

16/2023

16 de febrero de 2023

Pablo Rivas Pardo* y Nicole Ayala
Pulgar**

**La seguridad marítima en la
visión del Indopacífico:
amenazas y/o riesgos para la
economía**

[Visitar la WEB](#)[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

La seguridad marítima en la visión del Indopacífico: amenazas y/o riesgos para la economía

Resumen:

La visión del Indopacífico ha adquirido importancia para y desde Estados Unidos de América, como así también para algunos otros Estados. Más allá de si la visión se comparte, su relevancia radica en que la mayor parte del comercio marítimo mundial surca esta región, por lo que su estabilidad es fundamental. De acuerdo con la perspectiva de la seguridad marítima y la información que proporciona el Maritime Security Index, en el Indopacífico las amenazas y/o riesgos que suponen agentes particulares transnacionales, relacionados con el quebrantamiento del Estado de derecho, son el problema prioritario. Asimismo, se revela que no existe un nivel de seguridad homogéneo en los Estados que conforman el Indopacífico.

Palabras clave:

Seguridad marítima, Indopacífico, Index.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Maritime security in the Indo-Pacific vision: threats and/or economic risks.

Abstract:

The Indo-Pacific has positioned itself as an essential vision for and from the United States of America and some other states. The importance, beyond if the vision is shared, is that it brings together most of the world's maritime trade, so its stability is essential. From the perspective of maritime security, and based on the Maritime Security Index, the Indo-Pacific shows threats and/or risks of private transnational agents and the break of the rule of law as the main ones. But, as well as they are, there is not a homogeneous level of security among the States that make up the Indo-Pacific.

Keywords:

Maritime security, Indo-Pacific, Index.

Cómo citar este documento:

RIVAS, Pablo; AYALA, Nicole. *La seguridad marítima en la visión Indo-Pacífico: amenazas y/o riesgos para la economía*. Documento de Opinión IEEE 16/2023.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEO16_2023_PABRIV_Seguridad.pdf y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

La seguridad marítima en el Indopacífico

Catherine Zara y Arthur Morrien¹ citan entre los hitos recientes más destacados en el campo de la seguridad marítima como fenómeno internacional los ataques contra el buque de guerra estadounidense USS Cole del año 2000 y contra el barco petrolero francoluxemburgués Limburg del año 2002, en ambos casos perpetrados por Al Qaeda mediante lanchas explosivas en Yemen. Kil-Joo Ban² suma el ataque simultáneo contra el USS Ashland y el USS Kearsarge en Jordania del año 2005, también llevado a cabo por Al Qaeda. Patrick Chalk³ explica que, tras estos ataques, la presencia de conceptos como la conciencia del dominio marítimo y la seguridad marítima se volvió más frecuente en las políticas y en los estudios de seguridad.

En contexto, el Indopacífico es percibido como un espacio de interés económico y, por ende, prioritario para la seguridad internacional. Francisco Bisbal⁴ expresa que el poder naval, entendido como la presencia de una fuerza naval, cobra relevancia para la disuasión militar ante amenazas y/o riesgos estatales y, principalmente, destaca a Alemania, Francia y el Reino Unido, que no son parte geográficamente de esta visión. Elena Atanassova-Cornelis⁵, en un análisis de la arquitectura de seguridad del Indopacífico, desarrolla dos ideas sobre las amenazas y/o riesgos de interés para este espacio: lo tradicional, el comportamiento de China, y lo no tradicional, las acciones de agentes particulares transnacionales.

En suma, los ataques de Al Qaeda de principios del presente siglo inauguran un espacio de interés para la seguridad internacional concebida como fenómeno humano y para los estudios de seguridad como disciplina académica. El Indopacífico es un espacio importante a nivel mundial por el movimiento de carga marítima, por lo que su estabilidad resulta vital para que la economía internacional no sufra daños. Así pues, la visión

¹ ZARA, Catherine y MORRIEN, Arthur. «Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11», *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Taylor Francis Group, Londres, 2009, pp. 3-11.

² BAN, Kil-Joo. «The Clash of David and Goliath at Sea: The USS Cole Bombing as Sea Insurgency and Lessons for the ROK Navy», *Asian Politics & Policy*, vol. 2, n.º 3. 2010, pp. 463-485.

³ CHALK, Patrick. «Relevance to the United States», *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Rand Corporation, EE. UU., 2008, pp. 35-42.

⁴ BISBAL, Francisco. «Movimiento en el tablero global», *Balance estratégico*. ANEPE-CIEE, Chile, 2022, pp. 8-35.

⁵ ATANASSOVA-CORNELIS, Elena. «Alignment Cooperation and Regional Security Architecture in the Indo-Pacific», *The International Spectator*, vol. 55, n.º 1. 2020, pp. 18-33.

estadounidense concibe a China como una amenaza y/o riesgo estatal y a los agentes particulares como amenazas y/o riesgos transnacionales.

Este documento de trabajo se centra en las amenazas y/o riesgos que suponen los agentes particulares según esta visión. El texto se divide en dos secciones: la primera está dedicada a la discusión conceptual sobre la seguridad marítima y se emplea como principal autor de referencia a Christian Bueger; la segunda se consagra al análisis de la seguridad marítima en la visión del Indopacífico y se apoya en los datos suministrados por el Maritime Security Index.

La seguridad marítima como concepto

Desde una perspectiva académica, el buscador Google Ngram muestra que la seguridad marítima se desarrolló marginalmente en los años de la Guerra Fría, aumentó a finales de la década de 1990 y alcanzó su récord en 2007.

No obstante, este concepto no es monolítico. Christian Bueger identifica como amenazas a la seguridad marítima la piratería y el hurto, el terrorismo, la pesca ilegal y las catástrofes ambientales⁶. En otra publicación, el autor enumera entre las políticas e instrumentos públicos para afrontar estas amenazas el marco institucional, las estrategias de seguridad marítima, los comités multilaterales, la conciencia del dominio marítimo y las fuerzas operativas navales⁷.

En coautoría con Timothy Edmunds, Bueger se refiere a la seguridad marítima en cuanto a sus dimensiones humana, económica, ambiental y tecnológica y destaca su carácter interconectado, transnacional e interjurisdiccional⁸, aportación que complementa con el concepto de «crimen azul»⁹. Más recientemente estos autores han planteado la creación de una agenda marítima que proponga estrategias para lograr la seguridad en dicho ámbito¹⁰.

⁶ BUEGER, Christian. «What is maritime security?», *Marine Policy*, n.º 53. 2015, pp. 159-164.

⁷ BUEGER, Christian. «Maritime Security and the Capacity Building Challenge: Introducing the Safe Seas Best Practice Toolkit», *Seychelles Research Journal*, vol. 1, n.º 2. 2019, pp. 149-156.

⁸ BUEGER, Christian y EDMUNDS, Timothy. «Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies», *International Affairs*, vol. 93, n.º 6. 2017, pp. 1293-1311.

⁹ BUEGER, Christian y EDMUNDS, Timothy, «Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea», *Marine Policy*, n.º 119. 2020, pp. 1293-1311.

¹⁰ BUEGER, Christian y EDMUNDS, Timothy, «Pragmatic ordering: Informality, experimentation, and the maritime security agenda», *Review of International Studies*, vol. 47, n.º 2. 2021, pp. 171-191.

Un caso paradigmático, abordado por Christian Bueger, Timothy Edmunds y Robert McCabe, atañe al modo de afrontar la piratería marítima en el océano Índico occidental. En un inicio se actuó débilmente porque se carecía de una visión holística de la región y de capacidad multilateral¹¹; el éxito posterior de las operaciones navales se debió a la creación de instancias políticas multilaterales y reglas precisas de enfrentamiento. Los tres autores toman como ejemplo de la variabilidad de la seguridad marítima como una cuestión interestatal al Estado de Israel y como una cuestión económica a Sudáfrica. También citan a Somalia por la piratería marítima, a Pakistán por el control de la soberanía contra el crimen y a Kenia por el tráfico de drogas.

Esa variabilidad también se ejemplifica en Japón. Como Kentaro Furuya¹² expone, este Estado se prepara y emplea sus fuerzas operativas navales de la Guardia Costera y de la Armada en la competencia geopolítica por las islas Senkaku/Diaoyu y en la lucha contra la pesca ilegal y la piratería marítima. Otro ejemplo son las dos Coreas, que describe Kirko Tasic¹³: ambas están listas para una guerra naval simétrica interestatal, pero los problemas de seguridad más frecuentes que afrontan son el terrorismo, la insurgencia, el sabotaje y los incidentes marítimos.

Así pues, la seguridad marítima se perfila como esencialmente heterogénea. Esta cualidad implica que las fuerzas operativas navales y el multilateralismo político deben afrontar amenazas muy disímiles, por lo general procedentes de agentes particulares con presencia transnacional. En respuesta, las políticas públicas de seguridad marítima contemplan una infraestructura política de alianzas, el aumento de las tecnologías y el empleo de las fuerzas armadas, principalmente navales. No obstante, este documento de trabajo se enfoca exclusivamente en los agentes particulares transnacionales.

¹¹ BUEGER, Christian, EDMUNDS, Timothy y McCABE, Robert. «Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge», *Third World Quarterly*, vol. 41, n.º 2. 2020, pp. 228-246.

¹² FURUYA, Kentaro. «The architecture of Japan's maritime-security in the East China Sea», *Naval War College Review*, vol. 72, n.º 4. 2019, pp. 26-52.

¹³ TASIC, Mirko. «Exploring North Korea's asymmetric military strategy», *Naval War College Review*, vol. 72, n.º 4. 2019, pp. 53-72.

Maritime Security Index en el Indopacífico¹⁴

Stable Seas es una iniciativa transnacional sin fines de lucro dedicada a la investigación sobre seguridad y gobernanza marítima. Su enfoque holístico conecta diversos temas: el bienestar de las poblaciones costeras, la cooperación marítima internacional, la economía azul, el terrorismo y la conservación de los océanos.

Entre sus proyectos se encuentra el Maritime Security Index, que localiza y mide nueve asuntos fundamentales para una seguridad marítima sostenible y una buena gobernanza marítima. Metodológicamente, el índice combina los estudios de caso y los bosquejos cualitativos con mediciones cuantitativas concernientes a nueve temas, que incluyen tanto amenazas como respuestas:

1. Cooperación internacional: Se miden la participación y el compromiso en esfuerzos multilaterales que facilitan la seguridad marítima y la gobernanza. Incluye dos componentes: los acuerdos internacionales y las violaciones y disputas.
2. Estado de derecho: Entre las amenazas al Estado de derecho se contemplan la corrupción, el soborno, la discriminación y las instituciones políticas ineficaces. Se incluyen cinco componentes: corrupción, eficacia gubernamental, eficiencia gubernamental, integridad judicial e inclusión.
3. Aplicación de la normativa marítima: Es definida en función de la capacidad de cada país para patrullar eficazmente sus aguas territoriales y zonas económicas exclusivas ante las actividades ilícitas y del cumplimiento de la ley marítima. Este ítem se centra en la dificultad para gestionar el espacio marítimo de un Estado, desempeñar funciones policiales en él y desarrollar e integrar a nivel regional los sistemas de conocimiento del dominio marítimo. Sus componentes son la dificultad para gestionar las zonas económicas exclusivas, los activos de las patrullas costeras y la capacidad naval.
4. Bienestar costero: Se concibe como una función que afecta a la seguridad económica y física de la población, en la costa y en la totalidad del territorio de un país. Sus componentes son: seguridad física costera, seguridad física económica, seguridad física en el país y seguridad económica en el país.

¹⁴ La información se ha obtenido, traducido y sintetizado del Maritime Security Index Data de Stable Seas (<https://www.stableseas.org/services>).

5. Economía azul: Los componentes que la integran son la pesca, el turismo marítimo y costero, el transporte marítimo y la navegación, el petróleo y el gas en alta mar, el ahorro neto ajustado y el cambio climático.
6. Pesca: En este caso, una pesca abundante y correctamente gestionada contribuye a la seguridad marítima, ya que mejora las economías nacionales, los medios de subsistencia locales y la nutrición de la población. Asimismo, favorece el crecimiento económico y refuerza las normas de gobernanza. Sus componentes son: salud en la pesca, pesca extranjera, legislación pesquera, organizaciones regionales de gestión pesquera, contaminación de los océanos y áreas marítimas protegidas.
7. Piratería y robo a mano armada en el mar: Se distinguen en función del lugar donde se producen los hechos. Por un lado, los sucesos en aguas territoriales de un Estado (a menos de 12 millas náuticas de la línea de base) son actos de robo a mano armada; por otro lado, los incidentes que se producen lejos de la costa, incluyendo las zonas económicas exclusivas, son actos de piratería. En este caso, el índice solo abarca los sucesos en alta mar, zonas económicas exclusivas y aguas territoriales, y no incluye los delitos portuarios ni de otro tipo. El componente es solamente de proximidad.
8. Comercio ilícito: El comercio ilícito conforma un problema relacionado con mercancías diversas, por lo que se establecen puntuaciones que evalúan la participación de cada país por grupos de productos: cocaína y sus derivados, opioides, narcóticos sintéticos, armas pequeñas y ligeras y vida silvestre. De esta manera, el ítem se enfoca en la gravedad relativa de cada tipo de comercio y en la diversidad de mercancías ilícitas que circulan por las aguas de un Estado. Sus componentes son: amplitud del tráfico ilícito marítimo y gravedad de los tipos de tráfico ilícito marítimo más severos.
9. Migración marítima mixta: Se trata de una cuestión compleja, pues se centra en la variedad de las actividades que se desarrollan en cada Estado, el papel del mar en ellas, los esfuerzos legales nacionales e internacionales y la vulnerabilidad de la población a la explotación por factores socioeconómicos. Sus componentes

son: tráfico marítimo, tránsito marítimo, protección jurídica y vulnerabilidad socioeconómica.

Cada país obtiene un puntaje en cada tema del 0 al 100, siendo 0 la peor condición y 100 la mejor. La puntuación de cada ítem se calcula a partir de investigaciones originales e información de procedente de fuentes externas y secundarias. Asimismo, se utilizan datos cuantitativos, información cualitativa y se realizan encuestas a expertos. Algunas puntuaciones reflejan necesariamente conceptos operativos o estimaciones realizadas con buena fe, más que cifras exactas. A continuación, se describen las categorías que la metodología contempla:

- Puntuaciones por área temática: Cada país recibe un puntaje por cada uno de los nueve temas, los cuales se componen de múltiples entradas.
- Indicadores: Corresponden a las entradas de datos y variables. Cada puntuación se desglosa en componentes y subcomponentes.
- Componentes: Se sitúan en un segundo nivel y contemplan múltiples indicadores.
- Subcomponentes: Comprenden múltiples indicadores para captar un concepto unificado y conforman una subdivisión de los componentes.

Si bien no se incluyen todos los países en los datos manejados por Stable Seas, de los treinta y cuatro Estados estudiados, trece figuran en el Maritime Security Index, como se detalla en la tabla 1. La mayoría de los países del índice superan la media de los 50 puntos por un mínimo. Australia, con 82 puntos, y Maldivas, con 71, conforma la excepción, ya que el resto oscila entre los 50 y 70 puntos. De esta manera, se reflejan las falencias que tienen los Estados dentro de todos los tópicos revisados y que suponen un desafío para la seguridad marítima, especialmente por el papel económico que esta cumple a nivel mundial.

Tabla 1. Estados del Indopacífico y puntaje en el Maritime Security Index.

País	Puntaje	País	Puntaje
Australia	82	Laos	S/N
Bangladesh	59	Malasia	56
Brunéi	66	Maldivas	71
Bután	S/N	Myanmar	56
Camboya	58	Nauru	S/N
China	S/N	Nepal	S/N
Corea del Norte	S/N	Nueva Zelanda	S/N
Corea del Sur	S/N	Papúa Nueva Guinea	S/N
Estados Federados de Micronesia	S/N	Samoa	S/N
Fiji	S/N	Singapur	66
Filipinas	S/N	Sri Lanka	66
India	60	Tailandia	64
Indonesia	58	Timor del Este	64
Islas Marshall	S/N	Tonga	S/N
Islas Salomón	S/N	Tuvalu	S/N
Japón	S/N	Vanuatu	S/N
Kiribati	S/N	Vietnam	S/N

Fuente. Elaboración propia a partir de USINDOPACOM y Stable Seas.

Entre los temas que contempla el gráfico de la figura 1, la cooperación internacional es el mejor posicionado, luego la norma marítima y, muy de cerca, les sigue el Estado de derecho. Australia y Sri Lanka destacan con 100 puntos en cooperación internacional, seguidos por Maldivas, con 94 puntos. Como contraparte, Brunéi, con 58 puntos, y Malasia, con 53, son los Estados con peores marcas. En lo que respecta al Estado de derecho, Australia y Singapur ostentan las mejores posiciones en el *ranking*, con 86 y 81 puntos respectivamente; Bangladesh, con 37, y Camboya, con 36, ocupan los últimos lugares. Finalmente, en cuanto a la norma marítima, Singapur, con 85 puntos, e India, con 74, son los mejor posicionados; Camboya, con 47 puntos, Maldivas, con 46, y Timor del Este, con 39, se sitúan en los últimos lugares.

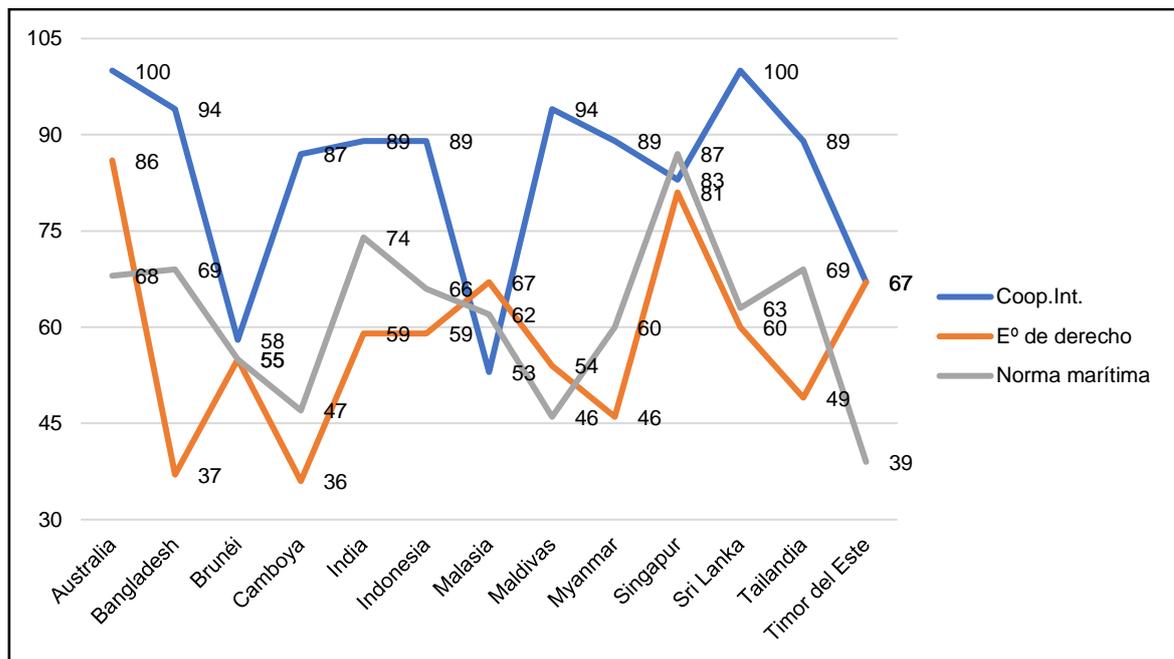


Figura 1. Índice de seguridad marítima por temas (1)
 Fuente. Elaboración propia a partir de Stable Seas.

Entre los temas tratados en la figura 2 no es posible establecer una jerarquía. No obstante, se discierne que, en el caso del bienestar costero, Singapur (98 puntos), Australia (97) y Maldivas (84) ocupan las primeras posiciones; en el extremo contrario se sitúan Bangladesh (46) y Myanmar (41). En cuanto a la economía azul, Malasia (80) y Tailandia (74) se posicionan a la cabeza; Bangladesh (42) y Timor del Este (37) al final de la clasificación. Por último, en lo relativo a la pesca, Australia (84) y Tailandia (66) ocupan los puestos más aventajados; en el extremo contrario, se encuentran Camboya (28) y Myanmar (33).

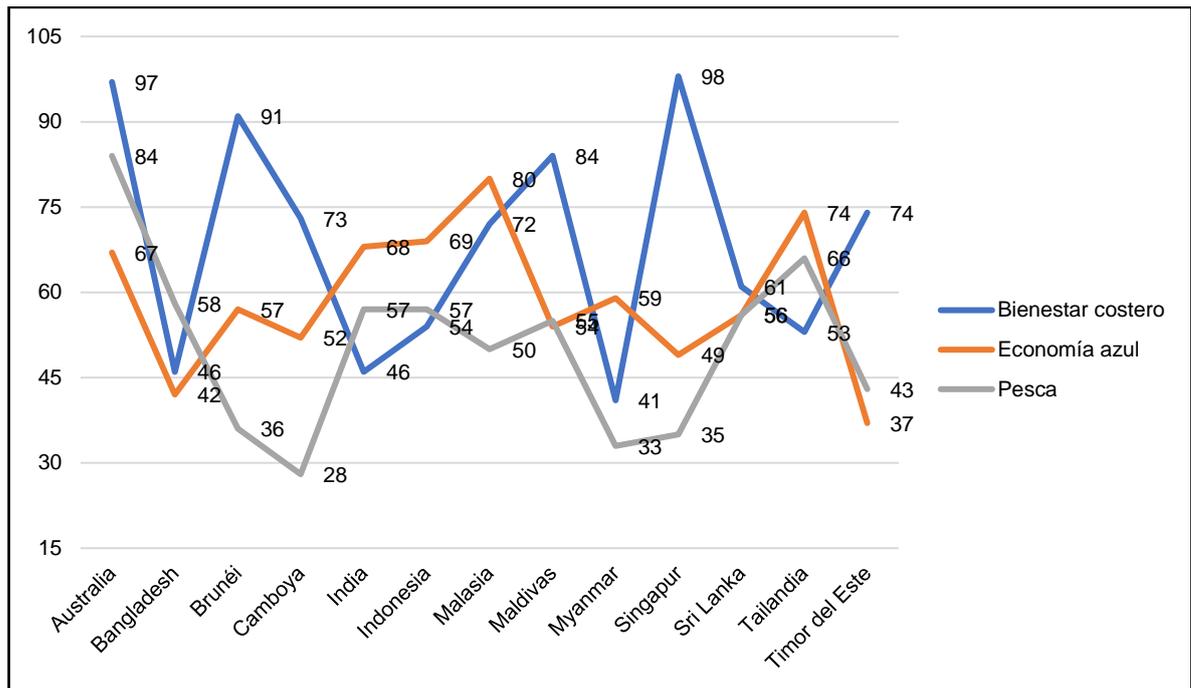


Figura 2. Índice de seguridad marítima por temas (2)
Fuente. Elaboración propia a partir de Stable Seas.

Entre los temas de la figura 3 tampoco es posible establecer una jerarquía, sobre todo por el bajísimo desempeño de Indonesia y Malasia —con una puntuación de cero en piratería y robo en el mar—, que descalibra el resto de la información. Como contraparte, Maldivas y Timor del Este obtienen 100 puntos en el mismo tema. En lo que respecta al comercio ilícito, Brunéi (88 puntos) y Timor del Este (87) se sitúan arriba en el *ranking*; Tailandia (57) e India (48) ocupan los últimos puestos. En cuanto al tercer tema, la migración marítima mixta, Myanmar y Sri Lanka obtienen 46 y 43 puntos respectivamente.

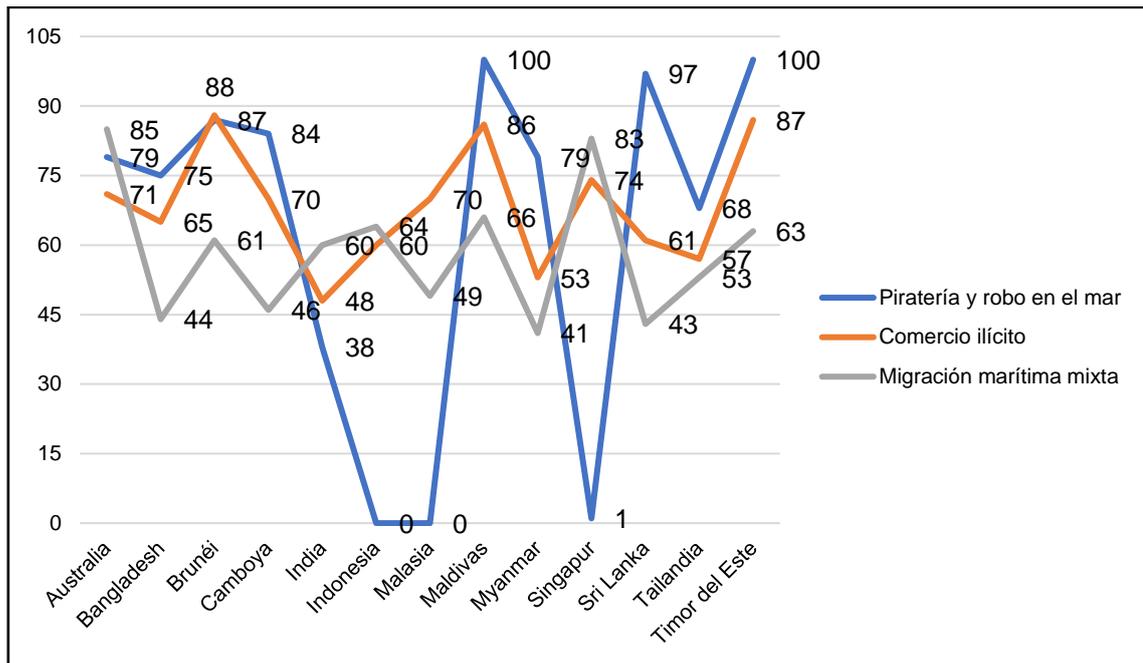


Figura 3. Índice de seguridad marítima por temas (3)
Fuente. Elaboración propia a partir de Stable Seas.

Consideraciones finales

La visión del Indopacífico como espacio, ya sea considerado región o no, es importante más allá de los Estados que lo componen. Y lo es también para el mundo porque su desestabilización impactaría negativamente en la economía mundial.

La visión estadounidense de la seguridad internacional contempla a China no solo como un competidor, sino también como una amenaza y/o riesgo. Sin embargo, esto no resulta del todo lógico, ya que atentar contra la estabilidad del Indopacífico supondría atentar contra la economía china. Sin perjuicio de lo expuesto, existen otros riesgos y/o amenazas que al depender de agentes particulares sí pueden afectar a la región económicamente. De acuerdo con la teoría de la seguridad marítima y la propuesta del Maritime Security Index, las amenazas y/o riesgos que entrañan los agentes particulares transnacionales que cometen delitos ocupan un lugar preeminente.

Los datos muestran que no todos los Estados que conforman el Indopacífico ofrecen información, por lo que el análisis se limita a las estadísticas disponibles: solo trece de treinta y cuatro países lo hacen, es decir, alrededor de un 30 por ciento, no más. Luego, sobre la base de la información disponible, se observa una disparidad en el desempeño

de los Estados: mientras que algunos se acercan a los 100 puntos, otros se alejan mucho y se encuentran más próximos al cero. La figura 3 conforma un ejemplo de esto último: Indonesia y Malasia obtienen 0 puntos en piratería y robo y Maldivas y Timor del Este 100, lo cual demuestra la heterogeneidad del Indopacífico. En ningún gráfico la línea perfila una trayectoria horizontal y, en consecuencia, la inestabilidad es latente.

Pablo Rivas Pardo y Nicole Ayala Pulgar***

Investigador asociado del INTE UNAP*

Investigadora independiente**

Este Documento de Opinión es parte del proyecto de investigación “El Estado de Chile en el Indo-Pacífico: una inserción en relaciones económicas internacionales y en seguridad marítima”, código EX202202, financiado por el Concurso ANEPE 2022, convocado por la Unidad de Investigación de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.