





REVISTA DERROTERO

Geopolítica

Uso del poder naval colombiano en el gran Caribe: alternativas operacionales basadas en *mare liberum*

Pablo Andrés Moreno Rodríguez   ¹

¹MA en conflicto, seguridad y desarrollo. Educación Naval. Bogotá, Colombia.



Recibido: 27/01/2021
Aprobado: 10/05/2021

 **Correspondencia:**
pablo.moreno
@armada.mil.co

Citación:
P. Moreno-Rodríguez. Uso del poder naval colombiano en el gran Caribe: alternativas operacionales basadas en *mare liberum*. Derrotero 15, número 1 (Ene-Dic) 2021.

Resumen

El objetivo nacional de ser potencia media oceánica obliga a que Colombia influya de manera decisiva en el gran Caribe. La naturaleza marítima de esta región lleva a considerar al poder naval colombiano, materializado en las unidades de la Armada Nacional, como una herramienta clave de la política exterior, es decir, la diplomacia naval.

Con ello en mente y para defender efectivamente sus intereses nacionales, las potencias marítimas basan su estrategia en la defensa del principio legal de *mare liberum*, el cual permite desarrollar operaciones militares más allá de aguas jurisdiccionales propias, particularmente en la zona económica exclusiva de otros Estados. La adopción de este principio en su cultura estratégica es un requisito que Colombia debe cumplir para lograr ser una potencia media oceánica.

A través de un análisis de las condiciones geopolíticas y de seguridad del gran Caribe, este artículo propone dos alternativas operacionales basadas en *mare liberum* que la Armada Nacional puede desarrollar: presencia naval en el Caribe oriental para combatir la piratería, y operaciones de libertad de navegación en el Caribe occidental. El artículo concluye que estas alternativas deben ser entendidas como una herramienta más de la diplomacia colombiana, por lo cual su éxito depende de la sinergia interinstitucional entre la Armada Nacional, el Ministerio de Defensa y la Cancillería.

Palabras clave: diplomacia naval, derecho del mar, geopolítica, Caribe, operaciones navales, Fonop, libertad de navegación, *mare liberum*, potencia media oceánica.

Use of Colombian naval power in the greater Caribbean: operational alternatives based on *Mare Liberum*¹

Abstract

Colombia's national objective of becoming a medium ocean power forces it to seek decisive influence in the Caribbean Basin. The maritime nature of this region leads to consider Colombian Naval Power, materialized in the warships of the Colombian Navy, as a key tool of foreign policy, in other words, of naval diplomacy.

To effectively defend their national interests, current maritime powers base their strategy on the defense of the *Mare Liberum* principle, which allow the conduction of military operations beyond their own jurisdictional waters, particularly in the economic exclusive zone of other states. The adoption of this principle in Colombia's strategic culture is a requirement to become a medium ocean power. Through an analysis of the geopolitical and security conditions of the Caribbean basin, this article proposes two operational alternatives based on *Mare Liberum* which the Colombian Navy might consider: Naval presence in the eastern Caribbean to confront piracy, and freedom of navigation operations in the western Caribbean. This article concludes that these operations should be understood as tools of Colombian diplomacy, which is why its success depends on interinstitutional synergy between the Colombian Navy, the Ministry of Defense, and the Ministry of Foreign Relations.

Keywords: naval diplomacy, law of the sea, geopolitics, Caribbean, naval operations, FONOP, freedom of navigation, *mare liberum*, medium seapower.

Introducción

El debate más fundamental de las teorías de políticas oceánicas trata sobre cuál debe ser la calidad y la extensión de la jurisdicción que posee un Estado costero sobre el mar que lo colinda (Kraska, 2011, p. 21). En el centro de este debate se encuentra la diferencia fundamental entre dos principios legales, *mare clausum* y *mare liberum*. *Mare clausum*, o mar cerrado, lleva a un fenómeno conocido como territorialización del mar (Booth, 1985), en el que el Estado busca ejercer soberanía plena sobre lo que considera “sus aguas”, entendiendo las fronteras marítimas de una manera idéntica a las fronteras terrestres. *Mare liberum* se basa en defender la libertad de navegación y en restringir el ejercicio de soberanía del Estado únicamente al mar territorial y a las naves que llevan su bandera.

En la actualidad, la tendencia generalizada de los Estados es ceñirse a *mare clausum*, con la notable excepción de los Estados Unidos de América (EE. UU.) que mantiene una adherencia estricta a *mare liberum* bajo el discurso de defender el derecho de libertad de

¹ Este artículo es producto de la investigación “Análisis de la adopción del principio legal de *mare liberum* en la estrategia marítima colombiana”, presentada como trabajo de grado en el marco de la Especialización en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval Almirante Padilla, Curso de Comando 91 en el año 2019.

navegación de toda la comunidad internacional. Esta adherencia es un imperativo estratégico para los EE. UU., ya que como potencia marítima requiere tener un alcance global con su flota para mantener la capacidad de proyección de poder a través de operaciones expedicionarias (Kraska, 2011, p. 18). Recientemente, EE. UU. ha enfrentado oposición a esto, particularmente por China, debido a sus reclamos marítimos en el mar del sur de China.

Conocer sobre situaciones regionales como la anterior lleva a pensar en el comportamiento que debe tener Colombia en el mar si quiere cumplir sus objetivos estratégicos. Por un lado, los recientes cambios en la política exterior colombiana reflejan el deseo de “multiplicar la presencia diplomática en el exterior y profundizar las relaciones bilaterales, presentando al país como puente y articulador en la región” (Galeano, Badillo y Rodríguez, 2019, p. 68). Por otro lado, a través de la Política Nacional de los Océanos y Espacios Costeros (Pnoec) se estableció como política de Estado el convertirse en potencia media oceánica (PMO) (?), esto permite deducir que ese impulso diplomático debe darse a través del mar y del poder naval colombiano, buscando convertir a Colombia en un actor geopolítico relevante en la región.

Surge, entonces, el interés de determinar de qué nuevas maneras puede Colombia utilizar su poder naval para convertirse en un actor geopolítico relevante, en una PMO. ¿Aportaría la adopción de *mare liberum* al cumplimiento de este objetivo nacional? Este artículo argumenta que la adopción de *mare liberum* en la cultura estratégica de la Armada Nacional permitirá desarrollar operaciones en el gran Caribe más allá de su zona económica exclusiva.

Para llegar a estos resultados, la investigación utilizó un método descriptivo-analítico en el cual se revisaron tanto documentos oficiales nacionales e internacionales como producción académica relacionada con los temas de estudio. La revisión permitió comprender las dinámicas de seguridad marítima del gran Caribe y el uso que las potencias marítimas dan a su poder naval para ganar influencia geopolítica. El análisis posterior llevó a las propuestas de aplicabilidad para Colombia, las cuales serán discutidas con más detalle en el artículo.

La investigación se encuentra organizada de la siguiente manera: inicialmente, resumirá conceptos claves relacionados a estrategia marítima y derecho internacional a manera de ambientación para el lector. Seguidamente, describirá las dinámicas geopolíticas y de seguridad del gran Caribe, haciendo énfasis en las acciones que Colombia puede desarrollar allí. Continuará con un análisis del programa de libertad de navegación de EE. UU. y su aplicación en la región, dirigido a exponer la factibilidad de desarrollar un programa similar en Colombia. El artículo finaliza con las conclusiones y las recomendaciones, productos de la investigación desarrollada.

Estrategia marítima y derecho internacional

Las ideas de los pensadores clásicos (Mahan, Corbett y Castex) son el fundamento de las ideas actuales sobre estrategia marítima, ya que establecen los debates sobre la prioridad que debe tener la estrategia marítima, cómo lograr el control del mar y el rol que debe cumplir el poder marítimo para países marítimos y continentales.

En la actualidad, se mantiene la relación estrecha entre poder y estrategia marítimos. Así, [Grygiel, 2012](#) define el poder marítimo como la habilidad de utilizar las capacidades navales a favor o en contra de los intereses o seguridad de otro Estado, logrando alterar su comportamiento; por su parte, [Grove, 2017](#) recopila las ideas de los mayores pensadores occidentales sobre poder marítimo para definirlo como “el poder que ejerce un Estado a través de su capacidad de usar el mar para fines civiles y militares”; luego, [Hattendorf, 2000](#), p. 240) define la estrategia marítima como “la dirección integral de todos los aspectos del poder nacional para lograr objetivos específicos en una situación específica ejerciendo en algún grado el control del mar” y, finalmente, [Till, 2009](#) establece un espectro de los roles estratégicos que puede asumir una armada, desde el tradicional competitivo hasta el posmoderno cooperativo. Asimismo, argumenta que el comando del mar permite cinco usos: tareas costeras, comercio, proyección del poder en tierra, disuasión estratégica y diplomacia naval. La importancia de este último en tiempos de paz exige que sea desarrollado a profundidad.

Se debe tener en cuenta que la diplomacia naval es la gestión de las relaciones internacionales a través del dominio marítimo y del uso de activos marítimos y puede ser dividida en tres tipos: cooperativa, persuasiva y coercitiva ([Le Miere, 2014](#)). Los antecedentes de este concepto se pueden encontrar en nociones tales como gunboat diplomacy ([Cable, 1994](#)), persuasión naval activa y latente ([Luttwak, 1974](#)) y la presencia naval ([Turner, 1974](#)).

Por su naturaleza, las armadas pueden desarrollar labores diplomáticas más allá del uso de la fuerza como extensión de la política de un Estado ([Wylie, 1991](#)). Este rol diplomático e internacional es importante para fortalecer relaciones bilaterales y regionales, contribuir a la estabilidad internacional y aumentar el prestigio de la nación en su región de influencia ([Hattendorf, 2000](#), p. 238).

Al analizar la diplomacia naval, Till argumenta que el rol diplomático es “uno que todas las armadas pueden y deben desarrollar sin importar su tamaño ni la inclinación política de sus gobiernos, y tanto por razones competitivas como colaborativas” (2009, p. 224). Asimismo, concluye que la diplomacia naval juega un rol crucial al poder ayudar a darle forma al ambiente internacional para evitar o detener conflictos y que, para lograr esto, “las armadas y cancillerías deben desarrollar un enfoque estratégico hacia la diplomacia naval

diseñado para integrarla de manera efectiva a todos los demás aspectos relevantes de la política de seguridad de un país” (Till, 2009, p. 251).

Ken Booth también trató el rol diplomático de las armadas, este autor (1977) argumenta que el objetivo de la estrategia naval es “el uso del mar por parte del Estado” y que, para ello, la armada debe cumplir tres roles: militar, policial y diplomático. Además, sus estudios relacionan el derecho internacional con la diplomacia en el mar, él ve la preponderancia de *mare clausum* en la concepción de la ley del mar como un gran reto a la libertad de navegación y como una afrenta a los intereses navales de los Estados marítimos (Booth, 1985). *mare clausum* y *mare liberum* pueden entenderse como dos ideologías de la ley del mar en conflicto que son instrumentos políticos de los Estados marítimos (Booth, 1985, p. 17), pero los Estados poderosos ven *mare liberum* como una expresión de su libertad, permitiéndoles usar los mares para perseguir sus intereses y teniendo como límites solamente su voluntad y capacidad. Para los débiles, al contrario, ha sido una doctrina que permitió que les hicieran cosas poco agradables, un medio para la opresión (Booth, 1985, p. 13), es así que el conflicto entre ambas doctrinas puede entenderse como la disputa histórica entre naciones que desean ejercer un monopolio comercial y aquellas que desean disfrutar del libre mercado (Kraska, 2011, p. 34), el cual sentó las bases del derecho internacional marítimo hasta el día de hoy.

En la actualidad, el documento que rige como “constitución” de los mares es la Convención del Mar de 1982 (Convemar), la cual reglamenta las actividades marítimas de la práctica total de los Estados. Uno de sus logros más importantes fue equilibrar el conflicto entre *mare clausum* y *mare liberum* al diferenciar los alcances de jurisdicción de los Estados costeros en cada área marítima.

En el mar territorial (MT), definido como la franja de mar de hasta 12 millas náuticas medidas a partir de las líneas base, el Estado costero ejerce total soberanía (Conv, 1982, art. 3-4). En la zona contigua (ZC), la cual se extiende hasta 24 millas náuticas medidas desde las líneas base, el Estado costero puede ejercer el control necesario para prevenir la violación de su normatividad aduanera, fiscal, migratoria y sanitaria, dentro de su territorio y castigar dichas violaciones (Conv, 1982, art. 33). Por su parte, la zona económica exclusiva (ZEE) es definida como el área marítima donde el Estado costero tiene derechos soberanos (distinto a ejercicio de soberanía) para los propósitos de exploración, explotación, conservación y manejo de recursos naturales vivos y no vivos que se encuentren en la columna de agua y subsuelo marino (Conv, 1982, art. 56).

Desde unas perspectivas geoestratégicas y político-militares, la ZEE es la zona más importante del mar (Kraska, 2011, p. 6). Otro aspecto importante es la definición de líneas de base recta (Conv, 1982, art. 7), las cuales solo pueden ser trazadas si la costa es (1) altamente dentada o (2) si existe una franja de islas cercanas y colindantes a la costa.

Recientemente ha crecido el interés académico por el desarrollo de la estrategia marítima colombiana. [Salguero, 2017](#) propuso un modelo estratégico para obtener un objetivo político en la Antártida a ser aplicado por Colombia; el estudio de Martínez y ? analizó el posible futuro de la geopolítica del Caribe, concluyendo que la Armada Nacional debe enfocar sus actividades en esa región; [Roa, 2018](#) hace una gran contribución identificando la necesidad urgente que tiene Colombia de tener una estrategia marítima estipulada y proponiendo los objetivos que esta debe tener para un escenario al año 2025. ([Escallón y Marín, 2018](#)) resaltan la diplomacia naval como una herramienta de la oceanopolítica del Estado colombiano, indispensable para fortalecer la integración de las entidades responsables de la política exterior del país, particularmente en la respuesta que los Estados deben tener contra las amenazas a la seguridad.

Este interés puede explicarse en las directrices recientes que han recibido las fuerzas militares enfatizando su rol internacional y la “diplomacia de defensa efectiva”, entendida como la participación de las fuerzas militares como parte de la política exterior para consolidar un liderazgo regional ([Comando General Fuerzas Militares, 2015](#), p. 33). Para el caso de la Armada, el Plan Estratégico Naval 2015-2018 ([Armada, 2015](#)) establece como visión para el año 2030 ser una armada mediana de proyección regional (Ampre) “con fuerza defensiva oceánica, garante de los intereses marítimos de la nación (...), sirviendo de apoyo a la política exterior del gobierno nacional” ([Armada, 2015](#), p. 43), esta fue la primera ocasión en que surgió el concepto de Ampre en los documentos oficiales de la Armada Nacional.

[Alonso, 2017](#) relatan el proceso por el cual se definió convertirse en Ampre, es la contribución de la Armada Nacional al objetivo nacional de ser PMO. Esta proyección se logra no a través de una mayor cantidad de medios, sino de la generación de impacto e influencia en la región ([Alonso, 2017](#), p. 155), por lo que deben buscarse nuevas maneras de operar con los medios actualmente disponibles. Inspirada en los conceptos de seapower y de oceanopolítica, la Pnoec define la PMO como el país que, gracias a su amplio poder marítimo, es capaz de gestionar efectivamente su territorio y de participar de manera decisiva en el escenario internacional ([Comisión Colombiana del Océano, 2018](#), p. 51). Así, ser PMO exige contar con una armada fuerte y de suficiente tamaño para responder a los retos de seguridad y garantizar el cumplimiento de la ley en su territorio marítimo ([Soltau, 2016](#), p. 198).

Geopolítica del gran Caribe

El gran Caribe es expresión de la mayor complejidad del mundo actual ([Ceceña, Barrios, Yedra e Inclán 2010](#), p. 66). En esta región confluyen 26 países, entre insulares y continentales, más las dependencias insulares pertenecientes a los EE. UU., Francia, Reino Unido y Holanda, en los que habitan 280 millones de personas ([World Bank, 2017](#)). La gran cons-

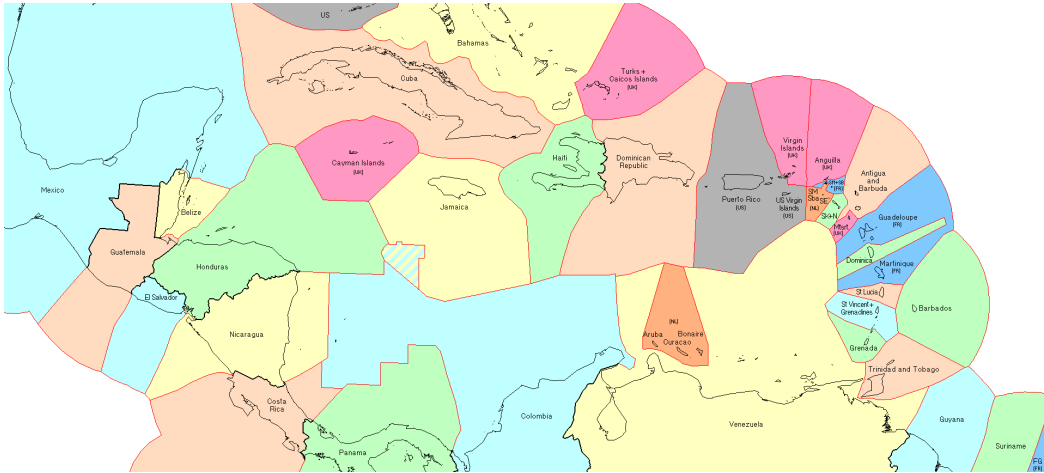


Figura 1. Países del gran Caribe y sus ZEE

Fuente: (McTorpey, 2018).

tante del Caribe es su diversidad, identificada como una de las grandes riquezas y potencialidades de la región (Rojas, 2019, p. 84). La geografía del Caribe (ver figura 1) permite determinar dos de las características principales de este espacio geográfico: su condición de mar semicerrado y la gran cantidad de fronteras marítimas existentes (ambas características generan complicaciones geopolíticas); un mar semicerrado se caracteriza por la existencia de puntos de confluencia que limitan el tránsito de entrada y de salida a unos espacios muy limitados y porque las costas de los países que rodean este mar se encuentran a una distancia, entre sí, menor a 400 MN (Conv, 1982, art. 122). La distancia entre costas lleva a los países a tener que acordar entre ellos los límites de su ZEE, particularidades de las del Caribe lleva a identificar a la región como “el espacio ZEE iniciando pujas de intereses entre los involucrados. Las marítimo más afectado por el cerramiento de espacio internacional en el mundo” (Sanguin, 1977, p. 56).

En el Caribe se pueden identificar los siguientes puntos de confluencia: el paso de la Mona, el paso de Sotavento, el canal de Yucatán y el canal de Panamá. Estos permiten la comunicación con los mercados de Europa, EE. UU. y Asia, a través del océano Atlántico, el golfo de México y el océano Pacífico, respectivamente. La importancia geoestratégica de los puntos de confluencia le ofrece al país que los controle una ventaja considerable y, al tiempo, una vulnerabilidad que debe proteger, en especial por la densidad de tráfico marítimo (ver figura 1). El acceso a los recursos que ofrecen los países del Caribe, sumado a la conexión con otros cuerpos de agua (en especial el océano Pacífico a través del canal de Panamá), le confieren al gran Caribe una posición geoestratégica como zona de tránsito que



Figura 2. Densidad de tráfico marítimo y puntos de confluencia en el gran Caribe

Fuente: (Ship Traffic, 2018).

desde el siglo XVI lo ha hecho objeto de disputa entre las potencias (Santana, 2007, Stavridis, 2018). Esta posición como punto de intersección es en donde reside la importancia geopolítica del gran Caribe (Rojas, 2019, p. 89).

(Rojas, 2019, p.89) identifica los países que son los principales actores geopolíticos en el gran Caribe. De los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU, tres poseen territorios en la región (EE. UU., Reino Unido y Francia). Asimismo, destaca la importancia de México, Colombia y Venezuela como los países más grandes de la región.

Por influencia, trayectoria y capacidad, EE. UU. es el principal actor geopolítico del gran Caribe. Desde el siglo XIX, EE. UU. reconoció la importancia geopolítica de la región, cuando Mahan recomendó aumentar la influencia en el golfo de México y en la cuenca del Caribe a través del uso de fuerzas navales, el control de islas estratégicamente ubicadas y la construcción del canal de Panamá (Martínez, 2017, p. 6). En la actualidad, EE. UU. lidera asuntos de seguridad cooperativa en el gran Caribe a través de la “Iniciativa de Seguridad para la Cuenca del Caribe” (U. S. State Department, 2019b), cuyo esfuerzo principal es la continuación de la guerra contra las drogas coordinadamente con los países de la región (Martínez, 2017, p. 10); sin embargo, se enfrenta a la creciente influencia regional de Rusia y China, la enemistad de los gobiernos de la “troika de la tiranía” (Venezuela, Nicaragua y Cuba), la violencia criminal centroamericana y la posible disputa por petróleo frente a

las costas de Guyana (Fauriol, 2019). Para enfrentar estos retos, EE. UU. reactivó en 2008 la IV flota naval, la cual sirve como principal exponente del poder naval estadounidense en la región (Sánchez, 2016). Las acciones de EE. UU. en el gran Caribe son posibles por las acciones militares que le garantizan el ejercicio del control del mar. Más allá de contar con posición, este ejercicio requiere asegurar el acceso a la región de sus fuerzas navales a través de una defensa a ultranza del concepto de *mare liberum*, traducido en la libertad de navegación codificada en la Convemar.

Por su parte, Rusia y China vienen ejerciendo influencia en la región a través de medios militares y económicos, marcando el regreso de la *great power politics a América Latina* (McKibben, 2015). El objetivo de ambos es hacerle contrapeso a la influencia de EE. UU. en la región para disminuir su posición como potencia hegemónica en el hemisferio. Ambos países han encontrado que el Caribe, y en especial Venezuela (Ruehl, 2019), es un escenario propicio para ello gracias a las dificultades económicas de la región. China ha sabido aprovechar esto para ganar influencia a través apoyos al desarrollo de infraestructura (Hornby, 2019) y préstamos para inversión estatal (Kempe, 2019). Rusia demuestra su apoyo al régimen venezolano a través de la presencia de su poder aéreo (Kurmanaev, 2019) y naval (Trevithick, 2019) en la región.

Aunque Colombia ha mantenido su política de apoyo cuasiincondicional a EE. UU. (conocida como *respice polum*), la cual desde 1913 domina el pensamiento diplomático colombiano (Torres del Río, 2015, p. 27), pero gracias a la coyuntura que se presentó por el acuerdo de paz con las FARC, ha ampliado sus objetivos de política exterior. Colombia ha logrado desecuritizar la agenda nacional e internacional (Pastrana y Gehring, 2017, p. 50), buscando fortalecer relaciones con países latinoamericanos para asumir un rol de liderazgo. Aun así, el principal problema en la agenda de seguridad es el narcotráfico, en lo cual concuerda con EE. UU., Colombia es un aliado clave para ellos en la región y de esta alianza depende el desarrollo exitoso de su política exterior para el Caribe (Fauriol, 2019).

Asimismo, Colombia ha capitalizado la anterior posición. El declive de Venezuela, producto de su crisis interna (Cara, 2019), ha generado un vacío de poder que Colombia puede llenar. Igualmente, la crisis venezolana ha dificultado la consecución de objetivos geopolíticos por parte de Rusia y China, quienes se han visto obligados a defender la posición del gobierno venezolano solamente para intentar recuperar sus inversiones económicas (Hess, 2019). La complejidad geopolítica de la región ofrece oportunidades que Colombia puede explotar para aumentar su influencia, gracias a la inexistencia de un rival con capacidad en la región y los intereses que se tienen en común con EE. UU. En definitiva, Colombia se encuentra dando los pasos iniciales para convertirse en país líder de la región Caribe, la posición de liderazgo emergente se alinea con el objetivo principal de la Pnoec: aprovechar las oportunidades que la situación geopolítica le ofrece solo es posible con una estrategia

marítima definida y la voluntad política necesaria para ejecutarla, ambas son características de una PMO, por lo que la naturaleza marítima de la región puede llevar a que ese liderazgo impacte directamente la seguridad marítima.

Seguridad marítima en el gran Caribe: panorama actual y opciones para Colombia

Klein, 2011 define la seguridad marítima como la protección de territorio, infraestructura, economía, medioambiente y sociedad, de ciertos actos perjudiciales que ocurran en el mar. La ONU identificó siete amenazas específicas a la seguridad marítima: 1) piratería y robo en el mar, 2) actos terroristas, 3) tráfico de armas, incluyendo las de destrucción masiva, 4) narcotráfico, 5) tráfico ilegal de personas, 6) pesca ilegal y 7) contaminación intencional (ONU, 2008). Es sobre estos conceptos de amenazas a la seguridad marítima que trabajan la ONU, sus organismos subsidiarios y los Estados miembros. El gran Caribe sufre de distintas amenazas a la seguridad marítima y en la actualidad, las principales son los ataques contra embarcaciones comerciales, la deficiente seguridad en puertos, el aumento en narcotráfico y los desórdenes civiles en ciudades portuarias que afectan el libre tránsito de bienes (Clark, 2018).

Es así que el robo armado y la piratería, particularmente en aguas venezolanas, han sido identificados como los riesgos con mayor tendencia de crecimiento, pudiendo generar efectos negativos en Guyana y Trinidad y Tobago (Southern, 2019). Esto ha afectado tanto a embarcaciones mayores (ver tablas I y II) como menores. Los datos seleccionados, recopilados por el International Maritime Bureau de la ICC y que obedecen a reportes de estos delitos contra buques mercantes, muestran que la práctica total de incidentes se desarrollaron contra buques fondeados en MT, principalmente en las zonas de fondeo de Cartagena en Colombia y de los puertos petroleros José Antonio Anzoátegui y Puerto La Cruz en Venezuela. Esto hace que correspondan a robo en el mar, dificultando la acción de Estados distintos al costero sobre ellos. En cuanto a la afectación a embarcaciones menores, esto obedece a la crisis que vive Venezuela e impacta las actividades comerciales/pesqueras de Trinidad y Tobago en el golfo de Paria. Estos “piratas” no solamente se dedican al robo contra embarcaciones menores y de pesca, sino que están relacionados directamente con otras organizaciones narcotraficantes y en complicidad con algunos organismos estatales (Insight Crime, 2019). Este último fenómeno se encuentra subreportado en la región, posiblemente por el desconocimiento de los mecanismos supranacionales para este fin, la debilidad estatal en los territorios afectados y la desconfianza de las víctimas frente a los organismos de seguridad existentes.

Tabla I. Ataques e intentos de ataques a embarcaciones en el mar por país, lapso 2015-2019

País	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Colombia	5	4	6	1	1	19
Guyana	-	2	1	2	-	6
Venezuela	1	5	12	11	4	34

*Los datos corresponden al lapso enero-marzo del 2019.

Fuente: elaboración propia según datos del ICC International Maritime Bureau (ICC-CCS, 2018) y (ICC-CCS, 2019).

Tabla II. Ataques a embarcaciones en el mar por país y tipo de buque, lapso 2015- 2019

País	Tipo De Buque	2015	2016	2017	2018	2019*	Total
Colombia	Tanquero	1	1	1	1	-	4
	De Contenedores	-	-	-	-	1	1
	Pesquero	-	-	-	-	-	0
	Quimiquero	-	-	3	-	-	3
	Gasero LPG	-	1	2	-	-	3
	Carga General	2	2	1	-	-	5
Guyana	Tanquero	-	-	-	-	-	0
	De Contenedores	-	1	-	1	-	2
	Pesquero	-	-	-	-	-	0
	Quimiquero	-	-	-	-	-	0
	Gasero LPG	-	-	-	-	-	0
	Carga General	-	-	-	1	-	1
De Investigación	-	-	1	-	-	1	
Venezuela	Tanquero	-	1	4	7	3	15
	De Contenedores	-	-	-	-	-	0
	Pesquero	-	-	-	-	-	0
	Quimiquero	-	-	3	1	-	4
	Gasero LPG	-	2	2	-	-	4
	Carga General	1	2	3	-	-	6

Fuente: elaboración propia según datos del ICC International Maritime Bureau (ICC-CCS, 2015, ICC-CCS, 2016, ICC-CCS, 2017, ICC-CCS, 2018, ICC-CCS, 2019).

Para enfrentar las amenazas a la seguridad marítima se requiere, indispensablemente, del uso del poder naval. Las condiciones geográficas del gran Caribe y las pocas capaci-

dades navales de los Estados del Caribe hacen que se requiera operar en la ZEE de otros Estados; esta área tiene sus propias dinámicas en aspectos de seguridad. La creación de la ZEE ha sido reconocida por Booth, 1985, Sanguin, 1977, Kraska, 2011, entre otros, como un arreglo entre los principios legales opuestos de *mare clausum* y *mare liberum*, balanceando la territorialización con la libertad de navegación.

Así, la territorialización del mar es definida como “la idea de que la gestión del Estado se extiende desde la tierra hacia el mar en cuanto a derechos y deberes relativos al buen orden, la explotación de recursos y el ejercicio de soberanía” (Booth, 1985, p. 40) y ha sido entendida como el tratamiento paradójico del mar como tierra (Roszko, 2015). La libertad de navegación ha estado sujeta a la interpretación general que incluye la libertad para realizar actividades militares, siempre que estas no atenten contra las libertades de otros Estados (Klein, 2011, p. 44). Vale recordar que la Convemar permite a todos los Estados gozar en la ZEE de las libertades de alta mar, incluyendo la libertad de navegación (Conv, 1982, art. 58, 87). Por la naturaleza de la ZEE, se le otorgan poderes al Estado costero para utilizar y proteger los recursos naturales por motivos económicos y no para perseguir intereses tradicionales de seguridad (Galdorisi y Kaufman, 2002).

Ni la Convemar ni el derecho consuetudinario permiten al Estado costero regular o controlar las actividades militares de un tercer Estado en su ZEE. Esta posición es defendida por EE. UU. pero opuesta por China, quien argumenta que la rápida evolución tecnológica de equipos militares exige que se prohíban o restrinjan las actividades militares en la ZEE (Ziafeng y Xizhong, 2005). Asimismo, Brasil, Bangladesh, India y Pakistán también se oponen a las actividades militares de terceros en su ZEE, argumentando que estas interrumpen el desarrollo de actividades económicas y que tienen el derecho de prevenir actividades que interfieran con ellas (Van Dyke, 2004). EE. UU. Reino Unido, Holanda e Italia se oponen a la prohibición de actividades militares en la ZEE con los siguientes argumentos:

1. La Convemar no permite al Estado costero limitar actividades militares en su ZEE (Doran, 1995).
2. Es inútil especular sobre la permisibilidad de maniobras navales en la ZEE ya que, en principio, sí lo son (Oxman, 1984).
3. La libertad de navegación permite un amplio espectro de actividades militares legales, tales como maniobras y despliegue de fuerzas (Rauch, 1985), vigilancia y recopilación de inteligencia (Hayashi, 2005).

Una norma que permita a los Estados costeros regular la navegación en su ZEE atentaría contra *mare liberum* y contra el equilibrio existente entre el derecho a la libre navegación y los intereses de seguridad del Estado costero (Van Dyke, 2005).

Existen argumentos para limitar las actividades militares en ZEE de otro Estado, siendo el principal que “la interferencia con los derechos del Estado costero es inevitable” (Klein, 2011, p. 49) cuando se utiliza armamento; sin embargo, la posición basada en *mare liberum* otorga mayores argumentos para defender el desarrollo de estas actividades. El caso del canal de Corfú generó jurisprudencia al respecto, sentando el precedente de no intervención contra la libertad de navegación incluso en defensa de intereses de seguridad del Estado costero (Van Dyke, 1991). Asimismo, la obligación del uso de alta mar exclusivamente para fines pacíficos (Conv, 1982, art. 88) que se extiende a la ZEE (Conv, 1982, art. 58(2)) no va en contra del desarrollo de operaciones navales en ese espacio marítimo, ya que por propósitos no pacíficos se entienden solamente el uso o la amenaza de uso de la fuerza contra el Estado costero (ONU, 2008).

Las propuestas dirigidas a regular las actividades militares en la ZEE se limitan a no realizar ejercicios de fuego real y a hacerlo lejos de zonas de tránsito o bajo jurisdicción del Estado (Djalal, Yankov y Bergin, 2005). Attard, 1987 resume la complejidad de determinar la legalidad de realizar actividades militares en la ZEE:

Mientras que la integridad territorial puede requerir contener los usos militares de la ZEE, la seguridad internacional puede a su vez requerir ciertos usos militares del mar. Es este equilibrio entre realidades contradictorias el que debe ser logrado por el derecho internacional en relación al uso de la ZEE para fines pacíficos (p. 69).

Es así que se requiere de un equilibrio entre los derechos del Estado costero y los terceros Estados, todo en aras de la seguridad internacional. El desarrollo de actividades militares en la ZEE de otro Estado es posible y potencialmente beneficioso para la seguridad marítima regional, siempre y cuando se mantenga un equilibrio entre los intereses de los Estados involucrados.

(Klein, 2011, p. 327) reconoce que una territorialización excesiva fundamentada en *mare clausum* iría en detrimento de la seguridad marítima, cuando propone que los Estados se concentren en defender los intereses inclusivos. Esto es, imponer la visión de *mare liberum* codificada en la Convemar sobre la tendencia de ciertos Estados a extender su jurisdicción según el principio de *mare clausum*, limitando la capacidad de otros Estados de realizar actividades militares donde el derecho del mar se los permite.

¿Cómo se relaciona esto con la situación colombiana?

Para el caso de Colombia, la Armada Nacional ya ha realizado operaciones navales (distintas a ejercicios navales) por fuera de su ZEE. En los últimos cinco años, unidades navales han participado en cuatro expediciones del Programa Antártico Colombiano (Colombia,

2018) en las operaciones contra piratería Atalanta y Ocean Shield, lideradas por la OTAN y la Unión Europea (Alonso, 2017), y en operaciones contra el narcotráfico enmarcadas dentro de las campañas navales Orión (Díaz, 2018). Estos últimos dos casos fueron de operaciones de seguridad marítima para atacar, de manera colaborativa, dos amenazas específicas (piratería y narcotráfico) que afectan a todo el sistema internacional. Solamente las operaciones Anfritrite y Alnilam (desarrolladas en Orión I y II) se llevaron a cabo en el gran Caribe. En ellas, unidades navales colombianas navegaron en ZEE de otros países en cumplimiento de la misión ordenada bajo coordinación del Centro de Fusión de Inteligencia Internacional, conformado por personal de los países participantes (Díaz, 2018, p. 17). Al estar enmarcadas dentro de una campaña naval combinada, las operaciones navales colombianas en ZEE extranjeras contaban con conocimiento y autorización previa de los gobiernos involucrados e incluso con presencia de personal militar a bordo de las unidades colombianas. El alto nivel de cooperación regional en estas operaciones no permitió que surgieran discusiones sobre el desarrollo de las operaciones de seguridad marítima en ZEE de otro Estado.

Lo anterior muestra cómo Colombia ha utilizado sus fuerzas navales para desarrollar operaciones de seguridad marítima en ZEE extranjeras, de manera colaborativa en pro de intereses inclusivos. Los esfuerzos cooperativos han sido identificados como claves para una lucha efectiva contra la piratería y el robo en el mar (Klein, 2011, p. 121). Esta colaboración es fundamental para combatir amenazas a la seguridad marítima, particularmente en la región, a través de cooperación e inteligencia integrada, centros de fusión y operaciones combinadas (Pelcastre, 2018). Este precedente es útil para realizar otro tipo de operaciones encaminadas a aumentar la influencia regional, requisito indispensable para ser PMO. La participación internacional de las fuerzas militares, en operaciones ordenadas por el Consejo de Seguridad de la ONU, le ha dado a Colombia herramientas de influencia para desarrollo de su política exterior, particularmente reconocimiento (Alonso, 2017) y, en ambos, el rol de la Armada fue vital para el éxito de la misión asignada.

La Armada Nacional ya empezó a adquirir experiencia en labores antipiratería, por lo que puede contribuir a enfrentar esta amenaza recurrente en aguas del Caribe oriental. Por tanto, existe la oportunidad de asumir el liderazgo regional en la lucha contra esta amenaza y contribuir al restablecimiento del buen orden en el mar. Las características de las amenazas a la seguridad marítima presentes en el gran Caribe obligan a que se replanteen los esquemas de cooperación existentes, buscando que estos permitan acciones decisivas por parte de terceros Estados en ZEE y, principalmente, en MT.

El principal desarrollo en relación a mejorar las capacidades para hacer cumplir la ley en el Mar Territorial ha sido a través de la cesión voluntaria de la soberanía del Estado Ribereño permitiéndole a otros Estados poder ejecutar acciones para cumplir la ley en dicho espacio marítimo. Esta modificación se ha considerado

necesaria para responder a la realidad práctica de que no todos los Estados tienen suficientes recursos disponibles para enfrentarse a ciertas amenazas a la seguridad marítima, especialmente el narcotráfico y la piratería (Klein, 2011, p. 144).

Surge para Colombia la oportunidad de aumentar su influencia geopolítica en el Caribe a través del uso del poder naval en el Caribe oriental a través de operaciones antipiratería y narcotráfico, bajo un modelo de cooperación similar al existente. El modelo de cooperación puede adaptarse al desarrollado para atacar la piratería en Somalia, muy exitoso para combatir esta amenaza (Kraska y Wilson, 2009, Southern, 2019). Así, la cooperación debe enfocarse en Guyana y Trinidad y Tobago, ya que crear una relación más estrecha con estos dos países es de importancia estratégica porque permitiría obtener una posición ventajosa en uno de los puntos de confluencia del Caribe y contribuiría a ganar sus votos a las iniciativas presentadas por Colombia en los organismos regionales.

Trinidad y Tobago es un estado archipelágico (Dec. 24, 1986) con líneas de base recta trazadas en el aviso 206 de 1988 (Oficina de asuntos legales ONU, 2004, pp. 29-31). Esta condición hace que el área de mayor interés para operaciones contra piratería, dentro del golfo de Paria (ver figura 3) corresponda a aguas archipelágicas donde Trinidad y Tobago tiene ejercicio pleno de soberanía. Lo anterior obligaría a que las operaciones se desarrollen en la ZEE al norte y al este de las islas, en colaboración estrecha con las autoridades, siendo el modelo de las operaciones Alnilam de la campaña naval Orión una opción viable; sin embargo, se puede hacer presencia en el costado occidental de Trinidad a través de visitas portuarias con unidades de guerra dentro del marco de visitas oficiales, o cooperación en entrenamiento y dotación como el modelo de cooperación triangular Uscap (Tickner, 2016, p. 19). Es así que cualquier actividad militar colombiana en el golfo de Paria requeriría una cesión de soberanía por parte de Trinidad y Tobago, lo cual podría lograrse a largo plazo a través de un esfuerzo diplomático fuerte e integral.

Guyana es un caso especial debido al diferendo marítimo que tiene con Venezuela por el sector del Esequibo, el cual cuenta con yacimientos petroleros estimados en 5,5 billones de barriles de crudo, según las últimas exploraciones (ExxonMobil, 2019).

La zona ha visto reciente actividad naval venezolana contra los intereses guyaneses. En diciembre del 2018, la Armada de Venezuela detuvo las actividades de exploración sísmica de la motonave Ramform Tethys, buque noruego al servicio de ExxonMobil (Krauss, 2018), interceptándola en aguas en disputa entre ambos países mientras exploraba el bloque Stabroek (ver figura 4). Esta acción fue apoyada tanto por el gobierno como por los partidos de oposición en Venezuela (Zerpa y Vásquez, 2018).

Esta acción atentó contra la seguridad y el buen orden en el mar, fue una interdicción ilegal que detuvo una actividad económica autorizada por Guyana en su ZEE. Asimismo, Venezuela pudo desarrollar esta acción debido a que Guyana no cuenta con medios nava-

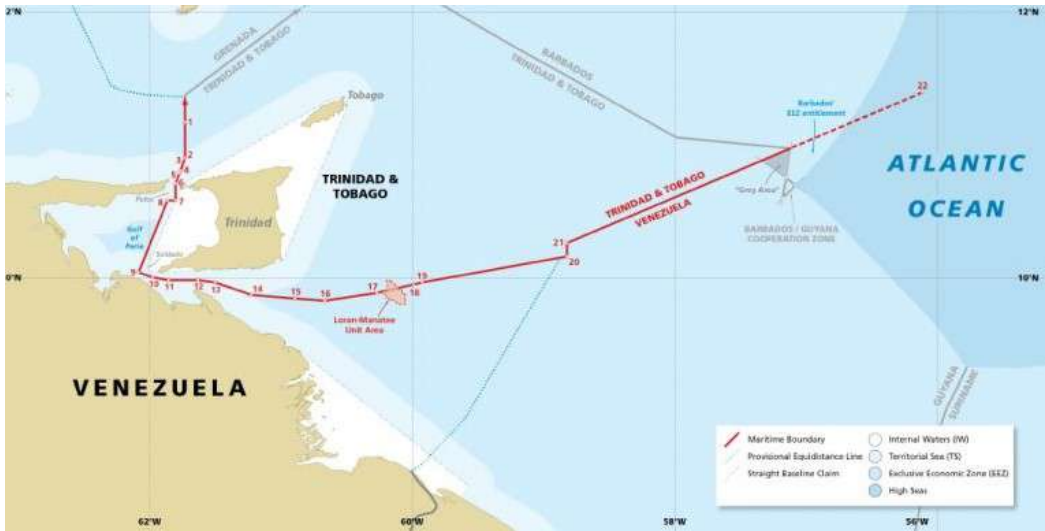


Figura 3. Límites marítimos entre Venezuela y Trinidad y Tobago (selección)

Fuente: (International Mapping, 2019).

les para defender sus derechos soberanos (Moreno, 2018). Es así que Guyana podría ver en Colombia un aliado capaz de hacerle contrapeso geopolítico a las pretensiones territoriales venezolanas y, por tanto, la Armada Nacional debe estar preparada para actuar en el futuro en caso de que el gobierno decida apoyar diplomáticamente a Guyana en su reclamo territorial sobre el Esequibo.

La amenaza a la seguridad marítima regional que requiere mayor atención por parte de Colombia es la pretensión territorial de Nicaragua sobre las aguas del Caribe occidental. Los fallos de la Corte Internacional de Justicia que han ayudado esta pretensión son uno de los principales fenómenos geopolíticos que afectan a Colombia en la actualidad (Rojas, 2019), ya que la posición colombiana se ha mantenido en que con el fallo se encontraba en juego una cuestión de “interés vital nacional, la seguridad del Caribe Occidental” (CR 2012/13). Las acciones de Nicaragua al este del meridiano 82º W son producto de una política de Estado que buscaba provocar y desafiar a Colombia luego del desconocimiento de Esguerra-Bárceñas en 1980 (Londoño, 2015, p. 211). Esta amenaza a la seguridad del Caribe ha sido enfrentada por EE. UU. a través de su Programa de Libertad de Navegación, por lo que Colombia puede aprender mucho de este programa, y a continuación se detalla cómo funciona y qué lecciones se han asimilado.

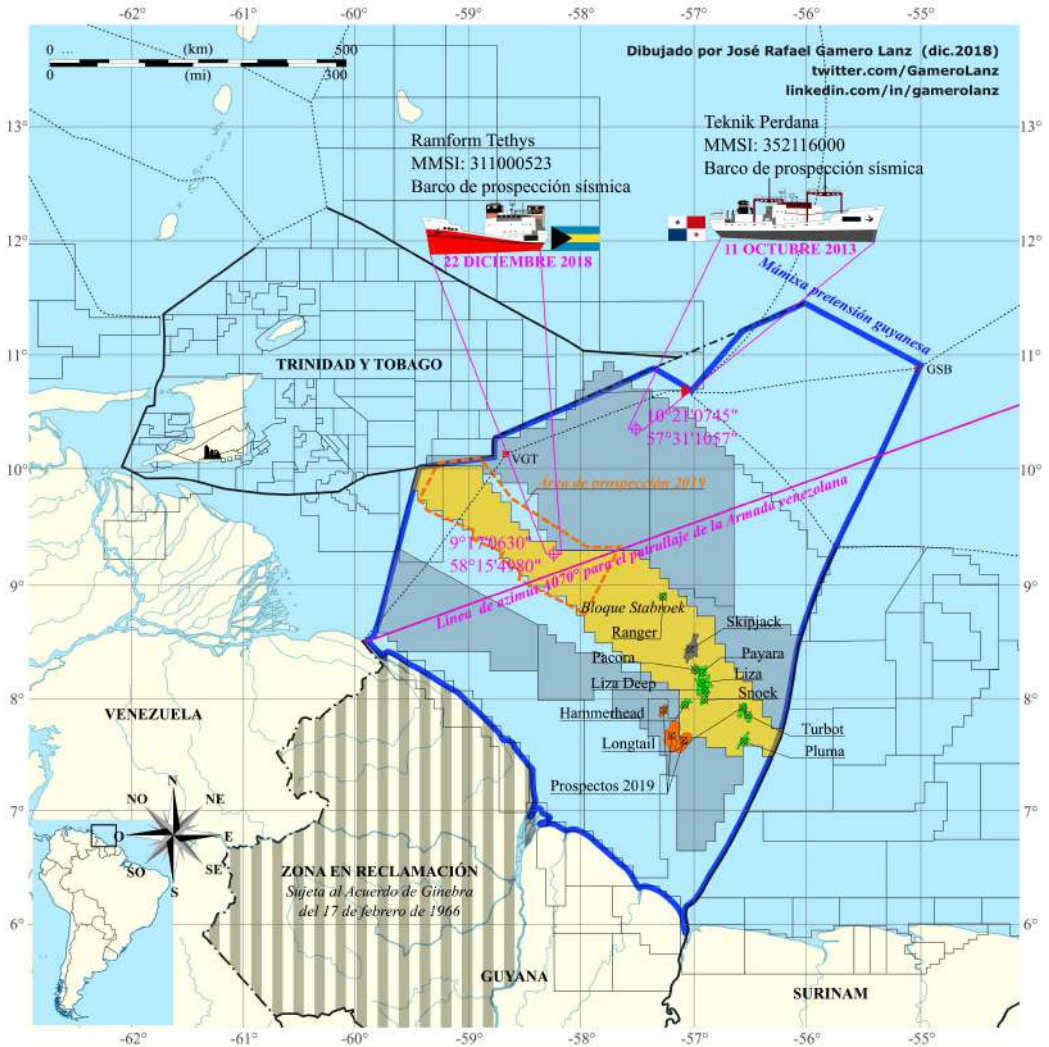


Figura 4. Zona del Essequibo en disputa y ubicación incidentes con buques exploradores

Fuente: (Gamero, 2018).

Mare Liberum aplicado: el Programa de Libertad de Navegación de EE. UU.

El principio de *mare liberum* es el pilar de la seguridad marítima en el mundo moderno debido a la importancia de desarrollar operaciones navales en las ZEE de otros países, llevando a que las potencias marítimas lo defiendan a ultranza. Desde el fin de la guerra fría, EE. UU. se convirtió en la potencia naval indiscutible del mundo. Por tanto, es el país que

más tiene que perder si se restringen sus derechos y libertades en el mar, ya que el derecho legal de proyectar su fuerza a través de este es vital para su seguridad nacional (Roach y Smith, 2012, pp. 8-9) y esto ha hecho que defienda el concepto de *mare liberum* desde las negociaciones de la Convemar (Kraska, 2011).

EE. UU es el principal defensor de *mare liberum* en el mundo debido a la naturaleza global de sus intereses políticos, económicos y estratégicos (Gudev, 2018). Para ello, utiliza argumentos basados tanto en el liberalismo como en el realismo. Tanto Etzioni, 2016 como Stires, 2019 explican la importancia que EE. UU le da a *mare liberum*, ya que al facilitar el comercio y el acceso a los mercados mundiales se convierte en principio fundamental del orden internacional (argumento liberal), y porque permite el uso de su poder naval para proyectar su poderío militar a cualquier lugar del mundo (argumento realista). Acorde con la ideología liberal, las leyes de EE. UU están dirigidas a facilitar el tránsito por sus aguas y puertos de buques mercantes de bandera extranjera, eximiéndolos de requerimientos que atenten contra el ejercicio de libertad de navegación en su ZEE y limitando su jurisdicción sobre asuntos ambientales a los necesarios para ingresar a sus puertos (Kraska, 2010). Desde el realismo, es imperativo para el ejercicio de la diplomacia naval de EE. UU. realizar actividades militares en ZEE de otros Estados.

La defensa de *mare liberum* es “una batalla que EE. UU. no puede permitirse perder” (Stires, 2019). De esta necesidad surge el Programa de Libertad de Navegación (FON Program), el cual desde 1983 ha coordinado y dirigido las acciones de diplomacia naval contra los países que buscan menoscabar *mare liberum* a través de la territorialización del mar (U. S. State Department, 2019a). El principal modo de territorialización del mar es el reclamo marítimo excesivo que hace un Estado para adjudicarse mayor territorio o jurisdicción que el permitido de acuerdo con lo establecido en la Convemar. Una de las acciones con que el FON Program disputa reclamos marítimos excesivos de otros países es a través de una operación de libertad de navegación (Fonop), llevada a cabo por buques de guerra (Freund, 2017). Las figuras 5, 6 y 7 muestran ejemplos teóricos y reales de Fonop desarrolladas por EE. UU.

La figura 5 muestra una Fonop para disputar el reclamo excesivo de MT que un Estado hace alrededor de una isla artificial o de una elevación de baja mar que quiere hacer pasar como isla.

La figura 6 muestra la operación realizada para impugnar el requerimiento que hace un Estado de aviso previo para que una unidad naval haga paso inocente. Por definición de la Convemar, el paso inocente es un derecho de todos los buques y no exige dar aviso previo al Estado costero.

La figura 7 muestra la Fonop desarrollada en 2016 por el USS Decatur contra el reclamo marítimo excesivo de China, al trazar líneas de base recta ilegales alrededor de las islas

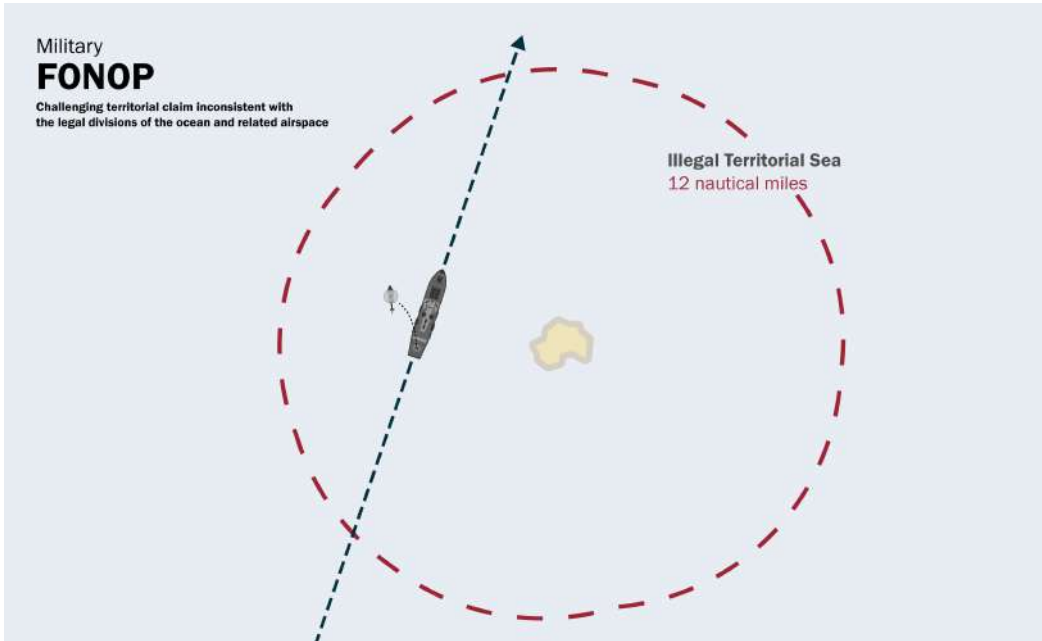


Figura 5. Fonop dentro de reclamo excesivo de MT

Fuente: (Freund, 2017).

Paracel. Nótese que se mantiene el respeto al MT medido desde las líneas base de cada isla.

EE. UU. desarrolla Fonop para disputar reclamos excesivos de Estados sin importar si las relaciones con ellos son amigables o abiertamente hostiles, ya que consideran importante prevenir el surgimiento de precedentes legales que atenten contra *mare liberum* (Etzioni, 2016), (Gudev, 2018, p.44). La investigación de (O'Hara, 2016) corrobora empíricamente esto, encontrando que el factor fundamental para el desarrollo de Fonop es la existencia de un reclamo marítimo excesivo y que no se ve influenciado por el nivel de riqueza o poderío militar del Estado al que le realizan la operación, ni por la existencia de tratados bilaterales, ni el tipo de gobierno del Estado.

Por ello, el comportamiento adecuado del buque de guerra es clave para el éxito de una Fonop. Las acciones realizadas por el buque de guerra deben ser acordes a la posición que el Estado asume respecto al régimen de navegación que aplica en el área marítima donde se encuentra. Comportamientos equivocados se han presentado en el pasado; la Fonop realizada en 2015 por el USS Lassen no cumplió el objetivo ordenado, pues este solo realizó un tránsito dentro de las 12 millas náuticas de una isla artificial china en el arrecife Subi, lo cual fue interpretado como paso inocente (Choi, 2015); sin embargo, y a pesar del procedimiento táctico incorrecto, ayudó a generar apoyo entre los países de la región para futuras

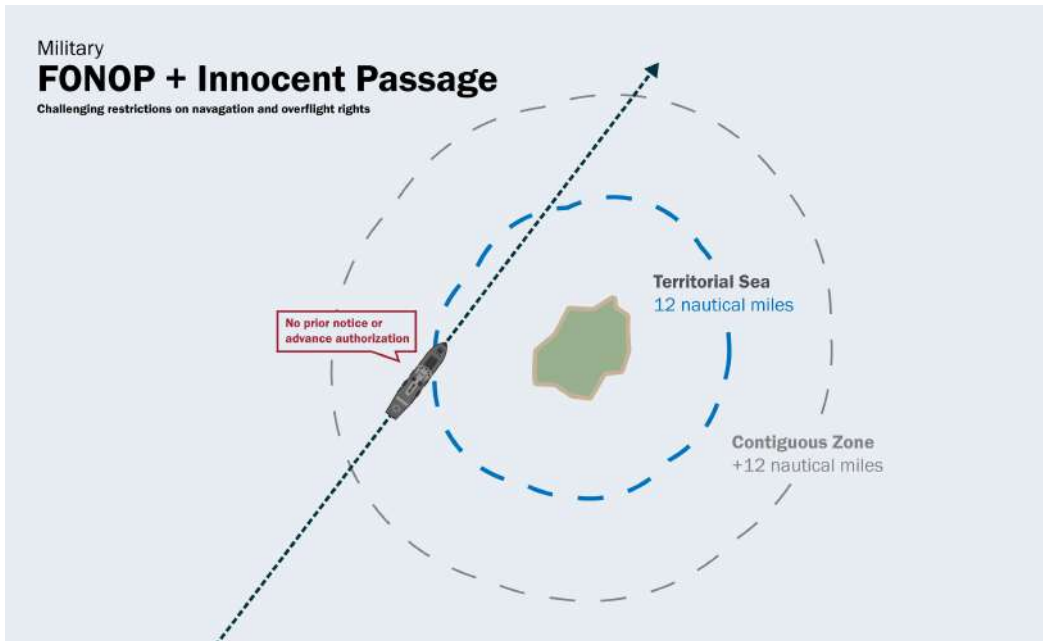


Figura 6. Fonop contra requerimiento de previo aviso para paso inocente

Fuente: (Freund, 2017).

Fonop y cooperación mutua (Wagner, 2016).

El desarrollo de Fonop trae consigo riesgos para los buques involucrados. En septiembre del 2018, el USS Decatur fue casi colisionado por el destructor chino Lanzhou mientras realizaba una Fonop en las islas Spratly (Panda, 2018). EE. UU. defendió la acción de su buque basándose en la aplicación de las reglas del camino (Werner, 2018), mientras que China declaró que la Fonop americana era “una amenaza a su soberanía y seguridad” y que el Lanzhou realizó “procedimientos de identificación y verificación acordes con la ley” (Ru, 2018). Los riesgos anteriormente descritos no siempre se materializan ya que en Fonop más complejas, como la desarrollada en febrero del 2019 por los buques USS Spruance y USS Preble en el arrecife Mischieff, las interacciones entre buques de EE. UU. y China fueron descritas como rutinarias y sin acontecimientos notables (Werner, 2019).

EE. UU. ha buscado apoyo de otros Estados para realizar Fonop en el mar del sur de China. En agosto del 2018, el Reino Unido realizó una Fonop con el buque HMS Albion en el área de las islas Paracel, a la cual China reaccionó alegando que su soberanía había sido violada por el buque británico (Kelly, 2018). A esto respondió la Royal Navy aclarando el tipo de Fonop realizada: el Albion nunca pasó a menos de 12 MN de las islas Paracel ocupadas por China, pero sí disputó el trazado ilegal de líneas de base recta y el reclamo

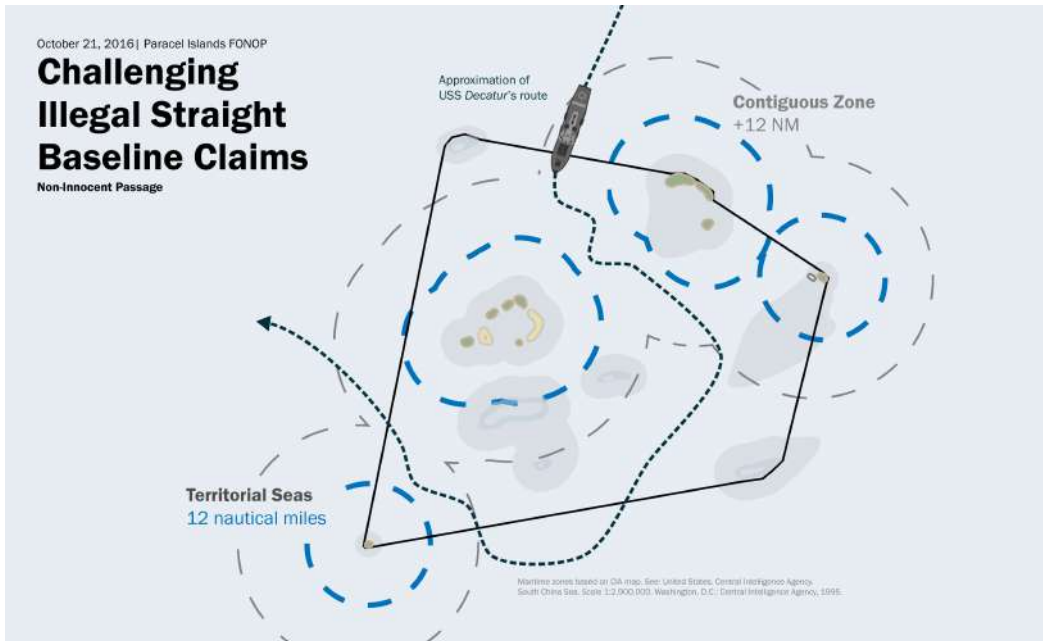


Figura 7. Fonop realizada contra reclamo excesivo por trazado ilegal de LBR en las islas Paracel, mar del sur de China

Fuente: (Freund, 2017).

chino de aguas archipelágicas (Jones, 2018). Más recientemente, EE. UU. ha hecho saber a Australia que le interesa que se involucren en el desarrollo de Fonop en el mar del sur de China (Marex, 2018). La posición de los analistas de defensa australianos es cautelosa, pues se interesan en mantener una influencia geopolítica en la región (Goldrick, 2018), pero les preocupa la escalación innecesaria de tensiones internacionales (Bisley, 2016) y el uso de este tema como herramienta electoral (Henry, 2019). Para construir la confianza mutua necesaria para el apoyo internacional, se requiere compartir y difundir información con transparencia antes de realizar una Fonop (Wagner, 2016).

La responsabilidad que genera el desarrollar una Fonop obliga a que estas continúen hasta que se cumpla el objetivo estratégico de hacer que el Estado costero se retracte de su reclamo marítimo excesivo. Interrumpir la continuidad de estas operaciones hace que disminuya notablemente la credibilidad del Estado que las realiza, afectando su capacidad de influencia y liderazgo regional (Choong, 2018). Asimismo, puede ser interpretado por los Estados vecinos como una señal de debilidad manifiesta o falta de voluntad política (Le Miere, 2014), por ello los Estados deben cuidar que el desarrollo de estas operaciones no se convierta en un fin en sí mismo, sino que estas deben ser siempre una herramienta al servicio de la política exterior que contribuya a una estrategia con objetivos claros. Desa-

rollar un programa de Fonop desarticulado del elemento diplomático generaría tensiones innecesarias entre los Estados involucrados. (Goldrick, 2018) argumenta que, más allá de la defensa de libertad de navegación como pilar del orden mundial liberal, el asunto realmente importante para EE. UU. es el dominio militar del mar en el sudeste de Asia. EE. UU. debe continuar defendiendo la libertad de navegación, especialmente en áreas en disputa (Tangredi, 2012, p. 84) y esto se mantiene en línea con los fundamentos realistas del FON Program y con la necesidad de EE. UU. de mantener una capacidad de influencia en áreas estratégicas del mundo a través del uso de sus fuerzas navales.

Aunque el esfuerzo principal del FON Program se encuentra actualmente en el mar del sur de China, también se desarrolla en el resto del mundo. En el gran Caribe, EE. UU. se opone a reclamos marítimos de Nicaragua y Venezuela (U. S. Defense Department, 2014), entre otros. En ambos casos aplicaron herramientas diplomáticas y militares a través del FON Program y en la tabla III se detallan los reclamos marítimos de los países mencionados y las acciones de EE. UU.

Tabla III. Reclamos marítimos excesivos de Nicaragua y Venezuela según EE. UU.

País	Fecha	Reclamo Marítimo	Acción EE.UU.	Observación
Nicaragua	Dic/1979	Decreto 205 de 1979 – reclamando soberanía sobre la plataforma continental y todo lo que en ella se encontrara	Protesta diplomática en 1982 y 1985. FONOP de 1982 a 1991, 1993, 1998 y 1999.	Decretos anulados por la Ley 420 de Áreas Marítimas de 2002
	Oct/1983	Decreto – declarando zona de seguridad de 25 MN, requiriendo aviso previo de 15 días para tránsito de buques de guerra	FONOP en 1991, 1992 y 1993	
	Ago/2013	Decreto 33 de 2013 estableciendo LBR en el Caribe.	Protesta diplomática en 2014 FONOP en 2014 y 2015	Ver Anexo A para coordenadas y mapa
Venezuela	Jul/1968	Decreto Presidencial estableciendo LBR a lo largo de la boca del río Orinoco	Protesta diplomática en 1989	—
	2000	Reclamo de Golfo de Venezuela como bahía histórica	Protesta diplomática en 2000	Fuerzas venezolanas se opusieron a presencia de buques y sobrevuelos de EE.UU. en el Golfo de Venezuela y en su ZEE.
	2000 2007 2011 2014	Reclamo de permiso para tránsito y desarrollo de operaciones militares en ZEE	Protesta diplomática en 2000, 2007, 2011 y 2014 FONOP en 2014, 2016, 2017, 2018	

Fuente: elaboración propia a partir de O’Hara, 2016; reportes oficiales del U. S. Defense Department, 2014; informes del FON Program al Congreso de los años mencionados (DoD Oceans Policy Advisor, 2019).

En otra realidad, Nicaragua reclama espacios marítimos en el Caribe a través del Decreto 33 de 2013 (Presidente de Nicaragua, 2013), en el cual establece sus líneas de base recta. El trazado de estas líneas no obedece a las condiciones establecidas por la Convemar, por lo que dicho reclamo marítimo es excesivo. EE. UU. ha hecho uso de medidas diplomáticas y militares para impugnar el reclamo de Nicaragua. Asimismo, los gobiernos de Costa Rica y Colombia elevaron protestas diplomáticas en cartas a la ONU en octubre y noviembre del 2013 respectivamente, pero ninguno ha realizado operaciones navales para demostrar oposición al reclamo marítimo. En febrero del 2019, el Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (Ineter) publicó en su página web el mapa actualizado de sus espacios marítimos en el Caribe (Saumeth, 2019), reuniendo los límites trazados por la CIJ en el fallo del 2012 junto con la delimitación del Decreto 33 de 2013. La figura 8 muestra una vista detallada del mapa anteriormente mencionado, aunque Colombia no realizó una protesta diplomática a la publicación de este mapa.

Colombia puede planear y desarrollar una Fonop para enfrentar los reclamos marítimos excesivos de Nicaragua y para defender el derecho de la comunidad internacional a la libertad de navegación en el Caribe occidental. Planear una Fonop requiere que se identifique plenamente la extensión del reclamo marítimo excesivo, el cual fue determinado por el siguiente procedimiento:

- Dibujar las áreas marítimas reclamadas por Nicaragua según el Decreto 33 de 2013.
- Dibujar las áreas marítimas a las que Nicaragua tiene derecho según su configuración geográfica y el derecho del mar.
- Superponer las áreas anteriores para hallar la intersección de ambas. Esta intersección da como resultado el área de reclamo marítimo excesivo de Nicaragua, es decir, el área que Nicaragua considera como aguas interiores o MT, pero que, según el derecho del mar, no cumplen las características geográficas para serlo.

Las áreas marítimas reclamadas por Nicaragua se encuentran dibujadas en la figura 9. Allí se observa que, en efecto, el trazado de las LBR atenta contra el artículo 7 del derecho del mar, ya que 1) la costa no es altamente dentada y 2) no hay una franja de islas en la vecindad inmediata de la costa que dificulte la delimitación del MT. Al seguir lo escrito en el Decreto 33 de 2013, se calculó que Nicaragua reclama 22 052 kilómetros cuadrados de aguas interiores y 11 512 kilómetros cuadrados de MT en el mar Caribe.

Asimismo, la figura 10 muestra las áreas marítimas bajo soberanía de Nicaragua de acuerdo con su geografía y las normas codificadas en el derecho del mar. Al proyectar 12 millas náuticas desde las líneas base de la costa oriental de Nicaragua y de sus islas, se obtiene un área de 20 177 kilómetros cuadrados de MT y se contemplan como aguas interiores las lagunas Bismuna, Páhara, Wohutna, de Perlas y de Bluefields, comprendiendo un área de 1070

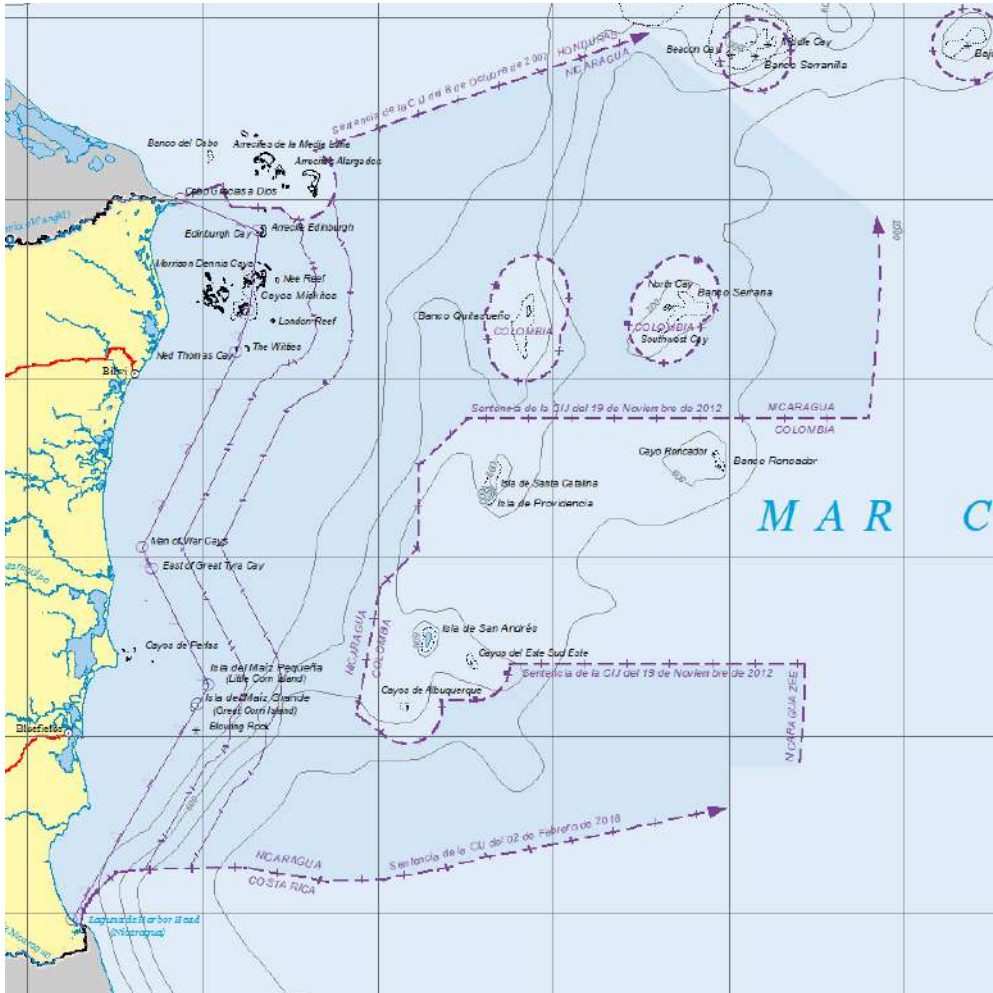


Figura 8. Espacios marítimos de Nicaragua en el Caribe (selección)

Fuente: (Ineter, 2018).

kilómetros cuadrados. El trazado de las líneas de base recta se mantiene en esta figura para efectos de comparación.

En la figura **ii** se visualiza la intersección de las dos áreas anteriores, la que permite determinar que Nicaragua tiene un reclamo marítimo excesivo en el que busca apropiarse de 10 719 kilómetros cuadrados de aguas internacionales. Este reclamo marítimo excesivo atenta contra el ejercicio de la libertad de navegación, derecho de toda la comunidad internacional.

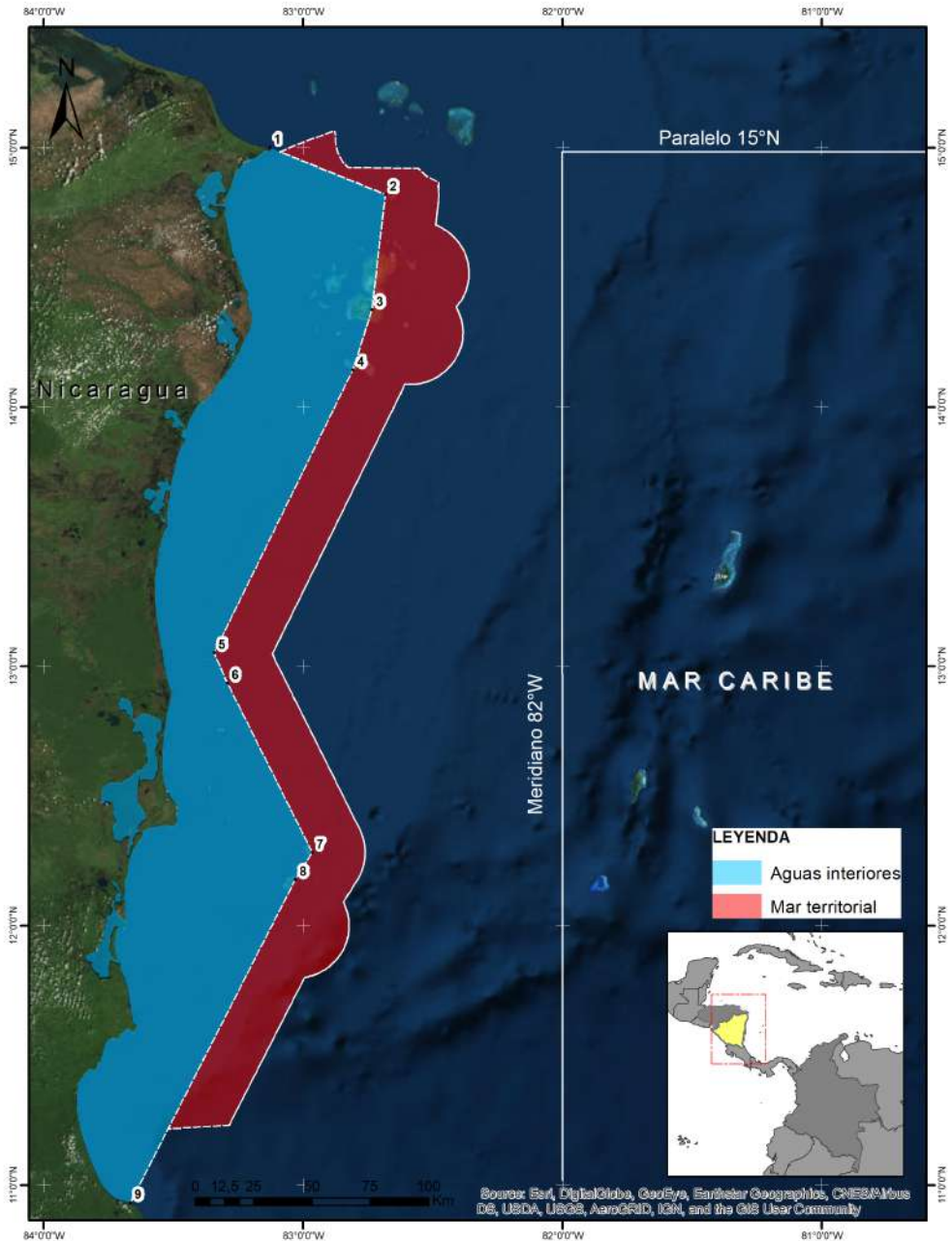


Figura 9. Áreas marítimas de Nicaragua según el Decreto 33 de 2013

Fuente: cartografía elaborada en ArcGIS10.6 por Echeverry-Hernández, 2019.

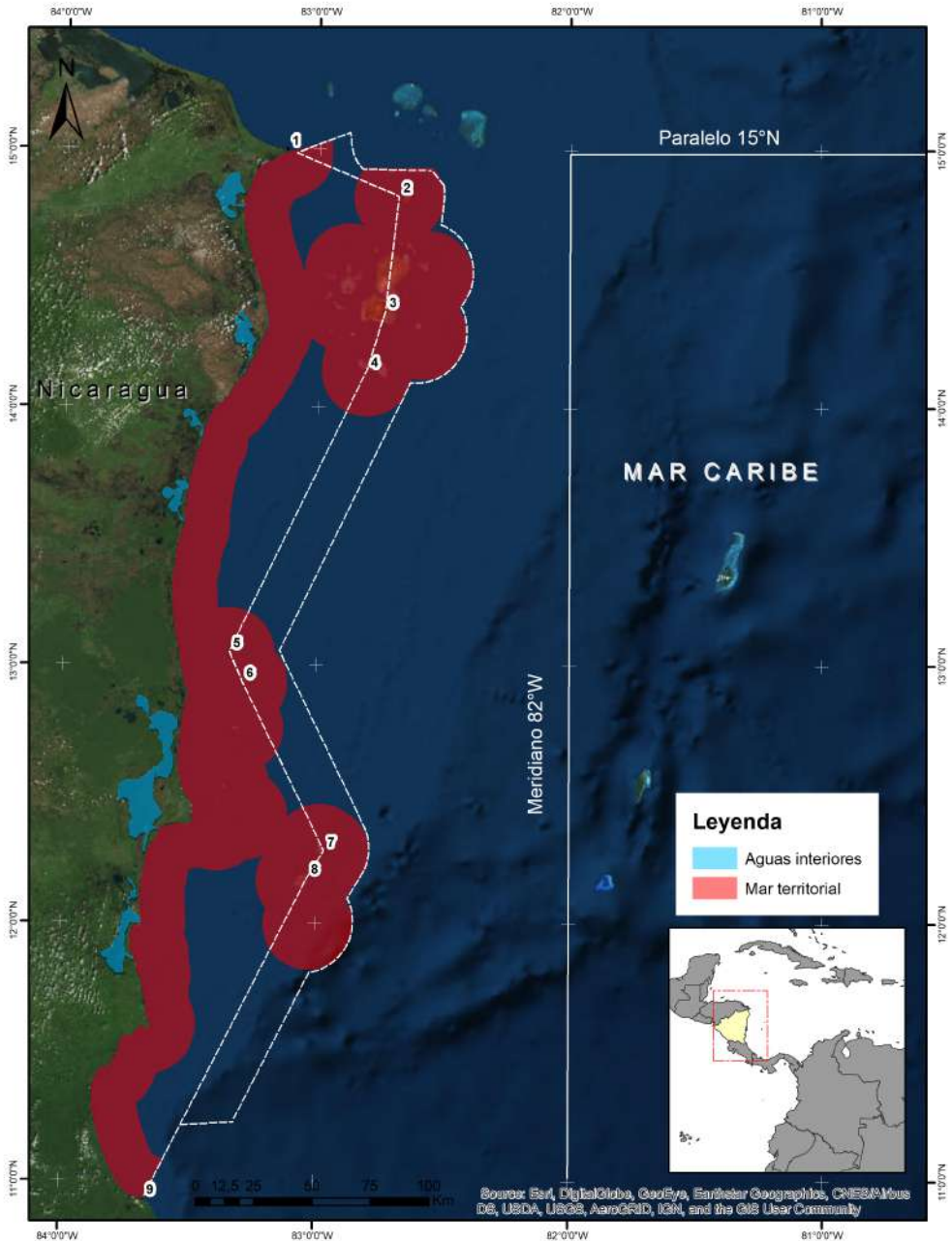


Figura 10. cartografía elaborada en ArcGIS 10.6 por Echeverry-Hernández, 2019.

Fuente: cartografía elaborada en ArcGIS 10.6 por Echeverry-Hernández, 2019.

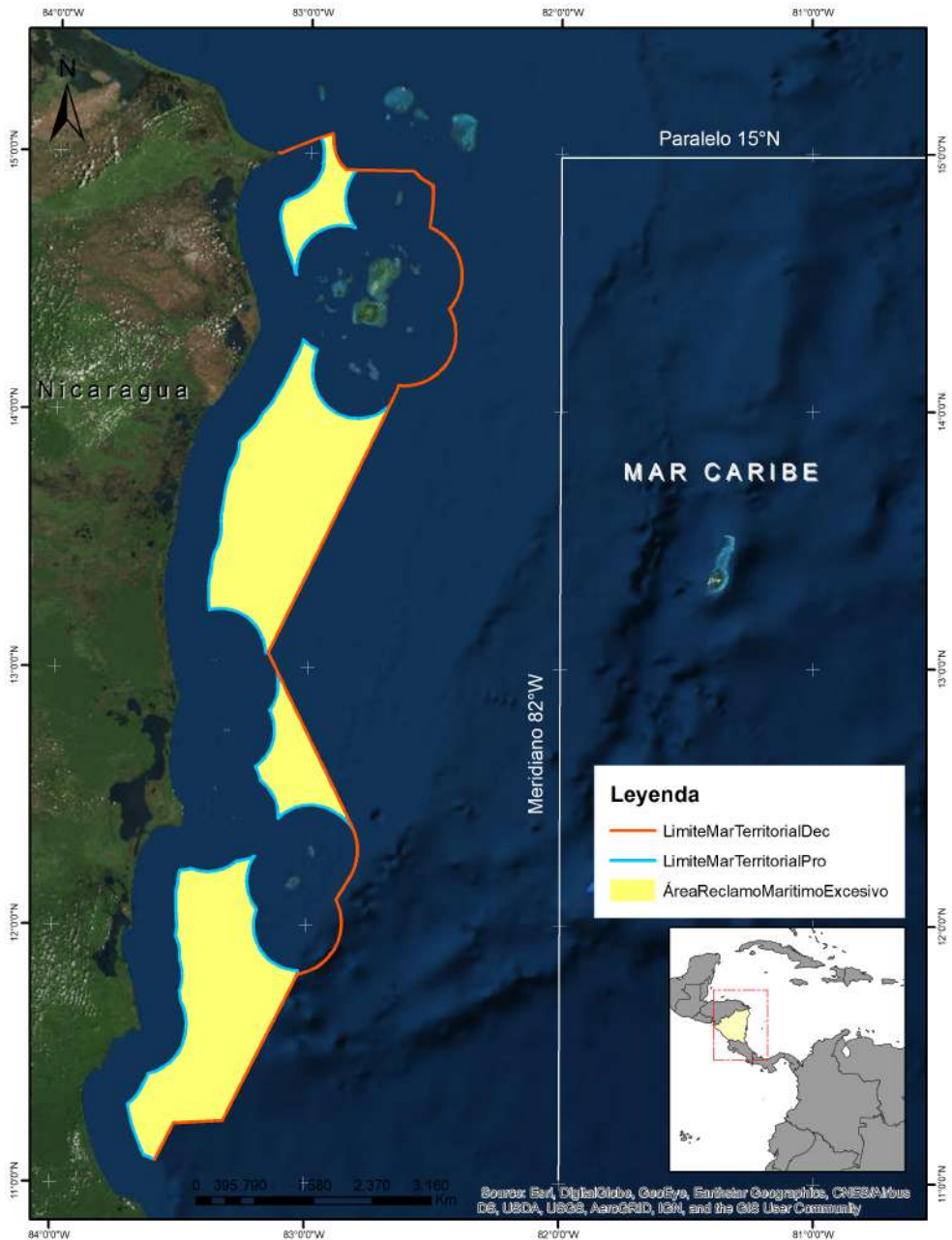


Figura 11. Área de reclamo marítimo excesivo de Nicaragua en el Caribe occidental.

Fuente: cartografía elaborada en ArcGIS 10.6 por Echeverry-Hernández, 2019.

Las áreas de reclamo marítimo excesivo (amarillo) son de interés operacional, pues es allí donde se deben desarrollar Fonop. Dentro de esta área las unidades navales deben ejercer su derecho a la libre navegación, actuando como lo harían al navegar en la ZEE de cualquier otro país sin atentar contra los derechos soberanos de Nicaragua, y para que no sea confundido con paso inocente, la unidad que realice la Fonop debe hacer maniobras militares tales como lanzamiento de aeronaves o botes, o ejercicios navales que no involucren el uso de armamento. En caso de efectuar paso inocente, la unidad que realice la Fonop debe tener cuidado de no cometer ninguna de las acciones que la Convemar considera como perjudiciales para la paz, el buen orden y la seguridad del Estado costero (Conv, 1982, art. 19). Vale recordar que definir si un paso es o no inocente es siempre materia de controversia entre el Estado costero y el Estado que abandera al buque que realiza el paso (Klein, 2011).

Existen tanto facilitadores y obstáculos para el desarrollo de Fonop en el Caribe occidental para enfrentarse a los reclamos marítimos excesivos de Nicaragua, por un lado, la posición relativa de las bases navales de Colombia frente a las áreas de reclamo marítimo excesivo permite que las Fonop puedan realizarse sin depender del apoyo logístico de otro país. Asimismo, el interés de EE. UU. en ser apoyado por otros Estados en su FON Program da cabida a que Colombia reciba apoyo diplomático, e incluso militar, si decide realizar Fonop contra Nicaragua. Por otro lado, el fortalecimiento de las fronteras psicolegales en el Caribe occidental luego del fallo de la CIJ del 2012 y la “novedad” de este tipo de acciones en la región, dificultarían el desarrollo de Fonop de manera rutinaria; sin embargo, de estos obstáculos surge una oportunidad: realizar una Fonop generaría tal impacto político y diplomático que se vuelve la herramienta perfecta para generar una crisis en la región. Además, se cuenta con la ventaja de que la defensa de la libertad de navegación no tiene nada que ver con las demandas impuestas por Nicaragua contra Colombia en curso en la CIJ, por tanto, el margen de maniobra político de Colombia no se vería limitado por tener que asumir una posición frente a las decisiones de la CIJ.

Conclusiones

La diplomacia naval se mantiene como una herramienta importante de la política exterior debido a su efectividad, flexibilidad, relación costo-beneficio favorable y a que ofrece una gran variedad de opciones distintas a la guerra (Le Miere, 2014, p. 81). Para desarrollar actividades de diplomacia naval se requiere hacer actividades militares en ZEE de otros Estados con el objetivo de defender los intereses inclusivos de la comunidad internacional y los intereses exclusivos del Estado en el mar. La Armada Nacional puede realizar operaciones más allá de la ZEE colombiana, lo que le permite servir de manera más efectiva como instrumento para convertir a Colombia en PMO, ya que es más allá de sus fronteras donde

las unidades navales pueden ejercer su influencia como herramientas de la política exterior.

Es así como las dos actividades propuestas son un ejemplo de la labor de diplomacia naval que puede desarrollar la Armada Nacional para contribuir a la defensa de los intereses nacionales y al cumplimiento del objetivo nacional de convertir a Colombia en una PMO. Para hacer un uso efectivo de la diplomacia naval debe adoptarse el principio de *mare liberum* como fundamento de la estrategia marítima colombiana y el peso geopolítico con el que cuenta Colombia, junto con la relación amigable que tiene con EE. UU. y la crisis de Venezuela, hacen que sea el Estado llamado a liderar los esfuerzos de lucha contra las amenazas a la seguridad internacional en el Caribe; esta misma situación le brinda a Colombia la oportunidad de perseguir sus objetivos nacionales de manera más asertiva, viéndose como un actor geopolítico relevante en la región.

Si Colombia quiere ser la PMO del Caribe, es imperativo que defienda la capacidad de realizar actividades militares en la ZEE de otros Estados. Como lo demuestra el ejemplo de EE. UU. en el mar del sur de China, debe hacerlo a través de la coordinación de acciones diplomáticas y militares, buscando el apoyo de los países de la región. La ventaja relativa de fuerzas con que cuenta Colombia en la región frente a los demás países del Caribe, le permite desarrollar actividades en la ZEE de otro Estado sin contar con el riesgo de que otros Estados hagan lo mismo en ZEE colombiana.

El uso de Fonop es un primer paso para generar un cambio en la cultura operacional de la Armada Nacional, permitiendo que la influencia que pueda tenerse sea mayor sin tener que aumentar el número de plataformas con que se cuenta. Las Fonop son una herramienta útil, ya que representan una escalación en la amenaza del uso de la fuerza sin llegar a ser una agresión, esto las hace una herramienta importante para ser utilizadas durante una crisis o incluso para iniciarla si así lo requiere el mando político. Estrechar relaciones con EE. UU. alrededor de la defensa de *mare liberum* acabaría con el monopolio de la guerra contra las drogas en la cooperación EE. UU. y Colombia, abriendo nuevas posibilidades de colaboración, acceso a recursos y construcción de capacidades.

Dada la poca experiencia en la región con este tipo de operaciones navales demanda que sean estudiadas a fondo, capitalizando las lecciones aprendidas por el FON Program en toda su existencia. Asimismo, deben estudiarse más a fondo las Fonop y determinar la viabilidad de su inclusión en la doctrina de operaciones navales de la Armada Nacional e igualmente, y previendo que se utilice nuevamente esta acción contra Colombia, deben diseñarse planes y procedimientos para contrarrestarlas.

El éxito de las Fonop depende en gran medida de la articulación correcta de la Armada Nacional con la Cancillería, por lo que debe analizarse cómo implementar estrategias que permitan conectar a los mandos medios y altos de ambas instituciones a lo largo de la carrera. Opciones como intercambios profesionales, comisiones a bordo de buques en

desarrollo de operaciones internacionales o el establecimiento de oficinas conjuntas para el análisis de asuntos marítimos son posibles alternativas.

Referencias

- [Alonso, 2019] Alonso, D. (2019). Cooperación y proyección internacional: Rol de las armadas. *Fuerzas Armadas*, 246, 32-35. ↑Ver página 161, 169
- [Alonso, 2017] Alonso, D. y Gómez, F. (2017). Armada de Colombia como armada mediana de proyección regional Ampre. En S. Uribe (ed.), *El Estado y el mar relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional* (pp. 135-161). Bogotá D. C.: Ediciones Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 161, 169
- [Armada, 2015] Armada Nacional. (2015). *Plan estratégico naval 2015-2018*. Bogotá D. C.: Armada Nacional. ↑Ver página 161
- [Attard, 1987] Attard, D. (1987). *The exclusive economic zone in international law*. Londres: Clarendon Press. ↑Ver página 168
- [Bisley, 2016] Bisley, N. (2016). *We Should Think Carefully About an Australian FONOP in the South China Sea*. Recuperado de <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/we-should-think-carefully-about-australian-fonop-south-china-sea> ↑Ver página 176
- [Booth, 1977] Booth, K. (1977). *Navies and foreign policy*. Londres: Croom Helm. ↑Ver página 157, 160, 167
- [Booth, 1985] Booth, K. (1985). *Law, force and diplomacy at sea*. Londres: Allen and Unwin. ↑Ver página 157, 160, 167
- [Cable, 1994] Cable, J. (1994). *Gunboat diplomacy 1919-1991*. Londres: Macmillan/IISS ↑Ver página 159
- [Cara, 2019] Cara, R. (2019). *Venezuela: The Rise and Fall of a Petrostate*. Recuperado de <https://www.cfr.org/background/venezuela-crisis> ↑Ver página 164
- [ONU, 1945] ONU. (1945). *San Francisco*. Recuperado de <https://www.un.org/en/charter-united-nations/index.html> ↑Ver página 165, 168
- [Ceceña, Barrios, Yedra e Inclán 2010] Ceceña, A., Barrios, D., Yedra, R. e Inclán, D. (2010). *El gran Caribe: Umbral de la geopolítica mundial*. Quito: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. ↑Ver página 161

- [Choi, 2015] Choi, T. (2015). *Why the US Navy's First South China Sea FONOP Wasn't a FONOP*. Recuperado de <http://cimsec.org/why-the-us-navys-first-south-china-sea-fonop-wasnt-a-fonop/19681> ↑Ver página 174
- [Choong, 2018] Choong, W. (2018). *Why the US Navy Should Press On with Its South China Sea Missions*. Recuperado de <https://www.iiss.org/blogs/analysis/2018/10/us-navy-south-china-sea-missions> ↑Ver página 176
- [Clark, 2018] Clark, X. (2018). *South America: Rising Concerns Over Maritime Security*. Recuperado de <https://www.controlrisks.com/our-thinking/insights/newsletters/maritime-newsletter-may-2018/south-america-rising-concerns-over-maritime-security> ↑Ver página 165
- [Colombia, 2018] Colombia. (2018). *IP 21 - Avances del Programa Antártico Colombiano. XLI Antarctic Treaty Consultative Meeting*. Buenos Aires: Secretariat of the Antarctic Treaty. Recuperado de https://documents.ats.aq/ATCM41/ip/ATCM41_ip021_s.doc ↑Ver página 168
- [Comando General Fuerzas Militares, 2015] Comando General Fuerzas Militares. (2015). *Plan Estratégico Militar 2030*. Bogotá D. C.: Fuerza Aérea Colombiana. ↑Ver página 161
- [Comisión Colombiana del Océano, 2018] Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional de los Océanos y Espacios Costeros*. Bogotá D. C.: Secretaría Ejecutiva CCO. ↑Ver página 161
- [Conv, 1982] Conv. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay, Jamaica: Naciones Unidas. ↑Ver página 160, 162, 167, 168, 183
- [CR 2012/13, 2012] CR 2012/13. (2012). *Segunda ronda: Intervención de James Crawford*. En Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia). ↑Ver página
- [Díaz, 2018] Díaz, Á. (2018). Sinergia regional en la lucha contra el narcotráfico en el mar - campaña naval "Orión II". Revista *CIMCON*, VI, 8-23. Recuperado de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/Revista%20CIMCON%20VI%20Edici%C3%B3n%20FINAL.pdf> ↑Ver página 169
- [Djalal, Yankov y Bergin, 2005] Djalal, H., Yankov, A. y Bergin, A. (2005). Draft guidelines for military and intelligence gathering activities in the EEZ and their means and manner of implementation and enforcement. *Marine Policy*, 29, 175-183. doi: 10.1016/j.marpol.2004.08.012 ↑Ver página 168

- [DoD Oceans Policy Advisor, 2019] DoD Oceans Policy Advisor. (2019). *DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports*. Recuperado de <https://policy.defense.gov/OUUSDPOffices/FON/> ↑Ver página 177
- [Doran, 1995] Doran, W. (1995). An Operational Commander's Perspective on the 1982 LOS Convention. *International Journal of Maritime and Coastal Law*, 10, 335-349. doi: 10.1163/157180895X00114 ↑Ver página 167
- [Echeverry-Hernández, 2019] Echeverry-Hernández, P. (2019). Cartografía del Caribe Occidental. (Escala 1:2.000.000). Elaboración con ArcGIS 10.6. Bogotá D.C. ↑Ver página
- [Escallón y Marín, 2018] Escallón, C. y Marín, I. (2018). La diplomacia naval como herramienta oceanopolítica del Estado colombiano. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 5, 137-147. ↑Ver página 161
- [Etzioni, 2016] Etzioni, A. (2016). Freedom of Navigation Assertions: The United States and the World's Policeman. *Armed Forces and Society*, 42(3), 501-517. doi: 10.1177/0095327X15599635 ↑Ver página 173, 174
- [ExxonMobil, 2019] ExxonMobil. (2019). *Guyana Project Overview*. Recuperado de <https://corporate.exxonmobil.com/en/locations/guyana/guyana-project-overview#drillingActivityInTheStabroekBlock> ↑Ver página 170
- [Fauriol, 2019] Fauriol, G. (2019). *Is it Time for a Caribbean Basin Initiative 2.0?* Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/it-time-caribbean-basin-initiative-20> ↑Ver página 164
- [Freund, 2017] Freund, E. (2017). *Freedom of Navigation in the South China Sea: A Practical Guide*. Recuperado de <https://www.belfercenter.org/publication/freedom-navigation-south-china-sea-practical-guide> ↑Ver página 173, 174, 175, 176
- [Galdorisi y Kaufman, 2002] Galdorisi, G. y Kaufman, A. (2002). Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict. *California Western International Law Journal*, 32, 253-262. ↑Ver página 167
- [Galeano, Badillo y Rodríguez, 2019] Galeano, H., Badillo, R. y Rodríguez, M. (2019). Evolución de la Política Exterior de Colombia en el período 2002-2018. *Oasis*, 29, 57-79. doi: 10.18601/16577558.n29.04 ↑Ver página 158

- [Gamero, 2018] Gamero, J. (2018). *Actualización del Conflicto Geopolítico en la Guayana Esequiba*. Recuperado de <https://twitter.com/GameroLanz/status/1076802569798909953/photo/1> ↑Ver página 172
- [Goldrick, 2015] Goldrick, J. (2015). *Why Australia Must Send its Navy to Assert the Freedom to Operate in the South China Sea*. Recuperado de <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/why-australia-must-send-its-navy-assert-freedom-operate-south-china-sea> ↑Ver página 176, 177
- [Goldrick, 2018] Goldrick, J. (2018). *Freedom of Navigation Operations Aren't All About the South China Sea*. Recuperado de <https://www.aspistrategist.org.au/freedom-of-navigation-operations-arent-all-about-the-south-china-sea/> ↑Ver página 176, 177
- [Grove, 2017] Grove, E. (2017). *Sea Power*. Recuperado de <http://oxfordre.com/internationalstudies/view/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-294>. ↑Ver página 159
- [Grygiel, 2012] Grygiel, J. (2012). Geography and Seapower. En P. Dutton, R. Ross y Ø. Tunsjø (eds.), *Twenty-First Century Seapower: Cooperation and conflict at Sea* (pp. 18-42). Londres: Routledge. ↑Ver página 159
- [Gudev, 2018] Gudev, P. (2018). Freedom of Navigation: Past, Present and Future 1918 - 2018. En P. Demidov y A. Tsetov (eds.), *Woodrow Wilson's Fourteen Points 100 Years On: Rethinking the Liberal World Order* (pp. 40-46). Moscú: Center for Strategic Research. ↑Ver página 173, 174
- [Hattendorf, 2000] Hattendorf, J. (2000). What is Maritime Strategy? En J. Hattendorf (ed.), *Naval History and Maritime Strategy: Collected Essays* (pp. 229-240). Malabar: Krieger Publishing. ↑Ver página 159
- [Hayashi, 2005] Hayashi, M. (2005). Military and Intelligence Gathering Activities in the EEZ: Definition of Key Terms. *Marine Policy*, 29, 123-137. doi: 10.1016/j.marpol.2004.08.006 ↑Ver página 167
- [Henry, 2019] Henry, I. (2019). *Australia Struggles for Clarity on the South China Sea*. Recuperado de <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/australia-struggles-clarity-south-china-sea> ↑Ver página 176
- [Hess, 2019] Hess, M. (2019). *Russia in Venezuela: Geopolitical Boon or Economic Misadventure?* Recuperado de <https://www.fpri.org/article/2019/01/>

[russia-in-venezuela-geopolitical-boon-or-economic-misadventure/](#)
 ↑Ver página 164

[Hornby, 2019] Hornby, L. (2019). *China offers to help fix Venezuela's power grid*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/d9a97a2e-459e-11e9-b168-96a37d002cd3> ↑Ver página 164

[ICC-CCS, 2015] ICC-CCS. (2015). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual 2015 Report*. Londres: International Maritime Bureau. Recuperado de <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2016/02/2015-annual-imb-piracy-report.pdf> ↑Ver página 166

[ICC-CCS, 2016] ICC-CCS. (2016). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual 2016 Report*. Londres: International Maritime Bureau. Recuperado de <http://www.nepia.com/media/558888/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> ↑Ver página 166

[ICC-CCS, 2017] ICC-CCS. (2017). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2017*. Londres: International Maritime Bureau. Recuperado de <https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> ↑Ver página 166

[ICC-CCS, 2018] ICC-CCS. (2018). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual 2018 Report*. Londres: International Maritime Bureau. Recuperado de https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf ↑Ver página 166

[ICC-CCS, 2019] ICC-CCS. (2019). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: First Quarter 2019 Report*. Londres: International Maritime Bureau. Recuperado de https://www.icc-ccs.org/reports/2019Q1_IMB_PiracyReport.pdf ↑Ver página 166

[Ineter, 2018] Ineter. (2018). *Mapa de espacios marítimos de Nicaragua en el Caribe*. Recuperado de https://ineter.gob.ni/mapa/pub/nicaragua/Espacios_Maritimos_Nicaragua.png ↑Ver página 179

[Insight Crime, 2019] Insight Crime - Unidad Investigativa de Venezuela. (2019). *“Piratas del Caribe” despejan ruta de la droga entre Venezuela y Trinidad*. Recuperado de <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/piratas-del-caribe-despejan-ruta-de-la-droga-entre-venezuela-y-trinidad/> ↑Ver página 165

- [International Mapping, 2019] International Mapping. (2019). *Maritime Boundaries Trinidad and Tobago-Venezuela*. Recuperado de <https://sovereignlimits.com/boundaries/trinidad-tobago-venezuela> ↑Ver página 171
- [Jones, 2018] Jones, P. (2018). *Global Naval Partnerships: UK and Australian Perspectives*. Conferencia dictada en el International Institute for Strategic Studies, Londres, Reino Unido. ↑Ver página 176
- [Kelly, 2018] Kelly, T. (2018). *Exclusive: British Navy warship sails near South China Sea islands, angering Beijing*. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/us-britain-china-southchinasea-exclusive/exclusive-british-navy-warship-sails-near-beijing-claimed-south-china-sea-islands-sources-idUSKCN1LM017> ↑Ver página 175
- [Kempe, 2019] Kempe, F. (2019). *Venezuela and Great Power Competition*. Recuperado de <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/venezuela-and-great-power-competition> ↑Ver página 164
- [Klein, 2011] Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford, Inglaterra: Oxford University Press. ↑Ver página 165, 167, 168, 169, 170, 183
- [Kraska, 2010] Kraska, J. (2010). Resource Rights and Environmental Protection in the Exclusive Economic Zone: The Functional Approach to Naval Operations. En P. Dutton (ed.), *Military Activities in the EEZ: A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*. Newport, Estados Unidos: China Maritime Studies Institute. ↑Ver página 173
- [Kraska, 2011] Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics*. Nueva York: Oxford University Press. ↑Ver página 157, 158, 160, 167, 173
- [Kraska y Wilson, 2009] Kraska, J. y Wilson, B. (2009). The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy. *Stanford Journal of International Law*, 45, 241-285. ↑Ver página 170
- [Krauss, 2018] Krauss, C. (2018). *Venezuela Navy Interrupts Oil Exploration Off Guyana*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2018/12/23/business/guyana-oil-venezuela-navy.html> ↑Ver página 170
- [Kurmanaev, 2019] Kurmanaev, A. (2019). *2 Russian Military Planes Land in Venezuela, Exacerbating Political Tension*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2019/03/25/world/americas/russian-planes-caracas.html> ↑Ver página 164

- [Le Miere, 2014] Le Miere, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. Abingdon, Inglaterra: Routledge. ↑Ver página 159, 176, 183
- [Londoño, 2015] Londoño, J. (2015). *Colombia en el laberinto del Caribe*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario. ↑Ver página 171
- [Luttwak, 1974] Luttwak, E. (1974). *The Political Uses of Sea Power*. Baltimore, Estados Unidos: John Hopkins University Press. ↑Ver página 159
- [Marex, 2018] Marex. (2018). *Trump Would Love Australia to Join Freedom of Navigation Operations*. Recuperado de <https://www.maritime-executive.com/article/trump-would-love-australia-to-join-freedom-of-navigation-operations> ↑Ver página 176
- [Martínez, 2014] Martínez, C. (2014). El Gran Caribe en la geopolítica de los Estados Unidos. En J. L. Ramos (ed.), *El Gran Caribe en Contexto* (pp. 5-34). Barranquilla: Universidad del Norte. ↑Ver página 163
- [Martínez, 2017] Martínez, C. y Rueda, S. (2017). *Análisis prospectivo estratégico de Colombia en el Caribe con base en el fallo de la Corte Internacional de Justicia Colombia vs. Nicaragua de marzo de 2016* (tesis de especialización), Escuela Naval Almirante Padilla, Cartagena. Colombia. ↑Ver página 163
- [McKibben, 2015] McKibben, C. (2015). *Great Power Politics at Play in Latin America?* Recuperado de <http://www.coha.org/great-power-politics-at-play-in-latin-america/> ↑Ver página 164
- [Ministry of the Attorney General and Legal Affairs, 1986] Ministry of the Attorney General and Legal Affairs. (1986). *Archipelagic Waters and Exclusive Economic Zone Act* [Decreto 24 de 1986]. Recuperado de https://rgd.legalaffairs.gov.tt/laws2/Alphabetical_List/lawspdfs/51.06.pdf ↑Ver página
- [Exclusive Economic Zone Act, 1986] Exclusive Economic Zone Act [Decreto 24 de 1986]. Recuperado de https://rgd.legalaffairs.gov.tt/laws2/Alphabetical_List/lawspdfs/51.06.pdf ↑Ver página
- [McTorpey, 2018] McTorpey. (2018). *Nations of the Caribbean (by EEZ)*. Recuperado de <https://i.redd.it/kctoxhl97uw01.png> ↑Ver página 162
- [Moreno, 2018] Moreno, P. (2018). *Análisis del caso “Ramform Tethys” - disputa entre Venezuela y Guyana* (documento de trabajo). Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Cartagena, Colombia. ↑Ver página 171

- [Oficina de asuntos legales ONU, 2004] Oficina de asuntos legales ONU. (2004). *Law of the Sea - Bulletin* 55. Nueva York: Naciones Unidas. ↑Ver página 170
- [ONU, 2008] ONU. (2008). *Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary General*. Documento ONU A/63/63. ↑Ver página 165, 168
- [O'Hara, 2016] O'Hara, M. (2016). *The Navy as a Political Instrument: Freedom of Navigation Operations 1958-2013* (tesis doctoral). Columbia University, Nueva York, Estados Unidos. ↑Ver página 174
- [Oxman, 1984] Oxman, B. (1984). The Regime of Warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Virginia Journal of International Law*, 24, 809-820. ↑Ver página 167
- [Panda, 2018] Panda, A. (2018). *New Video Shows Moment of Near-Collision Between US and Chinese Warship in South China Sea*. Recuperado de <https://thedi diplomat.com/2018/11/new-video-shows-moment-of-near-collision-between-us-and-chinese-warship-in-south-china-sea/> ↑Ver página 175
- [Pastrana y Gehring, 2017] Pastrana, E. y Gehring, H. (2017). *La política exterior colombiana de cara al posconflicto* (documento de trabajo). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. ↑Ver página 164
- [Pelcastre, 2018] Pelcastre, J. (2018). *Colombia cierra vías marítimas al narcotráfico internacional*. Recuperado de <https://dialogo-americas.com/es/articles/colombia-closes-sea-routes-international-narcotrafficking> ↑Ver página 169
- [Presidente de Nicaragua, 2013] Presidente de Nicaragua. (2013). Líneas de base recta de los espacios marítimos de la República de Nicaragua en el mar Caribe [Decreto 33 de 2013]. Recuperado de <https://www.lagaceta.gob.ni/2013/08/161/> ↑Ver página 178
- [Rauch, 1985] Rauch, E. (1985). Military Uses of the Oceans. *German Yearbook of International Law*, 28, 28-35. Recuperado de https://www.duncker-humboldt.de/_files_media/leseproben/9783428461486.pdf ↑Ver página 167
- [Roa, 2018] Roa, W. (2018). Definiendo los objetivos de la estrategia marítima de Colombia. *Ensayos de Estrategia Marítima*, 5, 67-80. ↑Ver página 161
- [Roach y Smith, 2012] Roach, J. y Smith, R. (2012). *Excessive Maritime Claims*. Leiden, Holanda: Koninklijke ↑Ver página 173

- [Rojas, 2019] Brill, N. y Rojas, D. (2019). Geopolítica Marítima del Caribe. En S. Rivera-Páez (ed.), *Intereses de Colombia en el Mar: Reflexiones y Propuestas para la Construcción de País Marítimo* (pp. 79-110). Bogotá D. C.: Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 162, 163, 171
- [Roszko, 2015] Roszko, E. (2015). Maritime territorialization as performance of sovereignty and nationhood in the South China Sea. *Nations and Nationalism*, 21(2), 230-249. doi: 10.1111/nana.12094 ↑Ver página 167
- [Ru, 2018] Ru, S. (2018). *Ministry of National Defense Addresses US Navy Vessel Entering South China Sea*. Recuperado de <http://www.chinadaily.com.cn/a/201810/02/WS5bb2e37ca310eff303280897.html> ↑Ver página 175
- [Ruehl, 2019] Ruehl, J. (2019). Great Power Politics Comes to Venezuela. Recuperado de <https://www.geopoliticalmonitor.com/great-power-politics-comes-to-venezuela/> ↑Ver página 164
- [Salguero, 2017] Salguero, D. (2017). *Análisis de la importancia oceanopolítica de la Antártida para Colombia y su contribución al poder nacional* (tesis de especialización). Escuela Naval Almirante Padilla, Cartagena D. T. y C, Colombia. ↑Ver página 161
- [Sánchez, 2016] Sánchez, A. (2016). *The Uses of the U.S. Navy's Fourth Fleet*. Recuperado de <http://cimsec.org/opinion-uses-u-s-navys-fourth-fleet/23415> ↑Ver página 164
- [Sanguin, 1977] Sanguin, A. (1997). Geopolitical Scenarios, from the Mare Liberum to the Mare Clausum: The High Sea and the Case of the Mediterranean Basin. *Geoadria*, 2, 51-62. doi: 10.15291/geoadria.243 ↑Ver página 162, 167
- [Santana, 2007] Santana, J. (2007). Repensando el Caribe: Valoraciones sobre el Gran Caribe hispano. *Clío América*, 1(2), 303-333. ↑Ver página 163
- [Saumeth, 2019] Saumeth, E. (2019). *Nicaragua actualiza su mapa según el fallo de La Haya pese a Colombia*. Recuperado de <https://www.infodefensa.com/latam/2019/02/21/noticia-nicaragua-actualiza-segun-fallo.html> ↑Ver página 178
- [Ship Traffic, 2018] Ship Traffic. (2018). *Caribbean Sea Ship Traffic Density Map*. Recuperado de <http://www.shiptraffic.net/2001/04/caribbean-sea-ship-traffic.html> ↑Ver página 163

- [Soltau, 2016] Soltau, J. (2016). Colombia: País Marítimo, Potencia Oceánica. En *Comisión Colombiana del Océano, Hacia una Potencia Oceánica* (pp. 193-201). Bogotá D. C.: Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. ↑Ver página 161
- [Southern, 2019] Southern, N. (2019). *New Pirates of the Caribbean: Growing Instability in Venezuela*. Recuperado de <https://globalriskinsights.com/2019/03/pirates-caribbean-venezuela-piracy/> ↑Ver página 165, 170
- [Stavridis, 2018] Stavridis, J. (2018). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*. Nueva York: Penguin Books. ↑Ver página 163
- [Stires, 2019] Stires, H. (2019). Why We Defend Free Seas. *Proceedings*, 145(5). Recuperado de www.usni.org/magazines/proceedings/2019/why-we-defend-free-seas ↑Ver página 173
- [Tangredi, 2012] Tangredi, S. (2012). The Maritime Commons and Military Power. En S. Jasper (ed.), *Conflict and Cooperation in the Global Commons: A Comprehensive Approach to International Security* (pp. 71-87). Washington D.C.: Georgetown University Press. ↑Ver página 177
- [Tickner, 2016] Tickner, A. (2016). *Exportación de la seguridad y política exterior de Colombia*. Bogotá D.C.: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES). ↑Ver página 170
- [Till, 2009] Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. Londres: Routledge. ↑Ver página 159, 160
- [Torres del Río, 2015] Torres del Río, C. (2015). *Colombia Siglo XX: Desde la guerra de los mil días hasta la elección de Álvaro Uribe*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. ↑Ver página 164
- [Trevithick, 2019] Trevithick, J. (2019). *Russia's Most Modern Warship and its Escorts Have Entered the Caribbean Sea*. Recuperado de <https://www.thedrive.com/the-war-zone/28591/russias-most-modern-warship-and-its-escorts-have-entered-the-caribbean-sea> ↑Ver página 164
- [Turner, 1974] Turner, S. (1974). Missions of the US Navy. *Naval War College Review*, 25(5), 2-17. ↑Ver página 159
- [U. S. Defense Department, 2014] U. S. Defense Department. (2014). *Maritime Claims Reference Manual*. Recuperado de https://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm ↑Ver página 177

- [U. S. State Department, 2019a] U. S. State Department. (2019a). *Freedom of Navigation Program*. Recuperado de www.state.gov/e/oes/ocns/maritimesecurity/ ↑Ver página 173
- [U. S. State Department, 2019b] U. S. State Department. (2019b). *Caribbean Basin Security Initiative*. Recuperado de <https://www.state.gov/p/wha/rt/cbsi/> ↑Ver página 163
- [Van Dyke, 1991] Van Dyke, J. (1991). Military Exclusion and Warning Zones on the High Seas. *Marine Policy*, 15, 147-168. doi: 10.1016/0308-597X(91)90059-K ↑Ver página 168
- [Van Dyke, 2004] Van Dyke, J. (2004). Military Ships and Planes Operating in the Exclusive Economic Zone of Another Country. *Marine Policy*, 28, 29-31. doi: 10.1016/j.marpol.2003.10.009 ↑Ver página 167
- [Van Dyke, 2005] Van Dyke, J. (2005). The Disappearing Right to Navigational Freedom in the Exclusive Economic Zone. *Marine Policy*, 29, 107-121. doi: 10.1016/j.marpol.2004.08.004 ↑Ver página 167
- [Wagner, 2016] Wagner, B. (2016). Lessons from Lassen: Plotting a Proper Course for Freedom of Navigation Operations in the South China Sea. *Journal of East Asia and International Law*, 9(1), 137-166. doi: 10.14330/jeail.2016.9.1.07 ↑Ver página 175, 176
- [Werner, 2018] Werner, B. (2018). *Destroyer USS Decatur has close encounter with Chinese warship*. Recuperado de <https://news.usni.org/2018/10/01/37006> ↑Ver página 175
- [Werner, 2019] Werner, B. (2019). *Two U.S. guided-missile destroyers conduct FONOP past mischief reef in South China Sea*. Recuperado de <https://news.usni.org/2019/02/11/41017> ↑Ver página 175
- [World Bank, 2017] World Bank. (2017). *Data Bank - World Development Indicators*. Recuperado de <https://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&country=LCN> ↑Ver página 161
- [Wylie, 1991] Wylie, J. (1991). Mahan: Then and Now. En J. Hattendorf (ed.), *The Influence of History on Mahan*. Newport: Naval War College Press. ↑Ver página 159
- [Zerpa y Vásquez, 2018] Zerpa, F. y Vásquez, A. (2018). *Venezuela Unites (for once) Around Guyana Territorial Dispute*. Recuperado de <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-12-27/venezuela-unites-for-once-around-guyana-territorial-dispute> ↑Ver página 170

[Ziafeng y Xizhong, 2005] Ziafeng, R. y Xizhong, C. (2005). A Chinese Perspective. *Marine Policy*, 29, 139-144. doi: 10.1016/j.marpol.2004.08.007 ↑[Ver página 167](#)