

La Economía Azul como impulsor de la Política Marítima Nacional y la Seguridad Marítima peruana

The Blue Economy as a driver of the Peruvian National Maritime Policy and Maritime Security

Recibido: 16 de agosto del 2021 | Aceptado: 18 de Diciembre del 2021

Eduardo Zamora Chung

<https://orcid.org/0000-0002-8569-6232>

*Jefe de la Oficina de Telemática de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Magister en Ciencias, en Asuntos Marítimos, especialización en “Gestión y Gobernanza Sostenible de los Océanos”, dictado por la Universidad Marítima Mundial. Malmö-Suecia.*

Egresado del Programa de Derecho Marítimo (convenio Universidad de Piura - Escuela Superior de Guerra Naval).

Email: e.zamora.chung@gmail.com

60

Resumen: En el proceso de implementación de la Política Marítima Nacional, nos encontramos con las tendencias mundiales referentes a la gobernanza de los océanos que viene apuntando hacia un enfoque integrado del mar. Asimismo, y en ese contexto, el enfoque de la *economía azul* presenta lineamientos generales para el desarrollo sostenible de los estados a través de los océanos, desde las economías fuertes en el mundo como el de la Comunidad Europea o la de China, hasta aquellas correspondientes a los estados en vías de desarrollo como las Islas Seychelles o Kenia. Es así que, bajo el presente enfoque, se analizan las políticas como la de seguridad y protección marítima de un determinado país a través de un análisis documental de literatura referente a los intereses en el ámbito marítimo. Se concluyó que la *economía azul* contiene aspectos relevantes que deben considerarse en la implementación de la Política Marítima Nacional y por ende la Seguridad Marítima en el país.

Palabras clave: Economía Azul, Política Nacional Marítima, Seguridad Marítima, Protección Marítima.

Abstract: In the process of implementing the National Maritime Policy, we find world trends regarding ocean governance that has been pointing towards an integrated approach to the sea. Likewise, and in this context, the blue economy approach presents general guidelines for the sustainable development of states across the oceans, from strong economies in the world such as the European Community or China, as to those corresponding to developing states like the Seychelles Islands or Kenya. Thus, under the present approach, policies such as maritime security and protection of a given country are analyzed, through a documentary analysis of literature referring to interests in the maritime field. It was concluded that the Blue Economy contains relevant aspects, that must be considered in the implementation of the National Maritime Policy and therefore Maritime Safety in the country.

Keywords: Blue Economy, National Maritime Policy, Maritime Security, Maritime Protection.

1. INTRODUCCIÓN

El estado peruano, a partir de la necesidad de cubrir la integración de las acciones del estado con las políticas sectoriales en el ámbito marítimo, a fin de que se tomen decisiones consensuadas a nivel del estado, aprueba la Política Marítima Nacional (Decreto Supremo 012 de 2019) marcando así un hito en nuestra historia. Es así que se pretende integrar ésta en una sola política unificada de manera consensuada y coordinada entre todos los actores, en el buen uso del mar, fortaleciendo los asuntos marítimos internacionales, las actividades productivas en el ámbito marítimo e incrementando el comercio de manera sostenible y fortaleciendo la seguridad marítima. Sin embargo, aún queda pendiente realizar un aspecto importante: su debida implementación, a fin de que los objetivos institucionales se puedan lograr de manera sostenible en el tiempo.

Actualmente, las tendencias mundiales referentes a la gobernanza de los océanos vienen apuntando hacia un enfoque integrado del mar, lo que permitiría un mejor aprovechamiento económico de manera amigable con el medio ambiente (The Economist, 2015). *La economía azul* es un enfoque racional para el manejo sustentable e integral de los océanos y las costas, que orienta el desarrollo sostenible de los estados a través del océano (FAO, 2014 como se citó en Ivanova, et ál., 2017). Hoy en día, es el impulsor de muchas economías a nivel global que reconocen la necesidad de aprovechar el sector marítimo para lograr su crecimiento. Se evidencia así los aspectos relevantes de *la economía azul* que

deben ser considerados en la implementación de la Política Marítima Nacional, por ende, la Seguridad Marítima en el país.

2. CUERPO DE TEXTO

2.1 La economía azul

De acuerdo con *The Economist* (2015), los estados están considerando al mar como una nueva fuente de crecimiento, dando origen a nuevos planes nacionales de desarrollo. Sin embargo, también se menciona que, debido a una creciente preocupación por los graves daños causados a los océanos por el accionar del ser humano, dichos planes vienen dando un giro hacia una dimensión “azul”, es decir, tienen la intencionalidad de promover un mayor balance entre el crecimiento económico y la salud de los océanos.

Esta situación se evidencia toda vez que una diversidad de países, desde las correspondientes a las economías sólidas como son los de la comunidad europea o la China, hasta la de los países en vías de desarrollo, como las Islas Seychelles o Kenia, vienen implementado estrategias de *economía azul* en sus políticas de estado para el desarrollo. Por otra parte, organismos de relevancia internacional como el Banco Mundial (2018), la Organización Marítima internacional OMI (Valenzuela, 2020), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura FAO (Ivanova, et ál., 2017) o la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD), entre otros, consideran dentro de sus planes de acción la importancia de impulsar en el mundo el enfoque antes mencionado. También se considera que *la economía azul* comprende actividades económicas relacionadas con los océanos, incluyendo la reconversión en sostenible de los sectores tradicionales, así como el desarrollo de nuevas actividades que puedan representar oportunidades relevantes para la innovación y empleo global (Pacto Mundial -Red Española (2020).

Es sabido que la importancia de los océanos se manifiesta claramente en amplio espectro de aspectos a nivel global. Al respecto, de acuerdo con la ONU (2020) los océanos cubren más del 70% de la superficie del planeta, son el hábitat de casi el 80% de toda la vida en éste, generan el 50% del oxígeno necesario, absorben el 25% de las emisiones de CO₂ y capturan el 90% del calor adicional generado.

Desde hace algunos años, *la economía azul* viene teniendo una gran trascendencia a nivel mundial, pero ¿qué es la economía azul? Al respecto, no hay una definición consensuada, sin embargo, existen varios conceptos a nivel global.

Smith-Godfrey (2016) la define como una economía que prevé una industrialización sostenible de los océanos en beneficio de todos. Iglesias (2019) sostiene que la economía azul se encuentra en la agenda de políticas sobre el

crecimiento económico y la salud del océano, con la misma importancia que los principios de equidad e inclusión social. Por otro lado, la Comisión Europea (2012, como se citó en Zangrando, 2017) habla puntualmente sobre el crecimiento azul en lugar de la economía azul y la define como una estrategia de apoyo al crecimiento sostenible, como motor económico por su innovación en los sectores marítimos. Igualmente, Molina (2018) indica que al crecimiento azul también se le denomina economía azul o economía oceánica, sinónimos de un nuevo paradigma socioeconómico enfocado al aprovechamiento sostenible de los mares y los océanos.

Una clara definición de ambos conceptos, *economía azul* y *crecimiento azul*, la proporciona Zangrando (2017). Él menciona que la economía azul está referida a actividades económicas en las costas, mares y océanos de sostenibilidad conjuntamente con el crecimiento de la sociedad, mientras que el crecimiento azul considera a todas aquellas iniciativas y proyectos que se realizan para alcanzar el modelo económico.

Revisando la historia de *la economía azul* que nos permita ordenar ideas y conceptos, se halló que durante la cuarta Conferencia en Desarrollo Sostenible de la ONU, realizada en Río de Janeiro el 2012 (Río + 20) el nuevo concepto de crecimiento verde tomó notoriedad. Eikeset, et ál. (2018) tomando como referencia a la OECD definen dicho concepto como el fomento del crecimiento económico, garantizando que los activos naturales continúen proporcionando los recursos y servicios medioambientales en los que se basa nuestro bienestar. El concepto tomó tal fuerza a nivel internacional que, en la actualidad, de acuerdo con Pulgar Vidal (como se citó en Ministerio del Ambiente, 2016) manifestó que “el mundo no sólo ha adoptado claros y medibles Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), sino que define una visión hacia la economía verde y estrategias para lograr un crecimiento verde” (p. 11). Es más, la OECD prioriza como políticas públicas para sus estados miembros, el contar con una estrategia de crecimiento verde, no siendo el Perú ajeno a ello (Gurría, 2012).

No obstante, la fuerza del crecimiento verde no era bien vista por parte del grupo de estados denominado “Pequeños Estados Insulares en Desarrollo” (PEID), ya que éstos buscaban un enfoque más adecuado a su condición netamente “marítima” (Zangrando, 2017). Este grupo está conformado por pequeñas islas (39) en distintas regiones del mundo (ONU, s.f.), quienes tienen al mar como su única fuente de recursos por lo que un enfoque “verde” no compatibilizaría con sus necesidades.

Después de mucho batallar, los PEID consiguieron el respaldo internacional promoviendo su enfoque de economía azul, quedando plasmado en un documento

de la ONU (Lee, et ál., 2020). Posteriormente otros estados, en número considerable, encontraron en dicho enfoque una nueva oportunidad para su desarrollo, lo que en el tiempo fue evolucionando hacia nuevas connotaciones.

Finalmente, el concepto de la economía azul tuvo su consolidación final, primero en el año 2015, cuando los 193 países que conforman la ONU acordaron aprobar un plan de acción al año 2030, resultando en 17 ODS (ONU, 2015); de éstos, el ODS 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos, es el que está directamente relacionado con la economía azul.

Todavía cabe señalar que durante la 1ra. Conferencia Internacional sobre la economía azul sostenible (The Nairobi Statement, 2018) se emitió la “Declaración de intenciones de Nairobi sobre el avance en la economía azul sostenible global”, priorizándose nueve áreas de especial atención y ocho principios guías para construir una *economía azul* sostenible: promover actividades económicas concordantes con la conservación y capacidades a largo plazo de los océanos, mares, lagos y ríos para mantenerlos saludables y resilientes; emplear data y ciencia relevante para las políticas y toma de decisiones; fortalecer la responsabilidad social y ambiental empresarial; desarrollar el conocimiento y entendimiento sobre el valor comercial y no comercial de los bienes y servicios de la economía azul; financiar como apoyo las actividades económicas inclusivas que refuercen la salud de los recursos de la economía azul; apoyar el crecimiento de pequeñas y medianas empresas de la economía azul; crear mercados para industrias emergentes e innovadoras relacionadas a *la economía azul*.

Es así que, actualmente algunos estados se encuentran en vía de implementación de políticas o estrategias de la economía azul (Iglesias, 2019). Como se observa en la tabla 1, los estados como Sudáfrica y Seychelles y comunidades como la Unión Africana y Europea, vienen implementado *la economía azul* y para ello han elaborado sus proyectos con su visión y alcances, así como objetivos, enfoques y pilares.

TABLA 1

Estados o comunidades que vienen implementando la economía azul.

| Estado/ Comunidad | Proyecto | Visión/ Alcances | Objetivos/ Enfoque/Pilares |
|----------------------|---|--|--|
| Unión Africana | Estrategia Marítima Integrada de África para 2050 | La visión general de la Estrategia es fomentar una mayor creación de riqueza de los océanos y mares de África mediante el desarrollo de una economía azul próspera sostenible de una manera segura y ambientalmente amigable | <ol style="list-style-type: none"> 1. Explorar desafíos de liderazgo individual y colectivo 2. Fomentar la colaboración multisectorial hacia una acción conjunta de transformación 3. Producir prototipos de acciones transformadoras 4. Estimular una red de agentes de cambio |
| Sudáfrica | Operación Phakisa (respaldado por el Plan de Desarrollo de Habilidades Marítimas) | Bajo el Plan Nacional de Desarrollo, busca acelerar la implementación de programas prioritarios marítimos. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte y fabricación marítimos 2. Exploración offshore de petróleo y gas 3. Acuicultura 4. Servicios de protección marina y gobernanza de los océanos 5. Pequeños puertos 6. Turismo costero y marino |
| Seychelles | Marco de Políticas, Estrategias y Hoja de Ruta: Trazando el Futuro (2018-2030) Principios: | Desarrollar una economía azul como un medio para realizar el potencial de desarrollo de la nación a través de la innovación, el enfoque basado en el conocimiento, teniendo en cuenta la necesidad de | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diversificación económica y resiliencia para reducir la vulnerabilidad económica y dependencia, así como aumentar el porcentaje del PBI derivado del sector marítimo 2. Prosperidad compartida: creación de empleos de alto valor y oportunidades de inversión local |

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Seychelles</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia económica • Sostenibilidad • Igualdad social • Buena gobernanza • Resiliencia • Investigación e innovación • Asociaciones | <p>conservar la integridad del medio ambiente y el patrimonio marino de las Islas Seychelles para las generaciones presentes y futuras</p> | <ol style="list-style-type: none"> 3. Seguridad alimentaria y bienestar 4. Integridad de los hábitats y servicios eco-sistémicos, uso sostenible y resiliencia climática |
| <p>El Caribe (trabajado por la OECD)</p> | <p>Gobernanza para una economía azul</p> | <p>Políticas para la gobernanza oceánica integrada, con objetivos para un ambiente marino saludable, resistente y productivo</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollo sostenible/medios de vida sostenibles 2. Salud del ecosistema marino 3. Gobernanza oceánica integrada 4. Toma de decisiones basada en la ciencia, precaución y adaptación 5. Deber de cuidado y responsabilidad 6. Toma de decisiones inclusiva y transparente 7. Gestión basada en ecosistemas 8. Desarrollo de soluciones oceánicas que reduzcan el cambio climático 9. Compartir los beneficios derivados de la economía azul 10. Derecho al desarrollo |
| <p>Unión Europea</p> | <p>Estrategia de Crecimiento Azul (derivada de su Política Marítima Comunitaria)</p> | <p>Estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marítimos. Es la contribución de la Política Marítima Integrada para el crecimiento</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar sectores que tengan un alto potencial para empleos sostenibles y crecimiento: acuicultura, turismo costero, biotecnología marina, energía oceánica, explotación minera de los fondos marinos 2. Componentes esenciales para proporcionar conocimiento, seguridad jurídica y seguridad en la economía azul en el ámbito marítimo. 3. Estrategias para cada cuenca marina para garantizar medidas y fomentar la cooperación entre países |

Nota. Adaptado de Iglesias (2019).

TABLA 2

Casos éxito en la implementación del enfoque de la economía azul.

| Estado/ Comunidad | Proyecto | Descripción General | Visión/ Alcances |
|----------------------|---|---|--|
| Indonesia | Crecimiento sostenible e igualitario de las regiones marinas y costeras | Estrategia Nacional Macro-Económica | <p>Basados en el concepto de la economía azul: Formular una política económica y de protección del ambiente exhaustiva, así como plasmar el desarrollo sostenible con la promoción de un sistema productivo limpio fomentando la inversión creativa e innovadora. Los aspectos incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar la pesca marina, transporte marítimo, turismo, energía e industrias de producción de materiales basados en la economía azul 2. Seguir mejorando y coordinando las políticas nacionales en economía marina y terrestre 3. Establecer áreas de demostración de la economía azul 4. Fortalecer las conexiones entre comercio e infraestructura, así como la promoción del desarrollo de tecnología y recursos humanos. |
| China | <p>Directrices de la política de desarrollo para la economía azul:</p> <p>Establecimiento de 6 áreas nacionales de demostración de desarrollo e innovación económica marina y 7 bases nacionales de demostración industrial marina en ciencia y tecnología.</p> | Innovación científica de las industrias relacionadas al ámbito marítimo | <ol style="list-style-type: none"> 1. Plan de desarrollo de la zona económica azul de la península de Shandong: Desarrollar un clúster industrial marítimo con fuerte competitividad internacional; un centro educativo de ciencias marinas líder en el mundo; una zona piloto para la reforma económica marina y; la apertura de una zona clave de demostración de civilización ecológica marina 2. Área Central de Qingdao Silicon Valley Azul, una nueva ciudad de ciencia y tecnología marina, destacando las funciones de incubar logros científicos e impulsar la innovación en el ámbito marítimo. |

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>3. Ampliación del espacio de la economía azul de China a través del 13avo Plan Quinquenal de Desarrollo Económico y Social de China; a fin de apoyar el desarrollo industrial, el plan sugiere complementar la pesca nacional con la pesca en aguas distantes para proteger sus recursos costeros y restaurar el medio ambiente marino y mejorar el desarrollo saludable de la actual pesca en aguas distantes.</p> |
|--|--|--|--|

Nota. Adaptado de Wenhai et ál. (2019)

En cuanto a la implementación actual de la economía azul, los estados como Indonesia y China la vienen realizando con éxito con perspectiva internacional, tal como se muestra en la Tabla 2. Wenhai, et ál. (2019) en su análisis se describe el proyecto, en el caso de Indonesia, la cual se proyecta a un crecimiento sostenible e igualitario de las regiones marinas costeras y China señala Directrices de economía azul en seis áreas de desarrollo e innovación económica, así como la innovación científica de las industrias relacionadas al ámbito marítimo, ambos países señalan su visión y alcances en base a la economía azul.

Por otra parte, Asia viene implementando sus estrategias marítimas consiguiendo financiamiento internacional por parte de organizaciones públicas y privadas que promueven dicho enfoque (Whisnant y Veerle, 2019).

Consideremos ahora, puntualmente, la situación de la economía azul en el caso peruano. De acuerdo a un estudio de McKinley et ál. (2018), se reconoce la complejidad asociada a un manejo efectivo de los recursos marinos y costeros debido a las numerosas interacciones y presiones tierra-mar que pueden impactar la calidad ambiental del medio marino. No obstante, se reconoce también que se tiene un potencial significativo para desarrollar una activa y exitosa economía azul con oportunidades relacionadas a la promoción del turismo costero, el aprovechamiento de los servicios eco-sistémicos de una manera saludable, el establecimiento de un sector de energía renovable marina que refuerce los objetivos existentes de energía renovable en el país y la diversificación de la industria marítima actual. A su vez, los autores indican que si existiese una voluntad política fuerte, así como iniciativas gubernamentales que apoyen el crecimiento del sector marítimo, el establecimiento de una futura economía azul tendría el potencial de proporcionar mayor empleo directo e indirecto en una variedad de

sectores, mejorar la gobernanza marina y costera que apoye la conservación y gestión eficaz de los recursos marinos, permitir una mayor seguridad energética, así como promover una sociedad más saludable y feliz.

2.2. La Política Marítima Nacional desde la óptica de la economía azul

La Política Marítima Nacional, de reciente publicación, es un excelente aporte de diversos actores que, de manera multisectorial, desarrollaron la solución de un problema público. Aunque, en base a lo publicado en dicha norma nacional, no se ha podido evidenciar la participación de otros sectores importantes de la sociedad, tales como actores relevantes del sector privado y empresarial, así como miembros de la comunidad científica y académica. Esta participación podría haber enriquecido la información obtenida y apoyado a la escasez de alguna data importante, para un producto final mejorado.

En cuanto a la publicación de la Política Marítima Nacional, sin una adecuada estrategia de implementación, seguimiento y monitoreo, permanecerá solamente en buenas intenciones.

El enfoque de la economía azul podría ayudar a la implementación de la política, considerando que a todas luces ambas están alineadas. Aplicando algunos de sus principios de la economía azul, se podría trabajar a futuro en algunos puntos que realmente conlleven a un balance entre la economía marítima y salud ambiental del medio marino.

Para ello, se debe emplear información basada en los diversos ecosistemas marinos y costeros de nuestro mar, los que deberían haber estado involucrados en el tratamiento de la data para la formulación de la política. De acuerdo al 6to. Informe de Diversidad Biológica (Ministerio del Ambiente, 2019) se desprenden cuatro ecosistemas marinos y costeros: las islas marinas, el mar tropical, el mar frío y los manglares, mientras que en el 5to. Informe (Ministerio del Ambiente, 2015) en adición a los ecosistemas ya mencionados, se consideraron además a los humedales costeros, la zona inter-mareal y las praderas de macro-algas.

De igual modo, se debería involucrar datos científicos respecto a la valoración económica de los bienes y servicios de todos los ecosistemas marinos y costeros ya que a la fecha sólo se cuenta con la data relacionada al PBI de la pesca. Sin embargo, sólo se habría considerado en la política, para este punto específico, al Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (mar frío), sin considerar al otro ecosistema importante que también baña nuestra costa norte, en las regiones de Piura y Tumbes, el Gran Ecosistema Marino Pacífico Centro-Americano Costero, mar tropical, así como a los otros ecosistemas antes mencionados. Es

importante señalar también que, a efectos de buscar un desarrollo económico marítimo sostenible, es relevante contar con una línea base del estado actual ambiental de los ecosistemas, lo cual no se ha encontrado en la publicación.

En cuanto a la determinación del PBI marítimo como indicador de la Política Marítima Nacional, sino se cuenta con una matriz que compruebe la sostenibilidad de las actividades económicas que se desarrollen, posiblemente esto no garantizaría la conservación de los ecosistemas y sus recursos. Por ello se debería adecuar ese indicador al espíritu de la política.

Respecto al fortalecimiento de las actividades marítimas productivas, el enfoque de la economía azul podría ayudar a que emerjan nuevas áreas de producción innovadoras y reducir así la presión existente que vienen ejerciendo sobre el mar las actuales actividades tradicionales marítimas. Se podrían tomar modelos de gestión del ámbito internacional.

Asimismo, aprovechando la importancia de la economía azul en el mundo, se podría conseguir financiamiento internacional no sólo para la generación de capacidades y apoyo a la implementación de la Política, sino también para la ejecución de proyectos de innovación tecnológica públicos y privados, orientados al cumplimiento de los objetivos trazados.

Por otro lado, se podría orientar que los indicadores de cada uno de los objetivos priorizados de la política se alinee con los ODS, sobre todo, a los que guardan una mayor relación con la economía azul, considerando que el cumplimiento de ambos tipos de objetivos son una política de estado (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2018) y su cumplimiento nos podría dar prestigio internacional no sólo en el desarrollo sostenible sino también en el ansiado buen orden del mar.

En definitiva, el Perú cuenta desde el año 2016, con un modelo de gestión tomado del ámbito internacional que intenta balancear el desarrollo económico con la sostenibilidad ambiental. Nos referimos a los “lineamientos para el crecimiento verde” (Resolución 161 de 2016). Del mismo modo, y con un ojo en las economías marítimas ya mencionadas en el presente trabajo, la Marina de Guerra del Perú, la cual ejerce la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), podría liderar el desarrollo de los “lineamientos para el crecimiento azul” con un enfoque netamente marítimo y en complemento a la Política Marítima Nacional, a fin de ayudar en su implementación.

2.3. La Seguridad Marítima y su relación con la economía azul

Antes del ataque a las torres gemelas el 11 de setiembre del 2001, de acuerdo a las Operaciones de Seguridad Marítima estaban definidas para un contexto multinacional, derivadas de las Operaciones Militares Diferentes a la Guerra en zonas bajo el mando, por ejemplo, de la ONU u OTAN. Igualmente, estaban orientadas a combatir las actividades penadas por la comunidad internacional en alta mar, definidas claramente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Sin embargo, durante los últimos años, esos conceptos fueron adaptándose a las nuevas amenazas marítimas, haciendo que la seguridad marítima adopte un enfoque integral y cooperativo, incluyendo la prevención de conflictos en el mar, la protección y mantenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas, el compartir información de la vigilancia marítima, la búsqueda y rescate, la gestión de desastres naturales y no naturales marítimos, la aplicación de la ley en el mar, la protección del medio ambiente marino y sus recursos, la investigación científica marina, la cooperación técnica y la generación de capacidades, educación y entrenamiento (Rahman, 2009).

En este punto es importante mencionar, de acuerdo a Elizalde (2012), que la “Seguridad Marítima” tiene dos etapas en su evolución para entender claramente su significado actual. La primera es una etapa previa al 11 de setiembre, en la que la seguridad marítima derivada de los convenios internacionales de la OMI, estaba definida únicamente como reglas y procedimientos que previenen los desastres naturales, los siniestros por desplazamiento y el actuar del buque en el mar, plasmados básicamente en el Convenio SOLAS y cuya palabra en inglés para la definición de seguridad sería “safety”. De manera que, en la etapa posterior al 11 de setiembre, ya no se puede referir a este tipo de seguridad únicamente, sino que también, y en adición, a las medidas dirigidas contra acciones que violan el derecho marítimo, perturban la navegación o aprovechan los espacios marítimos para acciones ilícitas, plasmado principalmente en el Código PBIP, parte integrante del SOLAS y cuya palabra traducida del inglés “security” sería “protección”.

Al respecto, todas las definiciones anteriores, encajan con la doctrina desarrollada a partir de la idea de “el buen orden en el mar” de Till (2018). Dicha idea está referida al mar como fuente de recursos, como medio para el comercio e intercambio de información y como medio ambiente, a las que denomina como “atributos del mar”. El empleo sostenido y mantenimiento de dichos atributos del mar de manera segura, se refieren a su “buen orden”.

Uno de los estados pioneros en formalizar su “Estrategia para la Seguridad Marítima” fue Estados Unidos de Norteamérica, después del 11/09. En dicha estrategia, se incluyeron planes de apoyo, de los que resalta el Plan Nacional para lograr el Conocimiento del Dominio Marítimo (MDA) (House, 2005). Gracias al avance de la denominada cuarta revolución industrial que involucra principalmente a las tecnologías de la información y comunicaciones, el MDA tiene hoy en día un rol central en lo concerniente a la seguridad marítima a nivel global y viene a ser:

El entendimiento efectivo de todo lo asociado con el dominio marítimo global que podría impactar en la seguridad, protección, economía o medio ambiente de los Estados Unidos de Norte América. El MDA es el componente clave de una defensa marítima en profundidad. Se conseguirá mejorando nuestra habilidad de obtener, fusionar, analizar, monitorear y diseminar información procesable e inteligencia a los Comandos Operacionales (National Plan to Achieve MDA, 2005).

Por su parte, la Comunidad Europea adoptó en el año 2014 su “Estrategia Marítima de Seguridad” a fin de mantener el estado de derecho en las zonas fuera de la jurisdicción nacional y proteger sus intereses marítimos estratégicos, relacionados con: paz y seguridad, control en las fronteras exteriores, infraestructuras marítimas, recursos naturales comunes y salud medioambiental. De manera que, como parte de esa estrategia, vienen desarrollando la Vigilancia Marítima Integrada, a fin de proporcionar métodos que permitan el intercambio de datos e información a las autoridades involucradas, afirmando que si se comparte la información la vigilancia será más económica y eficaz.

Para el caso peruano, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI), en su calidad de Autoridad Marítima Nacional y de acuerdo con sus normas regulatorias, tiene las competencias relacionadas con el control de los espacios acuáticos y las actividades que en ellos se practiquen, a fin de realizar sus tres funciones primarias: velar la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger del medio ambiente acuático y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, entre otras. Como se puede apreciar, las tres funciones abarcan de manera general lo que corresponde a la Seguridad y Protección Marítima dentro del Dominio Marítimo Nacional. Las operaciones de seguridad y protección marítima que se realizan dentro del dominio marítimo peruano, doctrinalmente y de acuerdo a las directivas de la Marina de Guerra del Perú, se denominan Operaciones Guardacostas.

Hay que tener en cuenta que, si bien es cierto, el concepto MDA no está desarrollado formalmente ni en la legislación ni en la doctrina de la Autoridad Marítima Nacional, en la práctica el conocimiento situacional de las amenazas marítimas, se viene realizando mediante el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), el mismo que integra a varios sub - sistemas manuales y automatizados, así como a plataformas que permiten consolidar sistémicamente la información para la toma de decisiones, a fin de ejecutar las operaciones guardacostas.

Con la ejecución de las operaciones antes mencionadas, la Marina de Guerra del Perú, que tradicionalmente cumplía con tareas propias a una fuerza naval, como son el control del mar, la negación del uso del mar, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, proyección del poder sobre la costa o la disuasión estratégica; viene también ejecutando el acto jurídico del ejercicio de la Autoridad Marítima a través de las operaciones guardacostas realizadas por el personal de DICAPI, mediante una tarea nueva, la que podría denominarse negación del uso del mar para la realización de las actividades ilícitas (Zamora, 2011). Es decir, mantener el buen orden del mar.

Con la aclaración de los conceptos, el mantenimiento del buen orden en el mar peruano a través de las operaciones guardacostas y tener un adecuado MDA están estrechamente relacionados con el desarrollo económico del país por medio de la realización de actividades marítimas en forma sostenible, por ende, bajo el enfoque de la economía azul. A continuación, se resumirán algunas investigaciones realizadas por distintos autores.

En lo referente a que los conceptos de seguridad y protección marítima, así como del poder naval, para Bueger (2014) se encuentran íntimamente ligados a la resiliencia del ambiente marítimo y por consiguiente a la economía azul. Este nuevo enfoque está relacionado a la adecuada gestión de los buques e instalaciones con el primer propósito de cuidar de los profesionales del mar y el medio ambiente marino, que son actores claves para la ejecución de cualquier enfoque azul del océano.

Acerca de la protección marítima, las estrategias para una gestión sostenible del mar no sólo requieren la verificación del cumplimiento de las normas sino también que se provean las condiciones previas para una gestión adecuada de los recursos marinos. Asimismo, el autor trae a colación las propuestas del PNUD referentes a la seguridad humana, relacionándola directamente con la protección marítima, ya que esa dimensión de la seguridad se preocupa por la alimentación y generación de empleos, entre otros. De igual manera, considerando que para los

estados, sobre todo para los que se encuentran en vías de desarrollo, la pesca es un recurso alimenticio vital, así como una gran fuente generadora de empleos, se puede inferir que la pesca ilegal, no reportada y no declarada, obviamente tiene un impacto negativo en la seguridad humana. De otro lado, en lo concerniente al poder naval, el autor manifiesta que mientras se tenga un mayor número de plataformas con capacidades requeridas, mayor será el factor de supervivencia de los estados, así como mayor su proyección hacia el cumplimiento de sus tareas, por consiguiente, el mantenimiento del buen orden del mar.

Definitivamente, la resiliencia de las poblaciones costeras ha sido identificada como un factor clave en cuanto a las amenazas marítimas, haciendo que su prevención sea vital, en concordancia tanto con la economía azul como con la protección marítima (Bueger, 2014). Todo lo antes descrito refuerza la idea de la íntima relación entre la seguridad y protección marítima, así como el empleo del poder naval durante las operaciones guardacostas, con la economía azul.

Roselló (2014) indica que la economía azul exige una actuación previa sobre la seguridad marítima, ya que se debe garantizar que las operaciones productivas en el mar gocen de garantías mínimas y respeten la normativa legal vigente. De igual modo, es contundente en afirmar que la seguridad marítima es uno de los pilares sobre los que se desarrolla la economía azul y, obviar esta relación significaría ignorar los riesgos del accionar en el medio marino. Asimismo, señala que el hecho de iniciar un modelo de crecimiento económico azul que no considere aspectos de seguridad marítima comprometería el futuro de los océanos.

Lo que también afirman Voyer et ál. (2018) es que, de no controlarse adecuadamente las actividades ilícitas en el mar, habría una implicancia negativa y perjuicio para el desarrollo de una economía azul. Dicha situación envuelve retos hacia la vigilancia y monitoreo de las actividades marítimas que permitan asegurar en forma efectiva, la disuasión, así como respuestas oportunas ante los posibles eventos que afecten tanto la seguridad como la protección marítima.

TABLA 3

Matriz que muestra las intersecciones entre la Seguridad Marítima y la economía azul.

| Intersecciones | Extracción de recursos no vivos o generación de recursos | Recolección de Recursos Vivos | Comercio en y alrededor del océano | Protección y gestión de ecosistemas |
|------------------------------|--|--|--|--|
| Impulsor de la economía azul | <p>Poder Naval: Mantenimiento de la paz, defensa y actividades de vigilancia dentro de las zonas marítimas ampliadas, incluyendo territorios en disputa.</p> <p>Seguridad Marítima y desarrollo económico: Especialmente en relación con la seguridad energética a través de la protección de activos e infraestructura como plataformas petrolíferas y renovables</p> | <p>Desarrollo económico y seguridad humana: Gestión de la Pesca Ilegal, No Reglamentada y No Documentada a través de acuerdos regionales de cooperación.</p> <p>Poder Naval: Gestión de Conflictos en territorios disputados. Seguridad humana: Búsqueda y Rescate, Ej. Embarcaciones de Pesca</p> | <p>Poder Naval: Gestionar amenazas geopolíticas.</p> <p>Desarrollo Económico: Gestión y Prevención de crímenes marítimos y gestión a través de actividades de patrullaje, Seguimiento y Vigilancia de las actividades (piratería, terrorismo, contrabando, tráfico de personas),</p> <p>Seguridad Marítima y Seguridad Humana: MDA y gestión de desastres</p> | <p>Seguridad Humana: Provisión de datos y vigilancia para gestión y respuesta ante un desastre.</p> <p>Seguridad Marítima y desarrollo económico: Aplicación de normas de protección ambiental y uso de recursos (ej. MPA) Protección contra delitos ambientales. Ej. Pesca Ilegal, vertimientos ilegales al mar</p> |
| Impulsor de la economía azul | Expansión de la flota naval con asociación de construcciones navales e industrias asociadas | <p>Compromiso de los sectores públicos y privados en actividades de aplicación de la ley, incluyendo la construcción de patrulleras marítimas o costeras.</p> <p>MDA ampliado, innovación en tecnologías de vigilancia y monitoreo.</p> | | |

Nota. Traducido de Voyer, M. et ál. (2018)

Voyer et ál. (2018) señala la importancia del MDA para lograr esta efectividad, en beneficio de los sectores de la economía azul, considerando que la información necesariamente debe ser compartida entre todas las entidades públicas y privadas involucradas. Es así que, menciona las formas en que se cruzan tanto la economía azul como la seguridad marítima, apuntando a dos situaciones claras en las que este último concepto puede influir en el desarrollo y crecimiento de la economía azul: la seguridad marítima como un impulsor de la economía azul y la seguridad marítima como un sector integrante de la economía azul. En la tabla 3 se muestra las intersecciones entre la Seguridad Marítima y la economía azul, como impulsor que permite en cuanto a extracción de recursos no vivos o generación de recursos, recolección de recursos vivos, comercio en y alrededor del océano y en cuanto a protección y gestión de ecosistemas.

Para finalizar, se puede afirmar que el Perú ya tiene publicada su Política Marítima Nacional, la misma que tiene como uno de sus objetivos prioritarios “Fortalecer la Seguridad en el Ámbito Marítimo”, y podría tener un gran beneficio al promover la economía azul como complemento natural de su política marítima, asegurando la implementación puntual de dicho objetivo y tomando como ejemplo los diversos casos de éxito a nivel internacional.

3. CONCLUSIONES:

La Política Marítima Nacional marca el punto de partida hacia el desarrollo sostenible en el aprovechamiento adecuado de nuestros recursos marinos y del buen orden en nuestro mar. Ha sido trabajada de una manera integrada por los diversos sectores convocados, plasmándose en ella, una visión de largo plazo. Sin embargo, es necesario implementar estrategias óptimas que lleven al cumplimiento de los objetivos trazados y priorizados.

Con numerosos y sonados casos de éxito a nivel mundial, la economía azul se alinea perfectamente con el espíritu de la política marítima, pudiendo convertirse en el complemento necesario para llevar a la práctica los lineamientos establecidos en ella. Asimismo, puede ayudar a superar las carencias que la mencionada política podría tener, sobre todo las que puedan permitir el adecuado balance entre el desarrollo económico a través de las actividades marítimas y la salud de los océanos. Para ello, es pertinente que a la plataforma que brinda dicho enfoque, se integren más actores en grupos de trabajo, principalmente aquellos de la comunidad científica, académica, así como del sector empresarial, de tal manera que se consiga no sólo el financiamiento internacional para la consecución de los objetivos, sino también la obtención de información científica que permita

la gestión eco-sistémica valorizada de nuestros recursos marinos y costeros, así como el desarrollo de proyectos innovadores marítimos en beneficio de la nación.

Luego, del análisis realizado para el presente artículo, se ha podido demostrar que tanto las políticas marítimas, sus estrategias e implementación, deben ser sostenidas por un adecuado control y vigilancia del ámbito marítimo, a través de las operaciones de seguridad y protección marítima que aseguren el desarrollo de las actividades necesarias respetando la legalidad. De implementar la economía azul en el Perú, se garantizaría que la ejecución de las operaciones se realice de manera adecuada.

Finalmente, para cimentar los esfuerzos realizados en el desarrollo de la Política Marítima Nacional y en forma similar, en la aprobación de los “Lineamientos para el Crecimiento Verde”, los mismos que complementan la Política Ambiental Nacional, se debe priorizar la aprobación del enfoque de la economía azul en el Perú, lo que permitirá impulsar la implementación de la Política Marítima Nacional, así como reforzar la Seguridad y Protección Marítima en el país.

REFERENCIAS

- Banco Mundial (2018). *Reseña de resultados: La transición hacia una economía azul en la región del Caribe oriental*. Recuperado de: <https://www.bancomundial.org/es/results/2018/05/08/transitioning-toward-a-blue-economy-in-grenada-and-other-eastern-caribbean-states>
- Bueger C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, CEPLAN. (2018). *Seguimiento de los ODS no solo es estadístico*. Recuperado de: <https://www.ceplan.gob.pe/blog/ceplan-seguimiento-de-los-ods-no-solo-es-estadistico/>
- Decreto Supremo N° 012. (2019). *Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030*. Diario Oficial El Peruano, Lima, Perú, 20 de diciembre del 2019.
- Eikeset A., Mazzarella A., Davíðsdóttir B., Klinger D., Levin S., Rovenskaya E. & Stenseth N. (2018). What is blue growth? The semantics of “Sustainable Development” of marine environments. *Marine Policy*, 87, 177-179. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17306905>
- Elizalde P. (2012). *La incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo*. (Tesis de Doctorado). Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/98351/paem1del.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gurría Á. (2012). *Discurso Inaugural de la Conferencia de la Plataforma de Conocimientos sobre el Crecimiento Verde*. Recuperado de: <https://bit.ly/3oWm7ZJ>
- House W. (2005). *The national strategy for Maritime Security*. Recuperado de: <https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>
- Iglesias A. (2019). *Economía azul sostenible. Planificación Espacial Marina y Economía azul sostenible. Presentación de diapositivas*. Recuperado de: http://www.msppglobal2030.org/wp-content/uploads/2019/10/MSPglobal_Training_Panama_BlueEconomy.pdf
- Ivanova A., Cariño Olvera M., Monteforte-Sánchez M., Ramírez Ivanova E., & Domínguez W. (2017). La economía azul como modelo de sustentabilidad para estados costeros: el caso de Baja California Sur. *Sociedad y ambiente*, (14), 75-98.
- Lee K., Noh J. & Khim J. (2020). The Blue Economy and the United Nations’ sustainable development goals: Challenges and opportunities. *Environment international*, 137, 105528. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019338255>
- McKinley E., Aller-Rojas O., Hattam C., Germond-Duret C., San Martín I., Hopkins C., Aponte H. & Potts T. (2019). Charting the course for a blue economy in Peru: a research agenda. *Environment, Development and Sustainability*, 21(5), 2253-2275. Recuperado de: <https://doi.org/10.1007/s10668-018-0133-z>
- Ministerio del Ambiente. (2015). *Quinto Informe sobre la aplicación del Convenio sobre la Diversidad Biológica: Perú (2010-2013)*. Recuperado de: <https://sinia.minam.gob.pe/documentos/quinto-informe-nacional-ante-convenio-diversidad-biologica-peru-2010>
- Ministerio del Ambiente. (2016). *La ruta hacia el Crecimiento Verde (2011-2016). Hacia un modelo de crecimiento económico ambientalmente sostenible*. Recuperado de: <https://sinia.minam.gob.pe/documentos/ruta-hacia-crecimiento-verde-2011-2016>
- Ministerio del Ambiente. (2019). *Sexto informe nacional sobre Diversidad Biológica. La Biodiversidad en cifras*. Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/minam/informes-publicaciones/281709-sexto-informe-nacional-sobre-diversidad-biologica>
- Molina A. (2018). *Crecimiento azul: un impulso para el desarrollo sostenible de mares y costas*. Asociación para la sostenibilidad y el progreso de las sociedades. Recuperado de: <http://www.sostenibilidadyprogreso.org/files/entradas/tribunal6-crecimientoazul-agustinmolina.pdf>
- National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness. (2005). *The national strategy for maritime security*. Recuperado de: https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_MDAPlan.pdf

- Rahman C. (2009). *Concepts of maritime security: A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*. Centre for Strategic Studies: New Zealand Victoria University of Wellington.
- Resolución N° 161. (2016). *Por la cual se aprueba los Lineamientos para el Crecimiento Verde*. Ministerio del Ambiente. Lima, Perú, 21 de junio del 2016. Recuperado de: <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2016/06/RM-N%C2%B0-161-2016-MINAM1.pdf>
- ONU. (s.f.). *Sabías que...* Recuperado de: <https://www.un.org/es/events/islands2014/didyouknow.shtml>
- ONU. (2015). *Actualidad: el mundo se reúne para adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: https://www.unaids.org/es/resources/presscentre/featurestories/2015/september/20150925_UN_Summit_opening
- ONU. (2020). *Conferencia sobre los Océanos*. Lisboa-Portugal. Recuperado de: <https://www.un.org/es/conferences/ocean2020/about>
- Pacto Mundial-Red Española. (2020). *Océanos saludables y sostenibles, oportunidades para el sector empresarial en la economía azul*. Recuperado de: <https://bit.ly/3CO001n>
- Roselló M. (2014). Política marítima comunitaria: la “economía azul” de la Unión Europea y la seguridad marítima. *Actualidad Jurídica Ambiental*, (34), 8-28. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5666163>
- Smith-Godfrey S. (2016). Defining the Blue Economy. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. Recuperado de: https://www.researchgate.net/profile/Simone-Smith-Godfrey/publication/301673373_Defining_the_Blue_Economy/links/5aa8e4430f7e9b0ea308395e/Defining-the-Blue-Economy.pdf
- The Economist. (2015). The Blue economy: growth, opportunity and sustainable ocean economy. *Gordon and Betty More Foundation*. Recuperado de: https://www.woi.economist.com/wp-content/uploads/2018/04/m1_EIU_The-Blue-Economy_2015.pdf
- The Nairobi Statement. (2018). *Advancing the Global Sustainable Blue Economy*. Nairobi, Kenya. Recuperado de: <https://bit.ly/3FYwLpU>
- Till G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century*. Routledge. Recuperado de: <https://doi.org/10.4324/9781315621210>
- Valenzuela I. (2020). Gobernanza oceánica de Chile, y la importancia del transporte marítimo en pos de una economía azul. En: Romero C. & Mejía M. *Maritime Transportation and Ocean Policies*. The Maritime Comms: Digital Repository of the World Maritime University. Mallmo, Sweden pp. 53-58
- Voyer M., Schofield C., Azmi K., Warner R., McIlgorm A. & Quirk G. (2018). Maritime security and the blue economy: Intersections and interdependencies in the Indian Ocean. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), 28-48.
- Wenhai L., Cusack C., Baker M., Tao W., Mingbao C., Paige K. & Yufeng Y. (2019). Successful blue economy examples with an emphasis on international perspectives. *Frontiers in Marine Science*, 6, 261. Recuperado de: <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00261>
- Whisnant R. & Vandeweerd V. (2019). Investing in the new Blue Economy: The changing role of international development organizations in catalyzing private sector investment in support of regional strategic action programmes for the sustainable development of coasts and oceans. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 6(1), 8. Recuperado de: <https://doi.org/10.15351/2373-8456.1116>
- Zamora E. (2011). El Nuevo Código Procesal Penal Peruano y el debido proceso en las Operaciones de Seguridad Marítima: Alcances legales para el desarrollo de una Conciencia del Dominio Marítimo. *Revista de Marina*, 104(3), 55-73.
- Zangrando M. (2017). *El Crecimiento Azul como aplicación de la Economía azul: estudios e implementaciones*. (Tesis de Master Universitario en Administración y Dirección de Empresas). Universidad Politécnica de Cartagena. Repositorio institucional. Recuperado de: <https://repositorio.upct.es/xmlui/bitstream/handle/10317/6028/tfm-zan-cre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>