia y sus resultados se suman a importantes instancias de multilateralismo, como la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y el Acuerdo Climático de París, ambos de 2015, en materia de protección, conservación y seguridad de los océanos.

La 214° reunión del consejo ejecutivo de la UNESCO, realizada el 28 de marzo del 2022, da a conocer una cantidad importante de actividades relacionadas con el océano. A través de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI)⁴ elabora enfoques de la gestión del océano basados en los ecosistemas y actúa como organismo encargado del seguimiento de las metas 14.3 y 14.a de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La UNESCO, además, custodia 232 reservas de biosfera marinas y 50 sitios marinos del Patrimonio Mundial de valor universal excepcional⁵.

La Cumbre “Un Océano” (Brest, febrero de 2022) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos (Lisboa, junio de 2022), sentarán las bases para la movilización colectiva en torno a las cuestiones relativas al océano y al clima en el 27° periodo de sesiones de la Conferencia de las Partes (COP 27) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (Sharm el-Sheikh, noviembre de 2022)⁶.

El canciller de Costa Rica, en el marco de la realización de las actividades sobre el Decenio del Océano, señala que “los océanos enfrentan grandes amenazas debido a su inadecuada gestión, la contaminación y el cambio climático. Es por eso que creemos en la necesidad de que se convierta en una prioridad política internacional”⁷.

¹ **UNIÓN EUROPEA.** Mares y océanos seguros y protegidos. 30 de septiembre de 2021. En: European Union External Action. The Diplomatic Service of the European Union. Disponible en: https://www.eeas.europa.eu/eeas/mares-y-oc%C3%A9anos-seguros-y-protegidos_es

² La Conferencia de los Océanos es una cumbre intergubernamental organizada en el marco de las Naciones Unidas. La Conferencia forma parte de los esfuerzos de la ONU para cumplir los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, y en concreto el ODS14, “Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos y los recursos marítimos”. <https://www.un.org/en/conferences/ocean2022/about>

³ **UNIÓN EUROPEA.** Op. Cit.

⁴ Fundada en 1960, reúne a 150 Estados Miembros, es parte de la UNESCO.

⁵ **RED DIGITAL.** (9 de junio de 2017). Foro ONU océanos ratifica relevancia del multilateralismo. Tiempo 21. Disponible en: <https://www.tiempo21.cu/2017/06/09/foro-onu-oceanos-ratifica-relevancia-del-multilateralismo/>

⁶ Ibidem.

⁷ **EFE.** (9 de junio de 2017). Costa Rica apuesta por el multilateralismo para proteger los océanos. El Economista. Disponible en: <https://www.economistaamerica.com/medio-ambiente-eAm/noticias/8417737/06/17/Costa-Rica-apuesta-por-el-multilateralismo-para-proteger-los-oceanos.html>



El año 2016 la Comisión Europea y el Alto Representante de la UE presentaron una comunicación conjunta titulada «Gobernanza internacional de los océanos: una agenda para el futuro de los océanos»⁸. Desde dicha fecha han ejecutado la mayoría de las cincuenta acciones incluidas en la Agenda. La cooperación internacional se puso en marcha en todos los continentes y en todos los sectores de la agenda de gobernanza de los océanos de la UE.

A pesar de los avances realizados por la comunidad mundial en su empeño por mejorar la gobernanza de los océanos, las diferentes organizaciones gubernamentales, no gubernamentales y los Estados en particular, coinciden en que se necesitan nuevas medidas y que estas deben fundamentarse en un multilateralismo basado en normas, la cooperación internacional, el diálogo y unas asociaciones sólidas para lograr la sostenibilidad de los océanos. Se hace interesante preguntarse **¿Cuál es el estado del multilateralismo en la seguridad de los océanos?**, para responder dicha interrogante se hace necesario en primer lugar abordar el multilateralismo hoy desarrollando una mirada conceptual; En segundo lugar, establecer el concepto de seguridad de los océanos y sus perspectivas; Finalmente, qué elementos componen a nivel internacional la gobernanza de los océanos ya establecida para poder señalar algunas reflexiones sobre el multilateralismo y la seguridad de los océanos.

MULTILATERALISMO

El multilateralismo, definido de una manera sencilla, es una forma de toma de decisiones en donde el consenso y la negociación entre las partes son esenciales. Hablamos de multilateralismo en la política exterior cuando los Estados coordinan sus políticas y actúan juntos como pares⁹.

Ricardo Arredondo, señala que “multilateralismo nació de la creciente interrelación entre los Estados y la necesidad de administrar de manera conjunta una serie de intereses comunes. Ello produjo el surgimiento de distintas formas de colaboración y cooperación que, en una primera etapa, se condujeron a través de conferencias o congresos internacionales y que posteriormente se tradujeron en la creación de estructuras permanentes (comisiones internacionales, uniones administrativas, etc.). Sin embargo, fue con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial cuando las organizaciones internacionales se transformaron en una parte integral de las relaciones internacionales”¹⁰.

En un comunicado en diciembre del 2019, la organización *The Elders*¹¹ señalaba que las soluciones multilaterales son fundamentales para abordar los desafíos mundiales¹².

Para *The Elders* “El multilateralismo y el respeto por un sistema global basado en normas ha mantenido la paz, la seguridad, la salud y la prosperidad en extensas franjas del mundo durante los últimos setenta y cinco años. Las Naciones Unidas personifican estos principios y siguen siendo un

⁸ **PARLAMENTO europeo.** Informe sobre la gobernanza internacional de los océanos: una agenda para el futuro de nuestros océanos en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030. 11 de diciembre de 2017. En: Parlamento Europeo. Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0399_ES.html.

⁹ **ARREDONDO, Ricardo.** 2021. Multilateralismo: origen, crisis y desafíos. En: Mariana Colotta, Patricio Degiorgis, Julio Lascano y Vedia y Angeles Rodríguez. Manual de relaciones internacionales. Buenos Aires: Teseo, 2021. Pp. 83.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Organización internacional no gubernamental formada por un grupo de conocidos líderes globales, defensores de la paz, y de los derechos humanos. Fue convocada por Nelson Mandela y Graça Machel

¹² **ROBINSON, Mary.** 22 de enero de 2020. Las soluciones multilaterales son fundamentales para abordar los desafíos mundiales. El País. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2020/01/15/planeta_futuro/1579100158_766907.html.

actor indispensable para afrontar las amenazas existenciales actuales, desde pandemias hasta el cambio climático y la proliferación nuclear”¹³.

Para Arredondo, la gobernanza global ha mostrado capacidad de adaptación y cambio. Sin embargo, agrega que instituciones globales enfrentan amenazas inmediatas incluso cuando se avecinan desafíos a largo plazo sin precedentes. Que esto se evidenció el año 2020 cuando la gobernanza global estuvo sacudida por la pandemia, crisis financieras, divididas por la creciente multipolaridad y rechazadas por nacionalistas y populistas¹⁴.

Existen diferentes visiones o perspectivas entorno al multilateralismo, para algunos autores, como señala Arredondo, “el multilateralismo describe un enfoque de política exterior que privilegia la cooperación con otros Estados y que se manifiesta, entre otras maneras, a través de la diplomacia, la negociación, la participación en organizaciones internacionales, conferencias y congresos internacionales y la celebración de tratados”¹⁵. Sin embargo, también representa que los Estados procuran no perseguir sus propios intereses sin tener en cuenta a otros países, lo que significaría que todos obtienen mayores beneficios si trabajan juntos y se ponen de acuerdo sobre las reglas¹⁶.

La cooperación se basa en ciertos principios y valores compartidos por todas las partes, evidenciado fuertemente en nuestro mundo actual con los valores democráticos representado por Naciones Unidas, como lo señala la organización *The Elders*.

Arredondo señala que existen diferentes definiciones; una es funcional y cuantitativa donde el multilateralismo consiste en “la práctica de coordinar políticas nacionales en grupos de tres o más Estados, a través de mecanismos *ad hoc* o por medio de instituciones”, esta definición es tomada de Robert Keohane¹⁷, señalaba que el multilateralismo son arreglos entre Estados, que se reúnen en instituciones multilaterales. Las instituciones, a su vez, pueden ser definidas como un conjunto de reglas persistentes y conectadas, formales e informales, que determinan la conducta, restringen actividades y dan forma a las expectativas de los Estados. Por lo tanto, el multilateralismo se institucionaliza cuando surgen reglas permanentes¹⁸.

Arredondo agrega la postura de John Ruggie¹⁹ quien presenta la visión cualitativa del multilateralismo que lo considera como una forma institucional que coordina las relaciones entre tres o más Estados en base a principios generalizados de conducta, esto es, principios que especifican la conducta adecuada para cada tipo de acción, sin tomar en consideración los intereses particulares de las partes o las exigencias estratégicas que puedan presentarse en cada caso concreto. Para este enfoque el multilateralismo representa una forma institucional genérica, que no debe ser confundida con las organizaciones multilaterales formales, y que se encuentra presente en aquellos acuerdos

¹³ **ELDERS, the.** Las razones por las que el multilateralismo debe transformar el mundo después de la COVID-19 [en línea] Disponible en: https://theelders.org/sites/default/files/Promoting%20Multilateralism%20in%20the%202020s_FINAL%5b1%5d_ES-FINAL.pdf.

¹⁴ **ARREDONDO, Ricardo.** O. Cit. Pp. 83-84.

¹⁵ *Ibidem.* p. 87.

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ **KEOHANE, Robert.** 1990. Multilateralism: An Agenda for Research. *International Journal*, Vol. 45. N° pp. 731-764. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/40202705>.

¹⁸ **ARREDONDO, Ricardo.** Op. Cit. p. 91.

¹⁹ **RUGGIE, John.** 1992. Multilateralism: the Anatomy of an Institution. *The MIT Press*, Vol. 46. N° 3. Pp. 561-598. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/2706989>.



institucionales que “definen y estabilizan los derechos de propiedad del Estado, administran problemas de coordinación y resuelven problemas de colaboración”²⁰.

El planteamiento de Arredondo agrega a las diferentes visiones del multilateralismo una dimensión instrumental y otra funcional; para él “los Estados conservan un alto grado de autonomía para decidir cuándo actuar multilateralmente y pueden escoger el multilateralismo como una opción, entre otras, para la implementación de su política exterior”²¹. Señala que “los países de mayor gravitación en el plano internacional tienden a practicar un multilateralismo instrumental, en la medida en que juzgan que las instituciones internacionales y un orden internacional basado en normas deben servir a sus intereses permanentemente. Los Estados poderosos se dedican a construir el orden internacional no para ser benevolentes e inclusivos, sino para excluir a actores y entidades particulares en la política mundial. Cuando perciben que ese orden deja de responder a sus intereses, las potencias tienden a concluir que ese orden debe ser modificado o abandonado”²².

En contraposición con lo anterior muchos observadores creen que la cooperación multilateral genera paz y prosperidad y ven el multilateralismo en términos funcionales, donde los países de menor gravitación en el sistema internacional es más probable que participen en un multilateralismo funcional dado que sus atributos de poder no les permiten tomar decisiones de la misma manera que lo haría una potencia. A través del multilateralismo, las potencias pequeñas y medianas pueden restringir a las naciones más poderosas y ganar influencia adicional²³. Postura con la que coincide la organización *The Elders*: “los acuerdos hacen que el mundo sea más estable, predecible y próspero. Esto interesa de forma clara a las naciones más pequeñas, que se benefician de haber acordado normas y acuerdos internacionales donde sus voces tienen cabida”²⁴.

En contraposición con Arredondo, *The Elders* considera un rol positivo o benevolente a los países poderosos señalando que “interesa a los estos, ya que les permite influir en el orden internacional sin recurrir a múltiples manifestaciones unilaterales de su fortaleza económica y militar. Dichas acciones unilaterales suelen ser costosas y con una efectividad limitada y temporal. El sistema multilateral posterior a 1945 ha proporcionado importantes beneficios comunes para la humanidad y ha realizado una enorme contribución para hacer que el mundo sea más predecible y estable”²⁵.

La cooperación multilateral se ha venido desarrollando en base al modelo intergubernamental, donde los Estados preservan su propia soberanía y cooperan con otros Estados para gestionar intereses colectivos a través de instituciones tales como las Naciones Unidas, la OEA, el Mercosur, etc. Y un modelo alternativo es el supranacional, donde los Estados delegan ciertas competencias en una institución internacional, como es el caso de la Unión Europea (UE). En este modelo, los miembros renuncian a parte de su soberanía a cambio de beneficios adicionales y mayor estabilidad. Lo importante es que en ambos modelos la administración de los intereses colectivos se articula alrededor de un instrumento constitutivo (generalmente un tratado, más allá de la denominación que se le dé: “Carta”, “pacto”, “acuerdo”, etc.) por el que los Estados establecen una organización

²⁰ **ARREDONDO, Ricardo**. Loc. Cit.

²¹ *Ibíd.* p. 89.

²² *Ibíd.*

²³ *ibid.* p. 90

²⁴ **ELDERS, The**. Loc. Cit.

²⁵ *Ibíd.*

internacional formal y la dotan de órganos (asamblea, consejo, tribunales, etc.) para cumplir sus fines²⁶.

Dichas formas son conocidas como “multilateralismo normativo”, ya que la actividad multilateral no es solo una opción política, argumenta Arredondo, sino el resultado de una preferencia normativa por el multilateralismo. Los acuerdos alcanzados son el resultado de interacciones racionales y deliberadas entre Estados para resolver problemas de cooperación específicos²⁷.

El multilateralismo se ha planteado como un camino para potenciar acciones de común acuerdo entre gobiernos, países y otros actores que lideren la transformación de nuestros modos de vida. Sin embargo, es importante destacar que en los últimos años se ha podido observar un crecimiento exponencial de un multilateralismo informal. El sistema de gobernanza global ha ido cambiando de manera notable debido a la aparición de nuevos actores y tipos de acuerdos de gobernanza, que han desempeñado un papel sustancial en un número creciente de áreas²⁸.

SEGURIDAD DE LOS OCÉANOS

El concepto de seguridad de los océanos no ha sido establecido desde la academia, al hablar de los océanos generalmente nos referimos a la idea de protección de estos. En el ámbito multilateral, lo relativo a seguridad del océano se ha ido construyendo en base a las instancias multilaterales referidas al concepto de seguridad marítima. Si bien existe una gobernanza de los océanos construida en base a acuerdos, declaraciones que presentan hoy en día un marco normativo, organizaciones intergubernamentales y variadas instancias de cooperación internacional establecidas, todas ellas como base consideran lo construido hasta hoy desde la seguridad marítima.

Propio de la historicidad y los avances de la humanidad en los últimos cien años, el concepto de seguridad marítima ha ido variando con el tiempo como destaca Rafael García: “la seguridad marítima dada la creciente preocupación en los últimos años se ha transformado en una suerte de término de moda donde sus contenidos y límites han ido creciendo con el tiempo”²⁹.

La seguridad marítima en su origen estaba ligada a preservar la libertad de navegación, favorecer el comercio y asegurar las buenas prácticas; durante la Guerra Fría concentró su atención en la rivalidad sostenida entre las grandes potencias por el control del espacio marítimo. Sin embargo, la agenda de seguridad marítima no ha dejado de crecer, los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, terrorismo, contrabando, tráfico ilícitos (de personas, drogas o armas), actos contra el patrimonio cultural subacuático, daños intencionados e ilícitos contra el medio marino, incluyendo la sobreexplotación de los recursos vivos derivada de la pesca ilegal y, el impacto del cambio climático, son temas cada vez más presentes³⁰.

Por lo tanto, un concepto de seguridad marítima debe tener una mirada amplia, que dé cuenta de la amplitud de áreas que hoy en día se consideran en materia de seguridad de los océanos o

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*. p. 91.

²⁸ⁿ **ARREDONDO, Ricardo**. Loc. Cit.

²⁹ **GARCÍA, Rafael**. 2019. Retos para la seguridad marítima horizonte 2050. Instituto español de estudios estratégicos (IEEE). Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2019/DIEEEINV05-2019Seguridad_maritima.pdf

³⁰ *Ibidem*.



presentar una nueva definición que considere la amplitud del océano, estableciendo los límites de lo considerado marítimo.

En base a lo anterior, Natalie Klein ha presentado una concepción amplia sobre la seguridad marítima en nuestros días, abarcando “la protección del territorio, el territorio marítimo, la infraestructura, la economía, el medio ambiente y la sociedad de un Estado contra ciertos actos dañinos que ocurren en el mar”. Esta concepción de seguridad marítima lo abarca todo y toma en cuenta los intereses de seguridad de los Estados tanto frente a las amenazas provocadas por otros actores, estatales o no estatales, y otros riesgos naturales. Este enfoque integrado, ha sido asumido por diversos Estados y organizaciones internacionales y plasmados en Estrategias de Seguridad Marítima³¹.

En el caso del mar, resulta particularmente compleja la gestión de su seguridad dada la combinación de factores globales y locales, de jurisdicción nacional e internacional, de defensa y represión de actividades ilícitas, o de preservación medioambiental que amenazan tanto a la seguridad de los Estados ribereños como al conjunto del planeta, estableciendo una frontera difusa entre seguridad interna y externa que obliga a dar respuestas colectivas basadas en la colaboración política internacional y en el desarrollo de una gobernanza mundial capaz de preservar el mar como bien público global³².

Como expone María Zamora Roselló, “el concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva que va más allá de la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza; incluyendo el plano ambiental, para la conservación del medio marino, así como la protección frente a actuaciones ilícitas que atenten contra la integridad de los buques, su tripulación y pasaje. Las fronteras entre Estados se difuminan en mares y océanos, por lo que las medidas regionales y nacionales quedan comprometidas desde su elaboración. Los transportes y las comunicaciones han diluido la separación entre los Estados y los continentes, pero las diferencias socioeconómicas han profundizado en la distancia que separa a unos grupos de otros. La ineficacia de estas disposiciones se pone de relieve ante el desarrollo de las grandes rutas del transporte marítimo y la variedad de Estados que comparten las mismas aguas. La industria marítima subestándar se ha trasladado hacia aquellos Estados menos desarrollados, que no disponen de medios ni recursos suficientes para hacer respetar los niveles mínimos de seguridad”³³.

A partir de lo anterior, se hace necesario revisar los elementos que componen la gobernanza de los océanos ya existente, cuáles son sus áreas de especialización y jurisdicción y cómo dan respuesta hoy en día a los problemas que plantea la seguridad de los océanos.

GOBERNANZA DE LOS OCÉANOS. INSTANCIAS MULTILATERALES

Por siglos no existió una norma internacional aceptada transversalmente en relación al dominio de los espacios oceánicos³⁴, 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

³¹ **KLEIN**, Natalie. 2011. Two Fundamental Concepts. En: *Maritime Security and the Law of the sea*, Oxford. Disponible en: [https://www.defence.lk/upload/ebooks/%5bOxford%20Monographs%20in%20International%20Law%5d%20Natalie%20Klein%20-%20Maritime%20Security%20and%20the%20Law%20of%20the%20Sea%20\(2011,%20Oxford%20University%20Press\).pdf](https://www.defence.lk/upload/ebooks/%5bOxford%20Monographs%20in%20International%20Law%5d%20Natalie%20Klein%20-%20Maritime%20Security%20and%20the%20Law%20of%20the%20Sea%20(2011,%20Oxford%20University%20Press).pdf)

³² **GARCÍA**, Rafael. Loc. Cit.

³³ **ZAMORA**, María. 2010. Desafíos actuales de la seguridad marítima. *Actualidad Jurídica Ambiental*. Disponible en: <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>

³⁴ **KELLY, Leslie**. 2017. La seguridad marítima: un desafío parcialmente asumido. *Anuario 2017*. Centro de investigaciones y estudios estratégicos ANEPE. pp. 177-202. Disponible en: <https://www.publicacionesanepe.cl/index.php/cdt>

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 ribereño³⁵.

En el siglo XX diversas posturas serían planteadas respecto de los espacios oceánicos a ser reclamados por los Estados, ello en base a diferentes argumentaciones que 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 posturas 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 Sur (CPPS)³⁶ Chile, Ecuador y Perú, 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, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas”³⁷.

Es la primera vez que se esboza la norma que, en términos de extensión espacial y conceptual, más tarde sería asumida universalmente.

Con el nacimiento de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 1945. Uno de los temas a abordar por la naciente organización es el de la regularización de los espacios oceánicos y los derechos que le cabían a los diferentes Estados. En el año 1956 convoca a la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar; en la Tercera Convención convocada en 1970 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. Que entrará en vigor recién el 16 de noviembre de 1994, un año después de alcanzar la sexagésima firma de ratificación³⁸.

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar³⁹, 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.

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 ratificado⁴⁰. 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

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

³⁷ **SANTIAGO**, declaración. 1952. En: fuentes documentales y bibliográficas para la historia de Chile, Universidad de Chile. Disponible en: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15772%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15770%2526JNID%253D12,00.html

³⁸ **KELLY, Leslie**. Ob. Cit

³⁹ **NACIONES UNIDAS**. Convención del derecho del mar 1982. En: Naciones Unidas. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

⁴⁰ Véase tabla CONVEMAR.



“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 miembros⁴¹.

Situación de los Estados ante la convención del derecho del mar

	Estados miembros de las Naciones Unidas que han firmado pero no han ratificado	Estados Miembros de las Naciones Unidas que no lo han firmado	Territorios que son parte de países que han ratificado, pero en los cuales la Convención no está en vigencia	Observadores de las Naciones Unidas (categorías especiales) No firmada
Con Litoral	Camboya, Colombia, Corea del Norte, El Salvador, Irán, Libia, Emiratos Árabes Unidos.	Eritrea, Israel, Perú, Siria, Turquía, Estados Unidos, Venezuela	Aruba (Reino de los Países Bajos)	Palestina
Sin Litoral	Afganistán, Bután, Burundi, República Centrafricana, Etiopía, Liechtenstein, Ruanda	Andorra, Kazajistán, Kirguistán, San Marino, Sudán del Sur, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán		Ciudad del Vaticano

Fuente: Elaboración propia con información de sitio web convención del derecho del mar. NACIONES UNIDAS. Convención del derecho del mar 1982. En: Naciones Unidas. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

La Convención en su Parte XI (secciones 4 y 5) y el Anexo II crea tres organismos importantes de carácter internacional, 1) la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, para organizar y controlar las actividades de exploración y explotación, 2) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, con el objetivo de resolver controversias y opiniones consultivas y 3) la comisión de Límites de la Plataforma Continental.

1) *Autoridad internacional de los fondos marinos*⁴²

Es una organización autónoma dentro del sistema común de las Naciones Unidas. Todos los Estados parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son miembros de la Autoridad, compuesta por un total de 168 miembros, entre ellos la Unión Europea. Su función principal es regular la exploración y la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos que se encuentran en “la Zona”, que la Convención define como los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional; es decir, fuera de los límites exteriores de la plataforma continental. La zona comprende un poco más del 50% de todo el fondo marino de la Tierra⁴³.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² **NACIONES UNIDAS**. 2022. Crónicas ONU. La autoridad internacional de los fondos marinos y la explotación minera de los fondos marinos. [En línea] En: Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.un.org/es/chronicle/article/la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos-y-la-explotacion-minera-de-los-fondos-marinos>.

⁴³ *Ibidem*.

De conformidad con la CONVEMAR, la exploración y la explotación de los minerales de los fondos marinos en la zona solo pueden llevarse a cabo suscribiendo un contrato con la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y con sujeción a sus normas, reglamentos y procedimientos. Pueden adjudicarse contratos a empresas mineras, tanto públicas como privadas, siempre y cuando estén patrocinadas por un Estado de la CONVEMAR y cumplan determinados requisitos de capacidad tecnológica y financiera. Las ventajas económicas de la explotación minera de los fondos marinos deben ser compartidas en “beneficio de la humanidad en su conjunto”, con especial énfasis en los países en desarrollo, que carecen de tecnología y capital para explotar por sí mismos los minerales de los fondos marinos⁴⁴.

La Autoridad ha elaborado reglamentos que incluyen disposiciones relativas a la protección ambiental, para regular las actividades de exploración. Ha aprobado 28 contratos de exploración en los océanos Pacífico, Índico y Atlántico, que abarcan más de 1,3 millones de km² de fondo oceánico. En enero de 2017 Polonia solicitó el 29° contrato de exploración. Entre los Gobiernos nacionales que participan están los de Alemania, China, la Federación de Rusia, Francia, la India, el Japón y la República de Corea y los que pertenecen a la Organización Conjunta Interoceanmetal (un consorcio formado por Bulgaria, Cuba, Eslovaquia, la Federación de Rusia, Polonia y la República Checa). También se han adjudicado contratos a un grupo cada vez más numeroso de empresas privadas patrocinadas por los Estados desarrollados y en desarrollo, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo como las Islas Cook, Kiribati, Nauru, Singapur y Tonga⁴⁵.

Es importante destacar que, la prioridad principal de la Autoridad es elaborar un régimen jurídico para la explotación de estos recursos. Esto implica tener en cuenta una serie de cuestiones tecnológicas, financieras y ambientales.

Esto, por sí mismo, refleja un enfoque de precaución en la explotación de los fondos marinos. Sin embargo, es evidente que la explotación minera afectará al medio marino de algún modo, especialmente en las proximidades inmediatas de las operaciones de extracción. Gran parte de la labor de la Autoridad se ha centrado en exigir a los contratistas encargados de la exploración que recopilen datos de referencia, especialmente sobre la composición y la distribución de las especies de las aguas profundas, y que realicen investigaciones científicas para comprender mejor los posibles efectos a largo plazo de la explotación minera de los fondos marinos⁴⁶.

Lo expuesto anteriormente cobra relevancia en los tiempos de hoy, pero a su vez genera interrogantes, entorno a los intereses de los Estados a la hora de cooperar y respetar las disposiciones de la Autoridad de los fondos marinos, cuando el escenario o las circunstancias sean otras a la existentes.

2) Comisión de Límites de la Plataforma Continental⁴⁷

Órgano creado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y compuesto de 21 miembros elegidos sobre la base de una representación geográfica equitativa, encargado de examinar los datos presentados por los Estados ribereños sobre la determinación de los límites exteriores de la plataforma continental cuando esta se extiende más allá de las 200 millas marinas, y hacer recomendaciones de conformidad con el artículo 76 de la Convención.

⁴⁴ Ibidem. Ob. Cit.

⁴⁵ Se pueden encontrar los documentos y resoluciones en su sitio web <https://isa.org.jm/>

⁴⁶ **NACIONES UNIDAS**. Crónicas ONU. Loc. Cit.

⁴⁷ **NACIONES UNIDAS**. 2019. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). [En línea]. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm



En los últimos 10 años se han producido 40 solicitudes de extensión de plataforma continental a la comisión.

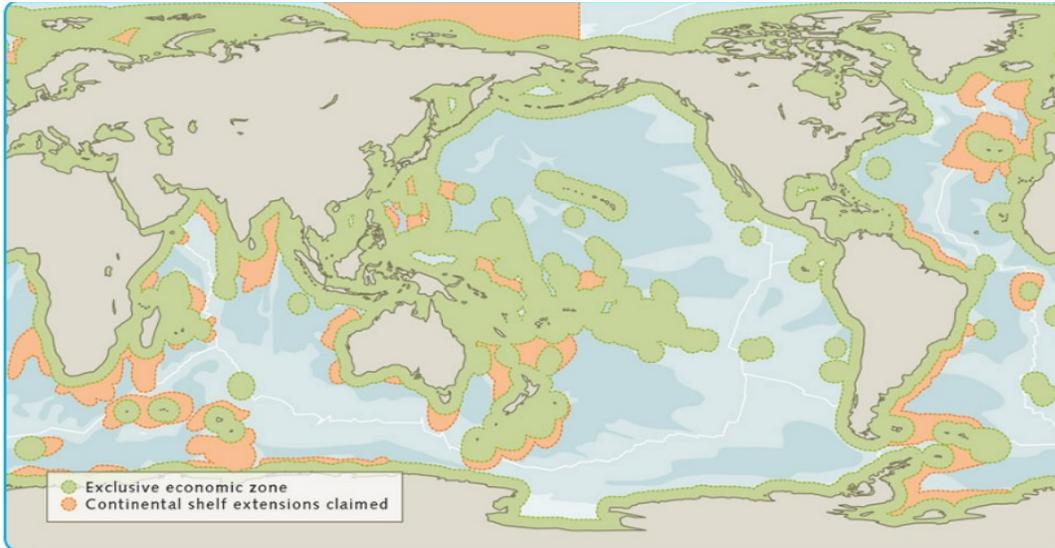
Presentaciones y fecha de solicitud de plataforma continental extendida (CLCS)

Fecha de presentación	Presentación a la CLCS
<u>Russian Federation</u> - partial revised Submission in respect of the Okhotsk Sea	28 February 2013
<u>Russian Federation</u> - partial revised Submission in respect of the Arctic Ocean	3 August 2015
<u>Brazil</u> - partial revised Submission - in respect of the Brazilian Southern Region	10 April 2015
<u>Brazil</u> - partial revised Submission - in respect of the Brazilian Equatorial Margin	8 September 2017
<u>Brazil</u> - partial revised Submission - in respect of the Brazilian Oriental and Meridional Margin	7 December 2018
<u>The Cook Islands</u> - revised submission concerning the Manihiki Plateau	3 December 2021
<u>Argentina</u> - partial revised Submission	28 October 2016
<u>Iceland</u> - partial revised Submission in respect of the western, southern and south-eastern parts of the Reykjanes Ridge	31 March 2021
<u>United Republic of Tanzania</u>	18 January 2012
<u>Gabon</u>	10 April 2012
<u>Denmark</u> - in respect of the Southern Continental Shelf of Greenland	14 June 2012
<u>Joint Submission by Tuvalu, France and New Zealand (Tokelau)</u> - in respect of the area of the Robbie Ridge	7 December 2012
<u>China</u> - in Part of the East China Sea	14 December 2012
<u>Kiribati</u>	24 December 2012
<u>Republic of Korea</u>	26 December 2012
<u>Nicaragua</u> - in the southwestern part of the Caribbean Sea	24 June 2013
<u>Federated States of Micronesia</u> - in respect of the Eauripik Rise	30 August 2013
<u>Denmark</u> - in respect of the North-Eastern Continental Shelf of Greenland	26 November 2013
<u>Angola</u>	6 December 2013
<u>Canada</u> - in respect of the Atlantic Ocean	6 December 2013
<u>Bahamas</u>	6 February 2014
<u>France</u> - in respect of Saint-Pierre-et-Miquelon	16 April 2014
<u>Tonga</u> - in the western part of the Lau-Colville Ridge	23 April 2014
<u>Somalia</u>	21 July 2014
<u>Joint Submission by Cabo Verde, The Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Senegal and Sierra Leone</u> - in respect of areas in the Atlantic Ocean adjacent to the coast of West Africa	25 September 2014
<u>Denmark</u> - in respect of the Northern Continental Shelf of Greenland	15 December 2014
<u>Spain</u> - in respect of the area west of the Canary Islands	17 December 2014
<u>Oman</u>	26 October 2017
<u>France</u> - in respect of French Polynesia	6 April 2018
<u>Joint Submission of the Republic of Benin and the Togolese Republic</u>	21 September 2018
<u>Liberia</u>	23 October 2018
<u>Mauritius</u> - concerning the Southern Chagos Archipelago región	26 March 2019
<u>Indonesia</u> - in the area of North of Papua (Eauripik Rise)	11 April 2019
<u>Canada</u> - in respect of the Arctic Ocean	23 May 2019
<u>Malaysia</u> - in the South China Sea	12 December 2019
<u>Joint Submission by Costa Rica and Ecuador</u> - in the Panama Basin	16 December 2020
<u>Chile</u> - in respect of the Eastern Continental Shelf of Easter Island Province	21 December 2020
<u>Indonesia</u> - in the area Southwest of Sumatera	28 December 2020
<u>Chile</u> - in respect of the Western Continental Shelf of the Chilean Antarctic Territory	28 February 2022
<u>Ecuador</u> - in the Southern Region of the Carnegie Ridge	1 March 2022

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación disponible en sitio web: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_preliminary.htm

Hasta el año 2012 la reclamación de plataforma se veía en un mapa de la siguiente manera según lo publicado por *Ocean Review*⁴⁸:

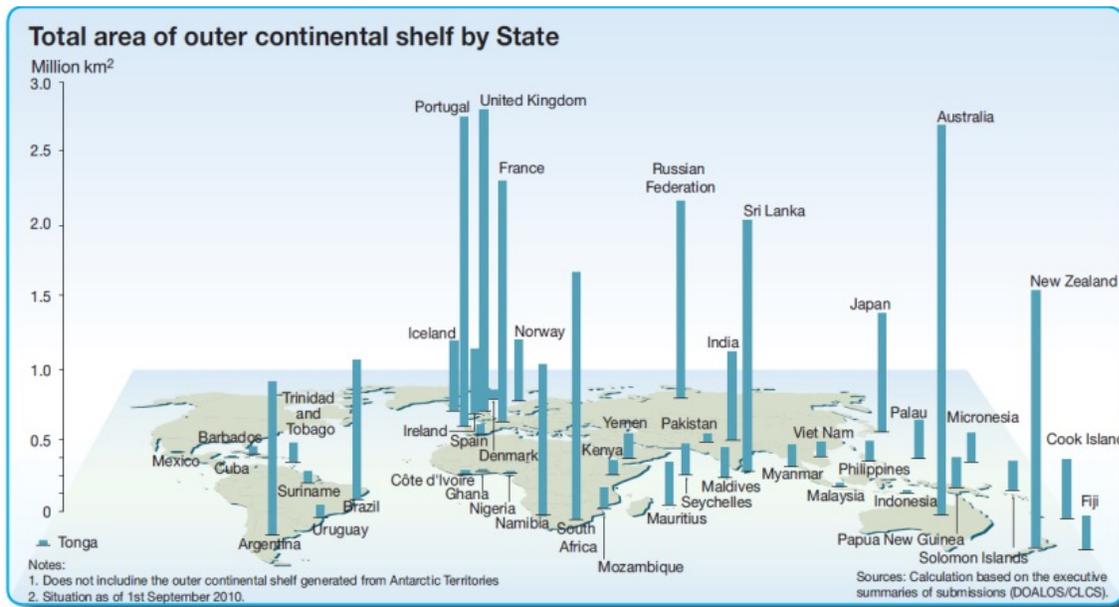
Mapa año 2012 de solicitud de plataformas continentales extendidas



Fuente: <https://worldoceanreview.com/en/>

Y hasta el año 2010 la totalidad de países que habían reclamado su plataforma continental eran:

Gráfico de reclamación de plataforma continental extendida por Estado



Fuente: Schoolmeester and Baker (eds): *Continental Shelf*, 2011, p. 17⁴⁹

⁴⁸ **WORLD OCEAN REVIEW**. 2012. En: Volumen año 2012. Disponible en: <https://worldoceanreview.com/en/>

⁴⁹ **CESEDEN**. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional Retos para la seguridad marítima en el horizonte 2050. Documento de Investigación 05/2019 p. 17. En: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2019/DIEEEINV05-2019Seguridad_maritima.pdf



Los datos presentados no dejan de ser interesantes ya que, posterior a la fecha de los gráficos, se han presentado 40 solicitudes que claramente cambian el mapa y generan controversias en el espacio oceánico por superposiciones, interpretaciones entre los diferentes Estados.

3) Tribunal Internacional del Derecho del Mar⁵⁰

En operaciones desde 1996, el Tribunal es una de las instituciones creadas por la Convención adoptada en 1982. Ella entró en vigor en 1994 y Chile se hizo Parte de la misma en 1997. El Tribunal se enmarca dentro de la Parte XV de la Convención y del Anexo VI, que establece su Estatuto.

El tribunal que sirve de referencia fundamental para analizar esta institución es la Corte Internacional de Justicia, órgano judicial de las Naciones Unidas con sede en La Haya⁵¹.

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar ha conocido, hasta el año 2018⁵², de veinte casos y solo en algunos ha habido pronunciamiento sobre el fondo de la controversia; ocho fueron de medidas provisionales y nueve relativos a la pronta liberación de buques. En los reportes del año 2019⁵³ y 2020⁵⁴, se consideran nuevos casos sobre los que se encuentra trabajando el tribunal, que son:

1. Controversia relativa a la delimitación de la frontera marítima entre Mauricio y Maldivas en el océano Índico (Mauricio/Maldivas) 2019/2020
2. Caso M/T “San Padre Pío” (n.º 2) (Suiza/Nigeria) 2019/2020
3. El caso del M/V “Norstar” (Panamá v. Italia) 2019
4. Caso relativo a la detención de tres buques de guerra ucranianos (Ucrania c. Federación de Rusia), medidas provisionales. 2019

⁵⁰ **ITLOS**. [En línea] 5 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.itlos.org/en/>.

⁵¹ **CHILE**, Universidad. Instituto de Estudios Internacionales (iei) 01 de septiembre de 2020. Disponible en: <http://www.iei.uchile.cl/noticias/167015/el-tribunal-internacional-del-derecho-del-mar>.

⁵² **SOLER, Rosel**. 2018. La solución de controversias en el derecho internacional del mar. Instituto español de estudios estratégicos. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2018/DIEEEM09-2018_Dcho_Inter_Mar_RoselSoler.pdf

⁵³ **ITLOS**. 2019. Reporte anual. Disponible en: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/annual_reports/Annual_Report_2019.pdf

⁵⁴ **ITLOS**. 2020. Reporte anual. Disponible en: https://www.itlos.org/fileadmin/user_upload/Annual_Report_2020.pdf

Casos presentados ante el Tribunal del Derecho del Mar hasta el año 2018

Caso	Año
1. Relativo al Saiga (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), Pronta liberación del buque.	1997
2. Relativo al Saiga (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), Medidas provisionales y fondo del asunto.	1998
3. Relativo al Atún Meridional de Aleta Azul (Nueva Zelanda c. Japón; Australia c. Japón) Medidas provisionales.	1999
4. Relativo al Atún Meridional de Aleta Azul (Nueva Zelanda c. Japón; Australia c. Japón) Medidas provisionales.	1999
5. Relativo a Camouco (Panamá c. Francia), Pronta liberación del buque, año 2000.	2000
6. Relativo al Monte Confurco (Islas Seychelles c. Francia), Pronta liberación del buque.	2000
7. Relativo a la conservación y Explotación sostenible de las reservas de Pez espada en el Océano Pacífico Sudeste (Chile/Unión Europea).	2000
8. Relativo al Grand Prince (Belice c. Francia), Pronta liberación del buque.	2001
9. Relativo al Caisiri Reefer 2 (Panamá c. Yemen), Pronta liberación del buque.	2001
10. Relativo a la Fábrica MOX (Irlanda c. Reino Unido), Medidas provisionales.	2001
11. Relativo al Volga (Federación Rusa c. Australia) Pronta liberación del buque.	2001
12. Relativo a la reclamación de tierras de Singapur en el interior y en las proximidades del estrecho de Johor (Malasia c. Singapur) Medidas Provisionales.	2003
13. Relativo al Juno Trader (San Vicente y las Granadinas c. Guinea-Bissau) Pronta liberación del buque.	2004
14. Relativo al Hoshinmaru (Japón c. Federación Rusa), Pronta liberación del buque.	2007
15. Relativo al Tomimaru (Japón c. Federación Rusa) Pronta liberación del buque.	2007
16. Relativo a la disputa sobre la delimitación marítima entre Bangladés y Myanmar en la bahía de Bengala (Bangladés c. Birmania)	2009
17. Relativo al Louisa (San Vicente y las Granadinas c. España), medidas provisionales y fondo del asunto.	2010
18. Relativo al "Virginia G" (Panamá c. Guinea-Bissau)	2011
19. Relativo al ARA Libertad (Q-2) (Argentina c. Ghana), medidas provisionales.	2012
20. Relativo al Arctic Sunrise (Países Bajos, Holanda c. Federación Rusa), medidas provisionales.	2013

Fuente: ITLOS informes anuales.

Cabe destacar en lo relativo al tribunal del mar y sus casos son generalmente de materia marítima, relativo a buques, naves, transporte, etc. Soler señala que “Soroeta Liceras, en su estudio señala que el Tribunal ha venido resolviendo no solo cuestiones de fondo sino también, y con frecuencia, ha conocido cuestiones de derecho sustantivo que se han suscitado ante el Tribunal con ocasión de objeciones de admisibilidad o de objeciones a su competencia. En relación con cuestiones de fondo, han surgido cuestiones relacionadas con la carga de la prueba de la nacionalidad del buque, la relación auténtica entre este y el Estado, cuyo pabellón enarbola, el derecho de persecución, el uso de la fuerza o el abastecimiento de buques pesqueros en Zona Económica Exclusiva, denunciando el citado autor que el Tribunal no se haya pronunciado claramente sobre algunos asuntos recurrentes en los casos planteados, como son los pabellones de conveniencia y la exigencia de un vínculo efectivo entre el buque y el pabellón. De ahí que una de las conclusiones a las que llega es que hay todavía diferentes temáticas en las que el Tribunal habrá de mejorar considerablemente su labor en procesos a futuro”⁵⁵.

Sin embargo, es importante que desde su creación hasta ahora los casos en esta materia no superan los 25, lo que hablaría que en materia de lo que se entiende por seguridad marítima, las controversias o problemas de la alta mar serían bastante pocas.

⁵⁵ SOLER, Rosel. Op. Cit. p. 25.



ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

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 internacionales⁵⁶.

Es en 1982, con el contundente amparo brindado por la CONVEMAR, que la Organización marítima internacional 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 mar⁵⁷.

La misión de la OMI⁵⁸, 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”. 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”. La redacción de la señalada misión enfatiza que ésta “se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles”⁵⁹.

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

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 “*security*”⁶⁰.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Respecto de la seguridad de la vida humana en el mar, *safety*, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar⁶¹ (SOLAS), proveniente de la abreviación 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 mercantes⁶².

⁵⁶ KELLY, Leslie. Loc. Cit.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ OMI. Introducción a la OMI. Vs. Sitio web. Disponible en: <https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>

⁵⁹ KELLY, Leslie. Loc. Cit.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ OMI. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. En: OMI. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

⁶² KELLY, Leslie. Loc. Cit.

Es importante destacar 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 buques⁶³. El convenio SOLAS se encuentra en el Artículo 98 de la CONVEMAR bajo el título “Deber de prestar auxilio”.

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos

El convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, acordado en el seno de la OMI, y comúnmente conocido como Convenio SAR⁶⁴, es un 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 los países zonalmente vecinos y sus respectivas organizaciones⁶⁵.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques

El Convenio fue adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la OMI. El Protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977. El nuevo instrumento entró en vigor el 2 de octubre de 1983. En 1997, se adoptó un Protocolo para introducir enmiendas en el Convenio y se añadió un nuevo Anexo VI, que entró en vigor el 19 de mayo de 2005. A lo largo de los años, el Convenio MARPOL ha sido objeto de diversas actualizaciones mediante la incorporación de enmiendas⁶⁶.

En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales.

La Organización Marítima Internacional y los tres convenios presentados anteriormente forman parte esencial de lo que se conoce como seguridad marítima, que, si bien con los años ha ido incrementando sus tareas, su función es esencialmente en el ámbito de normativa, supervisión y coordinación en materia de transporte marítimo; Es decir, todo lo relativo a naves en la alta mar, sus tareas de seguridad remiten a dicha área, ya sea de ilícitos, trata de personas, contaminación, etc

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente es la autoridad ambiental líder en el mundo. Establece la agenda ambiental a nivel global, promueve la implementación coherente de la

⁶³ bídem.

⁶⁴ **OMI**. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos. En: OMI Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

⁶⁵ **KELLY, Leslie**. Loc. Cit.

⁶⁶ **OMI**. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales.](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales.)



dimensión ambiental del desarrollo sostenible en el sistema de las Naciones Unidas y actúa como firme defensor del medio ambiente⁶⁷.

Tiene como misión proporcionar liderazgo y alentar el trabajo conjunto en el cuidado del medio ambiente, inspirando, informando y capacitando a las naciones y a los pueblos a mejorar su calidad de vida sin comprometer la de las futuras generaciones.

Posee siete amplias áreas temáticas: cambio climático, desastres y conflictos, manejo de ecosistemas, gobernanza ambiental, productos químicos y desechos, eficiencia de recursos y medio ambiente. Y acoge las secretarías de una gama de acuerdos ambientales multilaterales de importancia crucial, así como organismos de investigación. Pretende unir a las naciones y a la comunidad ambiental para hacer frente a los mayores desafíos de nuestro tiempo. De sus varios convenios, lo que tienen relación fundamental con el océano son:

Convenio sobre la Biodiversidad Biológica⁶⁸

Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres⁶⁹.

Y los convenios marítimos regionales.

En esta materia cada país, dependiendo de sus intereses, se vincula a diferentes acuerdos en materia de conservación y protección del medio ambiente, comprometiéndose a su cumplimiento. Si bien una gran cantidad de países se suman a dichos acuerdos, lo importante radica en el cumplimiento y capacidad de cada Estado en aplicar la normativa.

LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y AGRICULTURA (FAO)

Es la agencia de las Naciones Unidas que lidera el esfuerzo internacional para poner fin al hambre. Su objetivo es lograr la seguridad alimentaria para todos y, al mismo tiempo, garantizar el acceso regular a alimentos suficientes y de buena calidad para llevar una vida activa y sana. Con 195 miembros - 194 países y la Unión Europea, la FAO trabaja en más de 130 países en todo el mundo⁷⁰. Se encarga en materia alimentaria en el ámbito marítimo principalmente de la pesca y su desarrollo sostenible, entrega recursos, recomendaciones y promueve el cumplimiento de normas y estándares asesorando a los Estados. Su misión, relacionada con los océanos, es mejorar la gestión pesquera y salvaguardar la biodiversidad en las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional⁷¹.

Es importante señalar que si bien la FAO no es parte de la normativa marítima señalada desde la CONVEMAR, sí tiene gran injerencia en el ámbito pesquero mediante convenios y acuerdos.

⁶⁷ **ONU**. Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente. Disponible en: https://www.unep.org/es/sobre-el-programa-de-la-onu-para-el-medio-ambiente/por-que-nuestro-trabajo-es-importante?_ga=2.184187172.329575457.1649215558-2111237674.1649215558.

⁶⁸ **NACIONES UNIDAS**. Convenio sobre la biodiversidad biológica. Disponible en: <https://www.un.org/es/observances/biodiversity-day/convention#:~:text=El%20Convenio%20sobre%20la%20Diversidad,ha%20sido%20ratificado%20por%20196>

⁶⁹ **PESCA**, Subsecretaría. Convención de especies migratorias. Disponible en: <https://www.subpesca.cl/portal/616/w3-article-59968.html#:~:text=La%20finalidad%20de%20la%20Convenci%C3%B3n,de%20su%20%C3%A1rea%20de%20distribuci%C3%B3n>.

⁷⁰ **FAO**. Disponible en: <https://www.fao.org/about/es/>

⁷¹ **FAO**. Océanos comunes una responsabilidad compartida. Disponible en: <https://www.fao.org/zhc/detail-events/es/c/1143569/>.

Corte Internacional de Justicia

La Corte Internacional de Justicia es el órgano judicial principal de la Organización de las Naciones Unidas. La Corte desempeña una doble misión: el arreglo conforme al derecho internacional de controversias que le sean sometidas por los Estados, y la emisión de dictámenes sobre cuestiones jurídicas que le sometan los órganos u organismos del sistema de Naciones Unidas que tengan autorización para hacerlo.

Para Soler, es “indudablemente, el foro número uno de los Estados que tratan de resolver judicialmente sus controversias sobre el derecho del mar” y “no se limita al derecho de las cuestiones marinas, sino que decide también sobre cuestiones que son marítimas y de soberanía”⁷². En su artículo Soler, presenta que “un estudio realizado en 1991 sobre la Corte Internacional de Justicia refleja que dos tercios de los casos pendientes en la misma tenían que ver con el derecho del mar”⁷³.

Algunas sentencias de la Corte Internacional de Justicia en el ámbito del derecho del mar:

- 1998 jurisdicción pesquera (España v. Canadá).
- 2001 Delimitación marítima y cuestiones territoriales (Qatar v. Bahrein).
- 2002 Frontera terrestre y marítima (v Camerún. Nigeria: Intervención de Guinea Ecuatorial).
- 2007 Controversia territorial y marítima en el Mar Caribe (Nicaragua v. Honduras).
- 2012 Controversia territorial y marítima (Nicaragua v. Colombia).
- 2009 Delimitación marítima en el Mar Negro (Rumania v. Ucrania.)
- 2014 Delimitación fronteriza marítima (Perú v. Chile).
- 2014 La caza de ballenas en la Antártida (Australia v. Japón: Nueva Zelanda intervenir).

En su gran mayoría las sentencias observadas en el estudio son relativas a delimitación marítima, y revisando el informe anual 2020-2021⁷⁴ de los asuntos contenciosos pendientes en el período que se examina, de los 16 en estudio, cuatro tienen relación con delimitación marítima y de las cuatro tres corresponden a casos latinoamericanos.

1. Cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas marinas contadas desde la costa de Nicaragua (Nicaragua c. Colombia).
2. Presuntas violaciones de derechos soberanos y espacios marítimos en el mar Caribe (Nicaragua c. Colombia).
3. Delimitación marítima en el océano Índico (Somalia c. Kenya) Reclamación territorial, insular y marítima de Guatemala (Guatemala/Belice).
4. Delimitación terrestre y marítima y soberanía sobre unas islas (Gabón/Guinea Ecuatorial).

Considerando la revisión de la gobernanza de los océanos desde una mirada multilateral, se puede observar que a pesar de que existe la Convención de las Naciones Unidas del Mar, existen diversas instancias intergubernamentales de carácter internacional que intervienen en materia oceánica, ya sea mediante recomendaciones, acuerdos o tratados vinculantes. Es importante destacar que cada una considera áreas diferentes, en muchas ocasiones se encuentran interrelacionadas, pero que no existe una normativa general que coordine a todas las entidades.

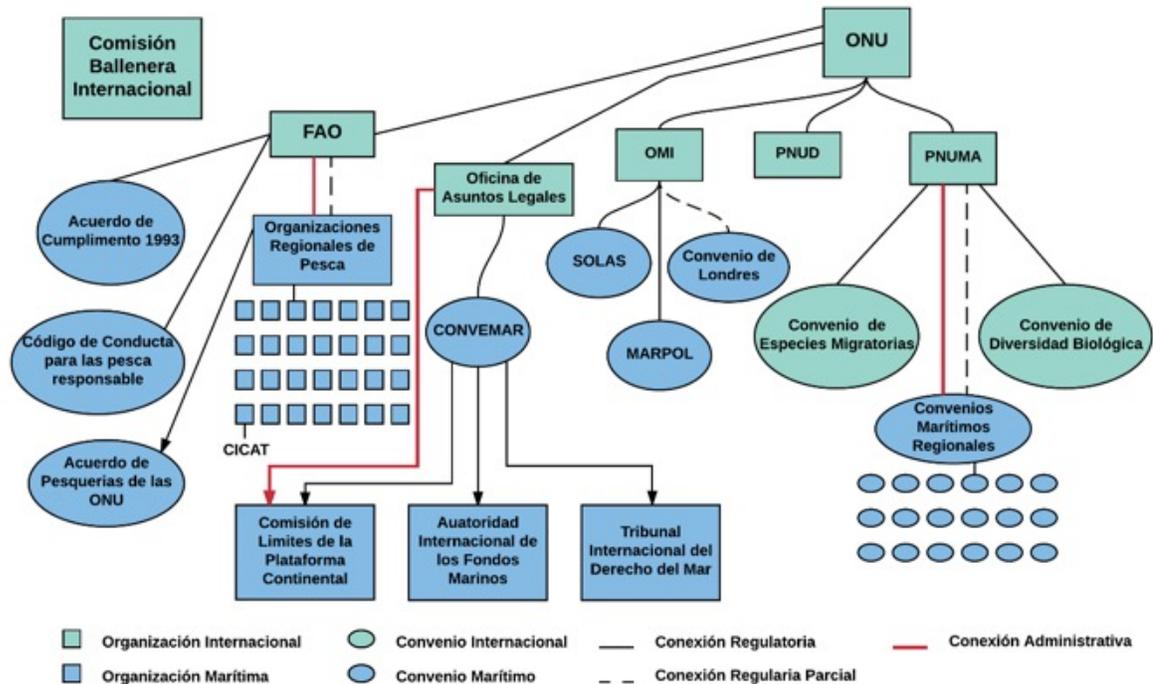
⁷² SOLER, Rosel. Op. Cit. p. 26 -27

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ **NACIONES UNIDAS**. Informe de la Corte Internacional de Justicia. 1 de agosto de 2020 a 31 de julio de 2021. Disponible en: <https://www.icj-cij.org/public/files/annual-reports/2020-2021-es.pdf>

A continuación se presenta un esquema general que permite ordenar los organismos antes expuestos.

Casos presentados ante el Tribunal del Derecho del Mar hasta el año 2018



Fuente: Adaptado al español de Theocharidis, G. (2015). Maritime Governance / Ocean Governance. En: <https://marequinoccial.wordpress.com/2020/06/18/la-gobernabilidad-y-la-gobernanza-en-los-mares/>

REFLEXIONES FINALES

EL rol e importancia del sistema multilateral existente hoy en día se da por supuesto con demasiada frecuencia. Si bien ha tenido éxito en diversos ámbitos, encontrando soluciones a retos mundiales, no siempre su aplicación ha sido efectiva.

En la última década el principio del multilateralismo se ve amenazado, por una disminución en la confianza en cuanto a eficacia de las instituciones internacionales, sobre todo post pandemia. Lo anterior, se ve agravado por la creciente voluntad de ciertos gobiernos de criticar y cuestionar las instituciones internacionales. Además, situaciones como Iraq 2003, Libia 2011 y hoy Ucrania, socavan la desconfianza no solo en las instituciones sino en los cinco miembros permanente del Consejo de Seguridad, a quienes se les señala de falta de voluntad para proporcionar a la comunidad internacional herramientas necesarias para reducir y resolver conflictos, y que actúan sólo bajo sus intereses nacionales, vetando resoluciones desde Siria, hasta Sudán del Sur. El problema se ve agravado por la creciente disposición de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad a adoptar posiciones en violación flagrante de las leyes internacionales, por ejemplo, mediante la participación o el reconocimiento de la adquisición territorial a través de conquista militar, la evidencia la tenemos hoy en día.

En el ámbito del comercio también hemos visto como se ha puesto a prueba el sistema multilateral a medida que las ideologías proteccionistas han ganado popularidad, y a medida que ciertos gobiernos han cuestionado cada vez más la idoneidad de tener un sistema internacional basado en normas para gestionar el comercio internacional. El conflicto entre Estados Unidos y China ha sido la manifestación más notable y económicamente dañina de esta situación.

En el ámbito de los océanos existe una amplia gama de instancias multilaterales, dedicadas a diferentes áreas, que dan cuenta de un robusto trabajo a nivel internacional en materia normativa, por robusta que parezca, da cuenta que su cumplimiento depende de dos factores relevantes; la capacidad de los Estados de poder cumplirla y de la voluntad de querer cumplirla.

En lo que respecta a la seguridad de los océanos, podemos evidenciar que existe en materia multilateral un consenso importante a través de la Organización Marítima Mundial y sus convenios, probablemente es una de las áreas más sólidas en materia multilateral en lo relativo al mar. Han dado muestra clara de la regulación y del compromiso de los Estados en dicha materia. Sin embargo, es importante recordar que en materia de seguridad este organismo se refiere principalmente al transporte.

Los océanos en los últimos años han sido el foco de atención de los Estados, organizaciones no gubernamentales y gubernamentales; se avizora un siglo XXI oceánico donde las materias a abordar no serán solo el transporte y líneas de comunicaciones, sino también la explotación de fondos marinos, uso de la alta mar con fines económicos, la alimentación en base a los productos de mar, etc. Lo que debería llevar a repensar el concepto de seguridad marítima, y poder pensar en una seguridad oceánica.

Sumado a lo anterior, se puede evidenciar por las presentaciones de plataforma continental extendida de los Estados y los casos presentados en el último tiempo en la Corte Internacional de Justicia que los Estados tienen un profundo interés en ampliar su jurisdicción marítima, lo que se contrapone con la base del multilateralismo oceánico que es resguardar el Alta Mar como un bien global.

La tensión que se produce de la ampliación de los espacios de soberanía y jurisdicción bajo autoridad del Estado, o la disputa sobre áreas no atribuidas con claridad a alguno de ellos, o por la protección de la alta mar, considerada por algunos como bien público global, da cuenta de riesgos de una mayor conflictividad potencial entre Estados y organizaciones ya sean de carácter gubernamental o no gubernamental, la multiplicación de los actores de todo tipo (Estados emergentes, grandes potencias y actores no estatales), con intereses contrapuestos que harán del mar un escenario privilegiado de la competencia en el siglo actual.

El conflicto entre la explotación humana y la conservación del medio marino por las actividades económicas realizadas; conflictos entre los diferentes usos del mar, enfrentando a las actividades de superficie como la pesca con aquellas otras extractivas que operan en los fondos marinos; conflictos competenciales entre jurisdicciones nacionales e internacionales; y conflictos convencionales entre Estados y frente a actores no estatales se presentan como los desafíos a considerar en materia de seguridad de los océanos y es a lo que las instancias multilaterales tendrán que dar respuesta.



BIBLIOGRAFÍA

ARREDONDO, Ricardo. 2021. Multilateralismo: origen, crisis y desafíos. En: Mariana Colotta, Patricio Degiorgis, Julio Lascano y Vedia y Ángeles Rodríguez. Manual de relaciones internacionales. Buenos Aires: Teseo.

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA. 1 de agosto de 2020 a 31 de julio de 2021. Informe. ISSN 0251-5811. Disponible en: <https://www.icj-cij.org/public/files/annual-reports/2020-2021-es.pdf>

DECLARACIÓN DE SANTIAGO. 1952. En: colecciones documentales y bibliográficas para a historia de Chile. Universidad de Chile. Disponible en: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15772%2526SID%253D563%2526PRT%253D15770%2526JNID%253D12,00.html

EFE. (9 de junio de 2017). Costa Rica apuesta por el multilateralismo para proteger los océanos. El Economista. Disponible en: <https://www.economistaamerica.com/medio-ambiente-eAm/noticias/8417737/06/17/Costa-Rica-apuesta-por-el-multilateralismo-para-protector-los-oceanos.html>.

FAO. Disponible en: <https://www.fao.org/about/es/>

GARCÍA, Rafael. 2019. Retos para la seguridad marítima horizonte 2050. Instituto español de estudios estratégicos (IEEE). Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2019/DIEEEINV05-2019Seguridad_maritima.pdf

KELLY, Leslie. 2017. La seguridad marítima: un desafío parcialmente asumido. Centro de investigaciones y estudios estratégicos ANEPE. Disponible en: <https://www.publicacionesanepe.cl/index.php/cdt>

KEOHANE, Robert. 1990. Multilateralism: An Agenda for Research. International Journal, Vol. 45. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/40202705>

KLEIN, Natalie. 2011. Two Fundamental Concepts. Maritime Security and the Law of the sea, Oxford. Disponible en: [https://www.defence.lk/upload/ebooks/\[Oxford%20Monographs%20in%20International%20Law\]%20Natalie%20Klein%20-%20Maritime%20Security%20and%20the%20Law%20of%20the%20Sea%20\(2011,%20Oxford%20University%20Press\).pdf](https://www.defence.lk/upload/ebooks/[Oxford%20Monographs%20in%20International%20Law]%20Natalie%20Klein%20-%20Maritime%20Security%20and%20the%20Law%20of%20the%20Sea%20(2011,%20Oxford%20University%20Press).pdf)

NACIONES UNIDAS. Oceans and law of the sea United Nations.2019. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

NACIONES UNIDAS. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Disponible en: https://www.unep.org/es/sobre-el-programa-de-la-onu-para-el-medio-ambiente/por-que-nuestro-trabajo-es-importante?_ga=2.184187172.329575457.1649215558-2111237674.1649215558

NACIONES UNIDAS. CONVEMAR. 1982. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

NACIONES UNIDAS. Convenio sobre la biodiversidad biológica. Disponible en: <https://www.un.org/es/observances/biodiversity-day/convention#:~:text=El%20Convenio%20sobre%20la%20Diversidad,ha%20sido%20ratificado%20por%20196>

NACIONES UNIDAS. Crónicas ONU. 2022. La autoridad internacional de los fondos marinos y la explotación minera de los fondos marinos. [En línea] Disponible en: <https://www.un.org/es/chronicle/article/la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos-y-la-explotacion-minera-de-los-fondos-marinos>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Vs. Sitio web. Disponible en: <https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>

OMI. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

OMI. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales)

OMI. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos. Convenio SAR. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

PARLAMENTO EUROPEO. Sobre la gobernanza internacional de los océanos: una agenda para el futuro de nuestros océanos en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030. 11 de diciembre de 2017. En: Parlamento Europeo. Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0399_ES.html

.RED DIGITAL. (9 de junio de 2017). Foro ONU océanos ratifica relevancia del multilateralismo. Tiempo 21. Disponible en: <https://www.tiempo21.cu/2017/06/09/foro-onu-oceanos-ratifica-relevancia-del-multilateralismo/>.

ROBINSON, Mary. 21 de enero de 2020. Las soluciones multilaterales son fundamentales para abordar los desafíos mundiales. El País. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2020/01/15/planeta_futuro/1579100158_766907.html.

RUGGIE, John. 1992. Multilateralism: the Anatomy of an Institution. The MIT Press, Vol. 46. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/2706989>.

SOLER, Rosel. 2018. La solución de controversias en el derecho internacional del mar. Instituto español de estudios estratégicos. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2018/DIEEEM09-2018_Dcho_Inter_Mar_RoselSoler.pdf

SUBSECRETARÍA DE PESCA. Convención de especies migratorias. Disponible en: <https://www.subpesca.cl/portal/616/w3-article-59968.html#:~:text=La%20finalidad%20de%20la%20Convenci%C3%B3n,de%20su%20%C3%A1rea%20de%20distribuci%C3%B3n>

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR. [En línea] 5 de abril de 2022. En: ITLOS. Disponible en: <https://www.itlos.org/en/>.

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR. 2019. Reporte anual. En: ITLOS. Disponible en: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/annual_reports/Annual_Report_2019.pdf

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR. 2020. Reporte anual. En: ITLOS. Disponible en: https://www.itlos.org/fileadmin/user_upload/Annual_Report_2020.pdf

THE ELDERS. Las razones por las que el multilateralismo debe transformar el mundo después de la COVID-19 [en línea] En: The Elders Disponible en: https://theelders.org/sites/default/files/Promoting%20Multilateralism%20in%20the%202020s_FINAL%5b1%5d_ES-FINAL.pdf.

UNIÓN EUROPEA. Mares y océanos seguro y protegidos. 30 de septiembre de 2021. En: European Union External Action. The Diplomatic Service of the European Union. Disponible en: https://www.eeas.europa.eu/eeas/mares-y-oc%C3%A9anos-seguros-y-protegidos_es.

UNIVERSIDAD DE CHILE: Instituto de Estudios Internacionales (IEI) 01 de septiembre de 2020. Disponible en: <http://www.iei.uchile.cl/noticias/167015/el-tribunal-internacional-del-derecho-del-mar>.
WORLD OCEAN REVIEW. 2012. en: <https://worldoceanreview.com/en/>

ZAMORA, María. 2010. Desafíos actuales de la seguridad marítima. Actualidad Jurídica Ambiental. Disponible en: <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>

