



Revista Política y Estrategia N° 138, (2021)

Editada por: **Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE) Chile.**

Lugar de edición: Santiago, Chile

Dirección web:
<http://www.politicayestrategia.cl>

ISSN versión digital: 0719-8027

ISSN versión impresa: 0716-7415

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v1i138.958>

Para citar este artículo / To cite this article: RIVAS Pardo, Pablo y AYALA Pulgar, Nicole: “La piratería marítima y su impacto al transporte marítimo ¿una amenaza o un riesgo para Chile?”.

Revista Política y Estrategia N° 138. 2021. pp. 165-188

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v1i138.958>

Si desea publicar en Política y Estrategia, puede consultar en este enlace las Normas para los autores:

To publish in the journal go to this link:

<http://politicayestrategia.cl/index.php/rpye/about/submissions#authorGuidelines>



La Revista Política y Estrategia está distribuida bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU IMPACTO AL TRANSPORTE MARÍTIMO ¿UNA AMENAZA O UN RIESGO PARA CHILE?∞•

PABLO RIVAS PARDO*
NICOLE AYALA PULGAR**

RESUMEN

La piratería marítima no ha sido una amenaza para Chile, ya que entre 1991 y 2019 no ha registrado actos en su territorio y solamente ocho buques de nacionalidad chilena han sufrido sus ataques. Sin embargo, la piratería marítima es un riesgo para Chile, ya que podría afectar directamente su transporte marítimo. Este artículo expone los principales registros de la piratería marítima y analiza las características de la economía de Chile, proyectando el riesgo que implica esta amenaza para el transporte marítimo. Los resultados detallan como objeto referentes las exportaciones e importaciones en relación al PIB; el transporte marítimo; los principales destinos y los principales orígenes con sus respectivos bienes; y los puertos de mayor valor económico.

Palabras clave: Chile; piratería marítima; transporte marítimo.

MARITIME PIRACY AND ITS IMPACT IN THE MARITIME TRANSPORT. THREAT OR RISK FOR CHILE?

ABSTRACT

Maritime piracy has not been a threat to Chile as it has not registered attacks in its territory and only eight ships of Chilean nationality have suffered its attacks between 1991 and 2019. However, maritime piracy is a risk for Chile, because it could affect its maritime transport. This article presents the main records of maritime piracy and it analyzes

-
- El artículo es parte del proyecto de investigación "La Piratería del Siglo XXI entre los años 2000 y 2019. Una caracterización global, la Defensa Nacional del Asia Pacífico y la proyección para el Estado de Chile" código 202004 financiado por el Concurso ANEPE 2020, convocado por la Sección Investigación, de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.
 - * Investigador Asociado del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat. Master of Arts International Relations & International Organizations por la Universidad of Groningen. Licenciado en Ciencia Política y Cientista Político por la Universidad Diego Portales: p.rivas.pardo@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4843-9242>
 - ** Investigadora Independiente. Licenciada en Estudios Internacionales y Analista en Políticas y Asuntos Internacionales por la Universidad de Santiago de Chile: nicole.ayala@usach.cl ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9004-1874>
 - ∞ Fecha de recepción: 240521 - Fecha de aceptación: 161221.

the Chilean economy, projecting the risk that this threat implies to maritime transport. The results detail as referent objects exports and imports in relation to GDP; the maritime transport; main destinations and main origins with its respectively good; and the seaport with high economic value.

Key words: Chile; maritime piracy; maritime transport.

A PIRATARIA MARÍTIMA E SEU IMPACTO NO TRANSPORTE MARÍTIMO. UMA AMEAÇA OU UM RISCO PARA O CHILE?

RESUMO

A pirataria marítima não é uma ameaça ao Chile, pois entre 1991 e 2019 não registrou atos em seu território e apenas oito navios de nacionalidade chilena sofreram seus ataques. No entanto, a pirataria marítima é um risco para o Chile, pois pode afetar diretamente o seu transporte marítimo. Este artigo apresenta os principais números da pirataria marítima e analisa as características da economia chilena, projetando o risco que esta ameaça implica para o transporte marítimo. Os resultados detalham como objeto de referência as exportações e importações em relação ao PIB; transporte marítimo; os principais destinos e as principais origens com os respectivos ativos; e os portos de maior valor econômico.

Palavras-chave: Chile; pirataria marítima; transporte marítimo.

Introducción

Desde los ataques de Al-Qaeda contra el USS Cole en Yemen en el año 2000 junto con el ataque simultáneo contra el USS Ashland y el USS Kearsarge en Jordania en el año 2005, como explica Ban¹, la seguridad naval cambió, haciéndose más frecuentes conceptos como la conciencia del dominio marítimo y la seguridad marítima, tanto en las políticas y como en los estudios de seguridad. En su trayectoria, la seguridad marítima ha priorizado amenazas de agentes particulares, destacando Teijo² la pesca ilegal por la depredación ambiental, y

-
- 1 BAN, K. The Clash of David and Goliath at Sea: The USS Cole Bombing as Sea Insurgency and Lessons for the ROK Navy. *Asian Politics & Policy* 2(3): 463-85, 2010.
 - 2 TEIJO, C. The EU'S Comprehensive Approach to Fisheries, Global Commons and Security. En CONDE, E. (Edit), YANEVA, Z. & SCOPELLITI, M. (co-edits). *The Routledge Handbook of European Security Law and Policy*, Routledge, USA. 2020. pp. 224-238.

de manera similar, enfatizando Newsome y Riddervold³ la piratería marítima para el robo a la carga.

La piratería marítima (Recuadro N° 1 y N° 2) sumó 7.671 ataques totales a nivel mundial entre los años 1991 y 2019, los que son registrados por la Cámara de Comercio Internacional -en inglés International Chamber of Commerce (ICC)- y publicados en sus *Annual Report: Piracy and armed robbery against ships*. Estos reportes entregan información por: lugar del ataque, tipo de ataque, armas usadas, violencia ejercida contra la tripulación, nacionalidad de los buques atacados y tipo de carga de los buques atacados. A su vez, los ataques totales se dividen en reales e intentos. Un continente, región, país o lugar como unidad soberana, es decir, localización y jurisdicción, se puede analizar por la cantidad de ataques totales cometidos en su territorio y por los buques atacados de su nacionalidad.

Recuadro N° 1: ataques totales por región 1991-2019		
Región	Casos absolutos	Casos relativos
Asia del Sudeste	2.900	37,80%
África	2.467	32,16%
Subcontinente Indio	845	11,01%
América	760	9,90%
Asia del Oriente	537	7,00%
Resto del Mundo	121	1,60%
Sin localización	41	0,53%
Total	7.671	100%

(Fuente: creación propia. Datos: ICC)⁴.

Recuadro N° 2: ataques totales por año y región 1991-2019							
Año	Asia del Sudeste	África	Subcontinente indio	América	Asia del Oriente	Resto del mundo / sin localización	Total
1991	88	0	0	0	14	5	107
1992	63	0	5	0	7	31	106
1993	16	7	3	6	69	2	103
1994	38	6	3	11	32	0	90
1995	71	20	16	21	47	13	188

3 NEWSOME, A. & RIDDERVOLD, M. The Role of EU Institutions in the Design of EU Foreign and Security Policies. En CONDE, E. (Edit), YANEVA, Z. & SCOPELLITI, M. (co-edits). The Routledge Handbook of European Security Law and Policy, Routledge, USA. 2020. pp. 46-63.

4 INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, AND INTERNATIONAL MARITIME BUREAU [en línea]. Annual Report: Piracy and armed robbery against ships, 2001-2020. [Fecha de consulta: 15 noviembre 2020]. Disponible en: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>

1996	124	25	24	32	17	6	228
1997	92	46	37	37	19	17	248
1998	89	41	22	35	10	5	202
1999	161	55	45	28	6	5	300
2000	242	68	93	39	20	7	469
2001	153	86	53	21	17	5	335
2002	153	78	52	65	17	5	370
2003	170	93	87	72	19	4	445
2004	158	73	32	45	15	6	329
2005	102	80	36	25	20	13	276
2006	83	61	53	29	5	8	239
2007	70	120	30	21	10	12	263
2008	54	189	23	14	11	2	293
2009	46	266	30	37	23	8	410
2010	70	259	28	40	44	4	445
2011	80	293	16	25	23	2	439
2012	104	150	19	17	7	0	297
2013	128	79	26	18	13	0	264
2014	141	55	34	5	8	2	245
2015	147	35	24	8	32	0	246
2016	68	63	17	27	16	0	191
2017	76	61	15	24	4	0	180
2018	60	87	18	29	7	0	201
2019	53	71	4	29	5	0	162
Total	2.900	2.467	845	760	537	162	7.671

(Fuente: creación propia. Datos: ICC).

En una visión global, la localización de la piratería marítima entre los años 1991 y 2019 se concentró principalmente en Asia del Sudeste con 37,80% y África con 32,16%. Si bien durante este lapso las cifras variaron respecto a los últimos años, ambas regiones siguieron dominando los mayores registros.

En una visión suprarregional, la piratería marítima se ha presentado como una amenaza para el Indo-Pacífico (Recuadro N° 3) dado por los registros localizados en Asia del Sudeste, Subcontinente Indio y Asia del Oriente. La importancia geopolítica de esta suprarregión se da por su valor económico y comercial, y a su vez, por las alianzas políticas que compiten por influenciar. Dada la extensión del Indo-Pacífico, su importancia está en las vías marítimas esenciales para el transporte marítimo y con eso para la economía. En términos de localización y registro: Asia del Sudeste contiene el 37,80%, teniendo Indonesia el 63,62% del registro; el Subcontinente Indio contiene el 11,01%, teniendo Bangladesh el 56,99% e India el 38,45% del registro; y Asia del Oriente el 7,00%, teniendo Vietnam el 40,05% y el Mar de China Meridional el 31,99% del registro.

En suma, los casos correspondientes al Indo-Pacífico son dispares, donde la relevancia se concentra en principalmente en Asia del Sudeste, particularmente con Indonesia, mientras que Asia del Oriente tiene un papel menor, siendo el más irrelevante de las regiones.

Recuadro N° 3: ataques totales en el Indo-Pacífico 1991-2019			
Región	País	Casos absolutos	Casos relativos
Asia del Sudeste	Indonesia	3377	63,62%
	Malaysia	565	10,64%
	Estrecho de Malaca	498	9,38%
	Filipinas	417	7,86%
	Estrecho de Singapur	290	5,46%
	Tailandia	127	2,39%
	Myanmar (Birmania)	29	0,55%
	Camboya	5	0,09%
	Total	5308	100,00%
Asia del Oriente	Vietnam	348	40,05%
	Mar de China Meridional	278	31,99%
	China/ Hong Kong/Macau	126	14,50%
	Hong Kong/Luzon/Hainan (HLH)	51	5,87%
	Mar de China Oriental	27	3,11%
	Papua Nueva Guinea	16	1,84%
	Islas Salomón	13	1,50%
	Taiwán	10	1,15%
	Total	869	100,00%
Subcontinente Indio	Bangladesh	913	56,99%
	India	616	38,45%
	Sri Lanka	73	4,56%
	Total	1602	100,00%

(Fuente: creación propia. Datos: ICC).

América aparece marginal en las cifras de los ataques totales. América no está entre los registros más altos en cuanto localización (Recuadro N° 4) ya que registra 760 ataques totales en su territorio, representando un 9,9% mundial, repartiéndose en 24 países donde los primeros lugares lo ocupan Brasil con un 19,47%, Perú con un 15,13%, Venezuela con un 13,81% y Ecuador con un 12,36%. Los buques atacados de nacionalidad americana tienen un alto registro, pasando el ¼ del total mundial, pero principalmente por los buques de nacionalidad panameña que es la primera a nivel mundial. América tiene un registro significativo en cuanto jurisdicción (Recuadro N° 5) registrando 2.006 ataques totales a buques de nacionalidad americana, siendo un 26,1% mundial, repartiéndose en 31 nacionalidades donde los primeros lugares son Panamá con un 57,77%, Bahamas con un 13,60%, Antigua Barbuda con un 10,29% y Saint Vincent and the Grenadines con un 4,93%.

Por su parte, Chile no presenta registros de ataques totales de piratería marítima localizados en su territorio y solo se registran ocho buques víctimas de piratería marítima de nacionalidad chilena, representando un 0,4% del total del continente y un 0,1% del total del mundo. Por otro lado, para Chile el Indo-Pacífico se declaró como una región de interés en la Política de Defensa Nacional de Chile 2020, señalándolo como “una zona vital para el desarrollo y prosperidad de Chile en el siglo XXI”⁵, apuntando además la importancia de la seguridad de las comunicaciones marítimas y por el intercambio comercial que tiene Chile.

Recuadro Nº 4: ataques totales en América 1991-2019

País	Casos absolutos	Casos relativos
Brasil	148	19,47%
Perú	115	15,13%
Venezuela	105	13,81%
Ecuador	94	12,36%
Colombia	87	11,44%
Guyana	44	5,78%
Haití	41	5,39%
República Dominicana	38	5,00%
Jamaica	34	4,47%
Costa Rica	9	1,18%
Panamá	7	0,92%
Estados Unidos	6	0,79%
Caribe	5	0,66%
Trinidad & Tobago	5	0,66%
Cuba	4	0,53%
México	4	0,53%
El Salvador	3	0,41%
Honduras	3	0,41%
Nicaragua	2	0,27%
Surinam	2	0,27%
Argentina	1	0,13%
Guatemala	1	0,13%
Martinica	1	0,13%
Uruguay	1	0,13%
Total	760	100%

(Fuente: creación propia. Datos: ICC).

5 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL [en línea]. Política de Defensa Nacional de Chile 2020. [Fecha de consulta: 8 septiembre 2021]. Disponible en: www.defensa.cl/

Recuadro Nº 5: buques atacados de nacionalidad americana 1991-2019		
País/Localidad	Casos absolutos	Casos relativos
Panamá	1159	57,77%
Bahamas	273	13,60%
Antigua Barbuda	205	10,29%
Saint Vincent & Grenadines	99	4,93%
Estados Unidos	65	3,24%
Belice	27	1,34%
Bermudas	23	1,14%
Antillas neerlandesas	20	0,99%
Islas Caimán	20	0,99%
Honduras	19	0,94%
Saint Kitts & Nevis	14	0,70%
Brasil	13	0,64%
Barbados	11	0,54%
Haití	9	0,44%
Chile	8	0,40%
Curazao	6	0,30%
Guyana	6	0,30%
Canadá	5	0,25%
Cuba	4	0,20%
Bolivia	3	0,15%
Dominica	3	0,15%
Ecuador	3	0,15%
Trinidad & Tobago	3	0,15%
Argentina	1	0,05%
Colombia	1	0,05%
Islas vírgenes británicas	1	0,05%
Jamaica	1	0,05%
México	1	0,05%
Paraguay	1	0,05%
Surinam	1	0,05%
Venezuela	1	0,05%
Total	2006	100%

(Fuente: creación propia. Datos: ICC).

La piratería marítima puede ser una amenaza o un riesgo, conceptos definidos por Miguel Barrios en el Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica⁶. Mientras la amenaza es una “acción que lleva a cabo un eventual oponente que, teniendo la capacidad, muestra la intención o da indicio de probable concreción de un perjuicio”⁷, el riesgo es “la posibilidad o probabilidad de que la ocurrencia de eventos aleatorios, previsibles o no, puedan afectar la existencia o el funcionamiento de un sistema”⁸. En síntesis, la amenaza es un agente que manifiesta su capacidad de dañar, y el riesgo, es la posibilidad de recibir tal daño el cual no ha sido manifestado.

Como resultado, la piratería marítima no ha sido una amenaza significativa para el territorio chileno y tampoco para buques de nacionalidad chilena. Entonces, la piratería marítima sería un riesgo para la economía de Chile. A esto se suman las características geográficas del país, como son la extensión de sus costas y la cantidad de puertos que mueven carga, los que han sido lugares fundamentales para el crecimiento y desarrollo del comercio. Junto a lo anterior, el intercambio comercial es un elemento esencial, sobre todo en las vías de transporte marítimo que se encuentran en el Indo-Pacífico. A la sazón, se propone como pregunta de investigación:

¿Qué riesgo presenta la piratería marítima para el transporte marítimo de la economía de Chile?

La repuesta que persigue esta pregunta, es proyectar el posible daño a causa de la piratería marítima contra el transporte marítimo de la economía de Chile.

Conceptualmente, Barry Buzan y Lene Hansen en su libro *The Evolution of International Security Studies*⁹, afirman que los estudios de seguridad deben responder cuatro preguntas para definir su marco de trabajo: “si privilegiar al Estado como objeto referente, si incluir amenazas internas y externas, si expandir la seguridad más allá del sector militar y el uso de la fuerza, y si ver la seguridad como algo indisolublemente ligado a una dinámica de amenazas, peligros y urgencia”¹⁰. Para este artículo, lo que importa es responder la primera pregunta, y con eso, la definición del objeto referente. Si bien las otras tres preguntas cuyas respuestas son atingentes, van más allá de lo seleccionado para analizar. Ante la pregunta sobre el objeto referente, se responde que no, es decir, no se privilegia al Estado como objeto referente, en este caso, es el transporte marítimo de la economía de Chile.

Buzan y Hansen¹¹, reflexionan sobre si asegurar o no asuntos como la nación, el individuo, los grupos étnicos y el medio ambiente; es decir, convertirlos en objetos referentes de la seguridad. Entonces, los autores preguntan qué o quién debería ser objeto referente,

6 BARRIOS, Miguel. Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica. Buenos Aires, Editorial Biblos. 2004.

7 Ibid. p. 74.

8 Ibid. p. 320.

9 BUZAN, Barry y HANSE, Lene. Defining International Security Studies. The evolution of International Security Studies. Cambridge, Cambridge University Press. 2009. pp. 8-20.

10 Ibid. p. 10.

11 Ibid. pp. 8-20.

es decir, el foco no está en el agente amenazador, sino en lo que se debe proteger de ese agente amenazador. Por lo tanto, no es la piratería marítima el foco del análisis, sino lo que daña ese agente amenazador, que en este caso es el transporte marítimo de la economía de Chile. Para cumplir con el análisis de este objeto referente se consideran las exportaciones e importaciones movidas a través del transporte marítimo, ya que son los bienes movilizados expuestos al riesgo de la piratería marítima, y que además, corresponden a sectores de importante tamaño en la economía chilena. La selección del objeto de estudio -el transporte marítimo- se debe a que el objetivo de la piratería marítima es la carga de los buques, su actuar violento tiene fines económicos. De manera general, entre los años 1991 y 2019 los buques más atacados fueron los graneleros, cisterna de químicos, contenedores, carga general y cisterna de petróleo crudo, entre varios otros¹². El año 2019 los más atacados fueron los buques granelero, cisterna de químicos y cisterna de petróleo crudo¹³.

Para responder la pregunta de investigación, este artículo se divide en dos secciones: la discusión temática para sustentar el análisis de los datos económicos y el análisis de los datos económicos. Finalmente, se responde la pregunta de investigación.

Asuntos marítimos: transporte, piratería y seguridad

La seguridad del transporte marítimo no es un asunto que surgiera junto con la piratería marítima de este siglo.

En el contexto nacional, Francisco Silva en su artículo “Transporte marítimo en la era del Pacífico”¹⁴ de inicios de los 1990, expone cifras que demuestran el crecimiento económico mundial y su correlación positiva con el transporte marítimo mundial, contextualizando la exportación frutícola y minera de Chile hacia Oriente como el gran cambio en la economía nacional.

En el contexto internacional, en el libro *Introducción a la historia de las relaciones internacionales*, de Renouvin y Duroselle¹⁵ cuya primera edición es de 1970, se abordan las “rutas marítimas” desde la perspectiva de la competencia económica. Los autores señalan como uno de los principales intereses mundiales del siglo XX fue la libertad de tránsito por el canal de Suez y por el canal de Panamá para eliminar las ventajas para exportaciones y para importaciones entre las economías. Tal interés económico adquirió las modificaciones que el sistema internacional experimentó en la década de 1970. Una de las más caracterís-

12 RIVAS, Pablo. Maritime Piracy and its Characterization as a Threat: Presence, Type, Arms, Violence, and Ships under Attack between 1991 and 2019. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 16(1): 155-177. 2021.

13 RIVAS, Pablo y AYALA Nicole. La piratería marítima tras las operaciones Ocean Shield y Atalanta. Una caracterización entre los años 2012 y 2019. Documento de Opinión N° 84, Instituto Español de Estudios Estratégicos: 1-21. 2021.

14 SILVA, F. Transporte marítimo en la era del Pacífico. *Revista de Marina, Santiago de Chile*. 1/1993.

15 RENOUVIN, Pierre y DUROSELLE, Jean Baptiste. Las fuerzas económicas. Las competencias y los conflictos. *Introducción a la historia de las relaciones internacionales*. México Distrito, Fondo de Cultura Económica Federal. 2000. pp. 72-108.

ticas, como señala Merle¹⁶ en *Sociología de las relaciones internacionales* de 1976, son las “fuerzas transnacionales” explicadas como el desplazamiento de privados más allá de los límites internacionales con la intención de hacer valer su postura en las relaciones internacionales. El autor lo ejemplifica con las organizaciones no gubernamentales, las empresas multinacionales y la opinión pública internacional

De ambos textos se infiere que la importancia de la libertad de tránsito en las rutas marítimas y el aumento de agentes privados en el sistema internacional implicó que junto con la economía y la sociedad civil, existiera una manifestación en la seguridad global con nuevas prioridades para enfrentar amenazas y/o riesgos.

Un caso de lo anterior es la piratería marítima, que si bien no es una actividad nueva en el ser humano, ha tenido una nueva manifestación desde fines del siglo XX. A modo de ejemplo de lo antiguo y de lo contemporáneo de esta actividad humana, Ortiz¹⁷ señala al Reino de España y los piratas que atacaron sus colonias americanas entre los siglos XVI y XVIII, y a su vez, los ataques sufridos por buques mercantes neerlandeses por parte de piratas marítimos a finales del siglo XX. Estos ejemplos, ambos sufridos por reinos navegantes en tiempos disimiles, demuestran que la piratería sería inherente al transporte marítimo.

La cualidad global que comenzaron a tener los asuntos nacionales y/o regionales a principios del siglo XX fue consecuencia, como señala Ortiz¹⁸ y García¹⁹, del aumento de las comunicaciones y del crecimiento de las tecnologías y, al mismo tiempo, por la facilitación al acceso de estos. Otro aspecto que se acrecentó fue la economía internacional, implicando que distintos participantes se sumaran a las interacciones del sistema internacional. Entre ellos, lo más novedoso fueron los agentes particulares de carácter transnacional organizados para delinquir, tipificados como crimen organizado transnacional donde cabe la piratería marítima.

La relación entre la seguridad global y el transporte marítimo desde principios del siglo XXI tiene como hecho determinante, como lo explica Claro²⁰, en la conformación de China como centro económico mundial y el enfrentamiento a amenazas y/o riesgos como la piratería y el terrorismo. Conceptualmente, esto da más prioridad a la seguridad marítima por sobre los asuntos navales que Tavra²¹ lo ejemplifica con la priorización del empleo de las fuerzas navales contra el terrorismo marítimo, contra la piratería marítima, contra el tráfico de drogas ilícitas, contra la pesca masiva y para proveer seguridad al turismo de cruceros, al medio ambiente y al transporte marítimo. La Armada de Estados Unidos de América se

16 MERLE, Marcel. Las fuerzas transnacionales. *Sociología de las relaciones internacionales*. Madrid, Alianza Editorial. 1986. pp. 335-395.

17 ORTIZ, O. Piratas de fines del siglo XX. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 1/1990.

18 ORTIZ, Eduardo. Soberanía versus globalidad. *El estudio de las Relaciones Internacionales*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica. 2000. pp. 168-172.

19 GARCÍA, Paloma. Capítulo V. Visiones de un mundo interdependiente. *Teoría breve de relaciones internacionales*. Tecnos, Madrid. 2004. pp. 171-207.

20 CLARO, Ricardo. El transporte marítimo en el comercio exterior de Chile. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 5/2003. pp. 1-3.

21 TAVRA, Alexander. Seguridad Marítima en la Cuenca del Pacífico. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 5/2007. pp. 415-431.

presenta como un ejemplo de estos cambios que, como señala Senarega²², en el primer decenio del siglo XXI esta institución publicó el *Sea Power* el año 2003 y la *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* el año 2007, como respuesta al cambio de prioridades de los asuntos de seguridad global para hacerse cargo de las amenazas y/o riesgos transnacionales de la seguridad marítima. Estos antecedentes dan relevancia al concepto de seguridad marítima, que Bueger²³ lo explica como un concepto que ha superado al de seguridad naval, al ser más explicativo de la realidad al incluir problemas de seguridad como la piratería, el robo marítimo, el terrorismo, los tráfico (personas/armas/narcóticos), la pesca ilegal y las catástrofes ambientales; y, a su vez, por las diversas formas de afrontarlas como vigilancia tecnológica, patrullas navales y multilateralismo regional.

En Chile, distintos autores han abordado la seguridad marítima y el espacio económico del país: Arze²⁴ con las funciones que la Dirección General del Territorio Marítima y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) debiera tener ante la piratería marítima; Solís²⁵ con la preocupación sobre la marina mercante; Sepúlveda²⁶ con su foco en el canal de Panamá; Guerrero²⁷ con la necesidad de mantener las comunicaciones marítimas vitales con los países que componen el APEC e Izurieta²⁸ con la importancia del Asia Pacífico por reunir gran parte del producto interno bruto mundial y estar las tres economías más grandes del mundo.

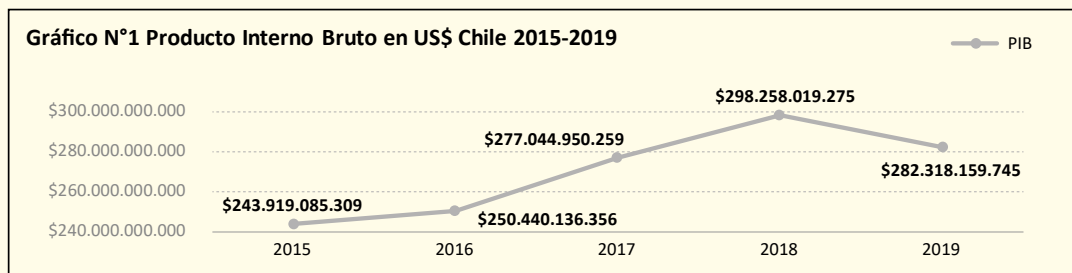
Las rutas marítimas, la libertad de tránsito y los canales son asuntos recurrentes para la seguridad y economía, que aumentó en su tamaño con la globalización, apareciendo agentes particulares como las empresas multinacionales y el crimen organizado transnacional, teniendo como uno de los resultados, la priorización de los asuntos de seguridad marítima por sobre los de seguridad naval. Si bien los hechos demuestran que la piratería marítima es una amenaza mundial marginal para Chile, el entorno de seguridad marítima global justifica aproximarse a la piratería marítima como un riesgo, poniendo como objeto referente el transporte marítimo de la economía de Chile. Sobre esto último, se analiza la caracterización económica de Chile con montos en dólares y su valor porcentual del año 2019 principalmente.

Caracterización económica de Chile

Entre las principales características macroeconómicas de Chile, el Producto Interno Bruto (Gráfico N° 1) en datos del Banco Mundial, ilustra una tendencia evolutiva desde

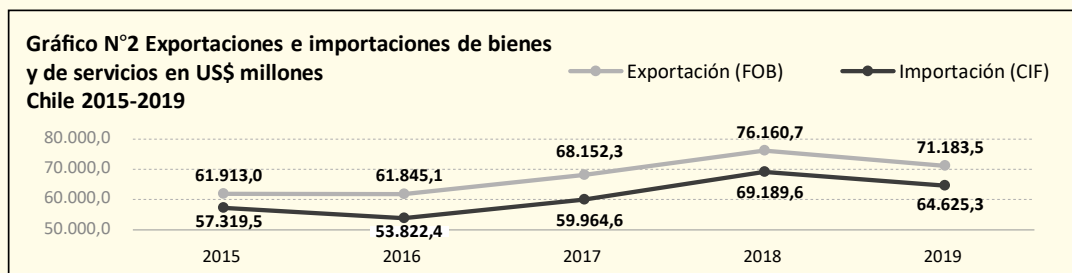
-
- 22 SENAREGA, Humberto. Control del mar en el Litoral: ¿Moda o necesidad? *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 3/2008. pp. 218-227.
 - 23 BUEGER, Christian. What is maritime security? *Marine Policy*, 53: 159-164, 2015.
 - 24 ARZE, Juan. Piratas, piratería y satélites. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 3/2011. pp. 233-244.
 - 25 SOLÍS, Eri. Chile y los intereses marítimos (primera parte). *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 1/2013. pp. 13-26.
 - 26 SEPÚLVEDA, Jaime. Canal de Panamá: nuevas capacidades impactan el comercio marítimo. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 1/2014. pp. 6-15.
 - 27 GUERRERO, Alberto. El rol de la Armada en el resguardo del comercio con el Asia Pacífico. *Revista de Marina*, Santiago de Chile. 3/2014. pp. 232-237.
 - 28 IZURIETA, Óscar El Pacífico: una visión desde Chile en el contexto de la seguridad. En: JIMÉNEZ, D. y MATUS, M. I. (ed), *Transformaciones en el ámbito de la seguridad y defensa: Una visión en el vigésimo aniversario del CESIM*. Santiago de Chile, CESIM-IEI. 2014. pp. 119-138.

el 2015 al 2018, pasando de US\$ 260.541 millones a US\$ 298.258 millones. No obstante, durante el 2019 hubo una caída del PIB, calculando su cifra en US\$ 282.318 millones. Por lo tanto, si bien se visibilizaba un creciente avance, el crecimiento económico del país retrocedió demostrando vacilaciones a las que se enfrenta la economía chilena, que a pesar de mostrar estabilidad por un periodo de años es susceptible a cambios en su trayectoria.



(Fuente: creación propia. Datos: Banco Mundial)²⁹.

Con información proporcionada por la Dirección Nacional de Aduanas de Chile, la relación con los datos de exportaciones e importaciones y su equivalencia en dinero (Gráfico N° 2) para el mismo lapso han sido principalmente estables en crecimiento y al igual que las cifras del PIB, también existió una baja el año 2019. Concretamente el incremento entre el 2015 y 2018 para las exportaciones fue de US\$ 61.913 millones al 2015 hasta lograr US\$ 76.160 millones el 2018. Por su parte, las importaciones pasaron de US\$ 57.319 millones en el 2015 a US\$ 69.189 millones al 2018. Para el año 2019, las exportaciones dejaron un total de US\$ 71.183 millones y las importaciones US\$ 64.625 millones, ambas aún encima de las cantidades totales consideradas desde el principio del periodo.



(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁰.

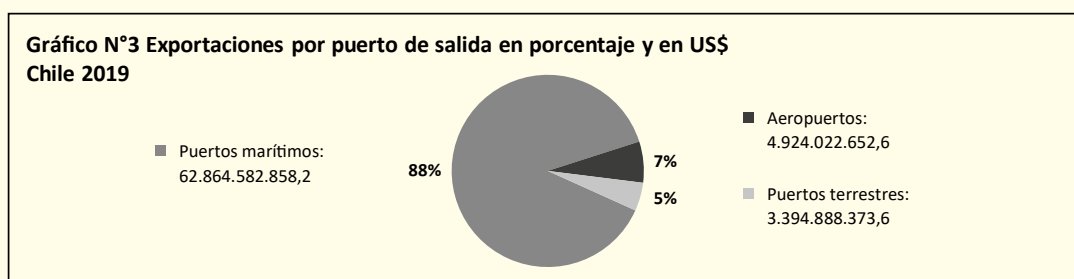
Entre los años 2015 y 2019 hubo un incremento paulatino y coherente entre exportaciones e importaciones en las cifras relativas al dinero, lo que se condice con el significativo aporte de este sector en la economía chilena de manera porcentualmente siempre por sobre el 45%. En este contexto, el transporte marítimo es un elemento esencial en el fun-

29 BANCO MUNDIAL [en línea]. PIB (US\$ a precios actuales) Chile, 2019 [Fecha de consulta: 2 noviembre 2020]. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org>

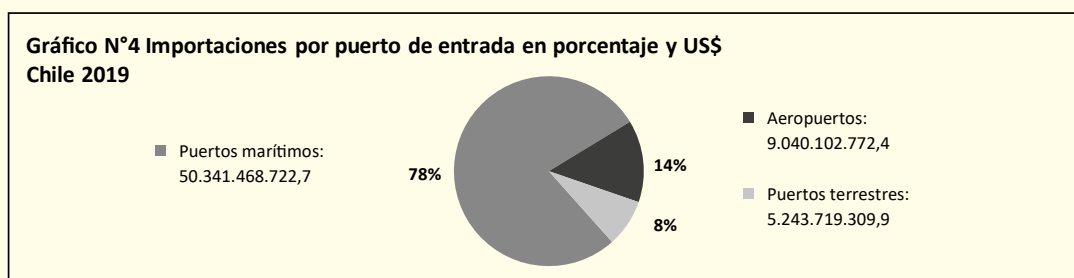
30 DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS. Anuario Estadístico, 2019. [Fecha de consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/estadisticas.html>

cionamiento de las exportaciones e importaciones al ser un conector para el intercambio comercial.

Los puertos marítimos representan un importante espacio como lugares de conexión hacia el comercio internacional. Durante el 2019 las salidas de exportaciones en puertos marítimos (Gráfico N° 3) representaron un 88% y los arribos de importaciones en puertos marítimos (Gráfico N° 4) corresponden al 78%. De esta manera, para ambos sectores el transporte marítimo es fundamental para la economía. Por un lado, al demostrar un mayor porcentaje en exportaciones se destaca que para la productividad del país y la activación del sector económico, el comercio marítimo es la base para su realización, jugando un papel fundamental como pilar del comercio internacional.



(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³¹.



(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³².

Debido a las características geográficas de Chile se estructuran variados puertos a lo largo de su extenso territorio, instalados de acuerdo con las actividades de cada región. Tomando en consideración el año 2019, para el caso de los puertos para exportaciones (Recuadro N° 5), las mayores cifras porcentuales corresponden a puertos situados en el centro y norte del país: San Antonio con el 19,15%, Puerto Angamos con el 15,87%, Valparaíso con el 11,62%, Antofagasta con el 8,03% y Caleta Coloso con el 7,81%. Para el caso de los puertos de importaciones (Recuadro N° 6) los porcentajes se condensan en el centro del país, dado por el puerto de San Antonio con un 44,43% y el puerto de Valparaíso con el 21,13%, reflejando un país con una población concentrada en el consumo de las importaciones.

31 Ibíd. Exportación por lugar de salida.

32 Ibíd. Importaciones por país y productos.

Recuadro N° 6: exportaciones en puertos marítimos en monto FOB US\$ en Chile 2019

Puerto	Monto FOB US\$	Cifras porcentuales
San Antonio	12.041.368.400,20	19,15%
Puerto Angamos	9.973.502.207,90	15,87%
Valparaíso	7.303.943.598,40	11,62%
Antofagasta	5.050.901.821,50	8,03%
Caleta Coloso	4.912.124.887,70	7,81%
Coronel	3.887.901.419,40	6,18%
Lirquén	3.315.973.415,30	5,27%
San Vicente	2.820.716.399,90	4,49%
Ventanas	2.633.552.845,60	4,19%
Patache	2.160.321.269,40	3,44%
Los Vilos	2.046.670.684,10	3,26%
Caldera	1.944.068.372,70	3,09%
Michilla	1.457.566.930,30	2,32%
Iquique	879.396.675,40	1,40%
Coquimbo	583.670.305,70	0,93%
Tocopilla	549.438.782,60	0,87%
Cabo Negro	308.338.881,30	0,49%
Arica	189.746.291,30	0,30%
Guayacán	169.743.804,00	0,27%
Corral	127.596.884,50	0,20%
Calbuco	96.098.709,00	0,15%
Patillos	91.699.028,40	0,15%
Quintero	77.775.092,70	0,12%
Talcahuano	68.072.415,40	0,11%
Chañaral/Barquito	54.938.138,30	0,09%
Huasco/Guacolda	45.309.106,90	0,07%
Punta Arenas	34.233.394,90	0,05%
Puerto Montt	17.632.100,60	0,03%
Mejillones	13.278.859,60	0,02%
Penco	4.413.155,60	0,01%
Puerto Williams	4.387.743,80	0,01%
Lota	165.900,00	0,00%
Natales	7.691,10	0,00%
Salinas	27.644,80	0,00%
Total	62.864.582.858,2	100,00%

(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³³.

33 Ibíd. Exportación por lugar de salida.

Recuadro N° 7 importaciones en puertos marítimos en monto FOB US\$ en Chile 2019		
Puerto	Monto FOB US\$	Cifras porcentuales
San Antonio	22.368.603.519,50	44,43%
Valparaíso	10.635.001.484,20	21,13%
Quintero	3.844.908.403,50	7,64%
Talcahuano	2.814.039.952,70	5,59%
Mejillones	1.991.593.046,20	3,96%
San Vicente	1.990.466.781,90	3,95%
Puerto Angamos	1.672.980.610,30	3,32%
Coronel	973.845.909,40	1,93%
Antofagasta	966.615.222,00	1,92%
Iquique	727.238.630,20	1,44%
Lirquén	612.666.357,30	1,22%
Ventanas	320.749.486,00	0,64%
Puerto Montt	312.305.568,90	0,62%
Caldera	199.600.098,80	0,40%
Arica	140.622.328,80	0,28%
Punta Arenas	129.763.157,60	0,26%
Coquimbo	116.684.974,40	0,23%
Huasco/Guacolda	113.943.580,30	0,23%
Calbuco	90.361.400,60	0,18%
Penco	73.024.898,60	0,15%
Chañaral/Barquito	58.402.487,20	0,12%
Cabo Negro	48.910.660,10	0,10%
Gregorio	40.093.233,80	0,08%
Tocopilla	42.309.210,40	0,08%
Guayacán	35.264.265,00	0,07%
Patache	13.730.358,50	0,03%
Corral	5.601.020,00	0,01%
Caleta Coloso	81.517,60	0,00%
Chacabuco/Puerto Aysén	1.323.065,50	0,00%
Isla De Pascua	166.328,50	0,00%
Juan Fernández	450	0,00%
Michilla	156	0,00%
Salinas	417.800,70	0,00%
Taltal	152.758,10	0,00%
Total	50.341.468.722,7	100,00%

(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁴.

34 Ibíd. Importaciones por lugar de ingreso.

La concentración de los porcentajes en el centro y el norte del país, reflejan que el transporte marítimo se aplica mayormente en esas zonas, dejando en un tercer lugar al sur de Chile. Por lo tanto, de acuerdo con estas cifras, el transporte marítimo es un elemento con un mayor impacto sobre las exportaciones mineras y las importaciones a la parte más poblada del país. En esta realidad, los puertos han sido focos para el progreso en la conformación de Chile y su proyección al comercio internacional. Por ende, el impacto del transporte marítimo se formula como parte de la economía chilena como objeto referente que orienta la pregunta de investigación, ya que se articula como una pieza primordial en su funcionamiento.

Como siguiente dato, está aquella información que concierne al intercambio comercial por destino. En términos generales, el intercambio comercial por continente (Recuadro N° 7) para el año 2019 la mayor cifra es Asia con un 44%, seguido por América con un 38%, Europa con un 16% y en cifras similares África con un 0,6% y Oceanía con un 0,5%. Para este caso, el continente asiático toma casi la mitad del porcentaje de exportaciones, por lo tanto, se ha transformado en una región vital para la economía chilena.

Recuadro N° 8: intercambio comercial por continente en monto FOB US\$ millones de Chile 2019		
Continente	Monto FOB US\$ millones	Cifra porcentual
Asia	57.901,90	43,87%
América	49.585,30	37,57%
Europa	21.693,20	16,44%
Otros*	1.391,80	1,05%
África	776,9	0,59%
Oceanía	642,9	0,49%
Total (FOB)	131.992,2	100,00%

* Se considera como «Otros» a aquellos que no corresponden a países.
(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁵.

En torno al destino de las exportaciones (Recuadro N° 8) para el año 2019, China demuestra un elevado margen de ventaja, concentrando el 31% de las exportaciones, seguido de Estados Unidos de América con un aproximado del 15%, luego de Japón con un 8,75% y Corea de Sur con un 6,38%. La semejanza entre estos destinos es que poseen una costa orientada al océano Pacífico y ser principalmente asiáticos, exceptuando a Estados Unidos de América. En suma, los principales socios en las exportaciones se encuentran en Asia y luego en América del Norte. En cuanto al origen de las importaciones (Recuadro N° 9) para el año 2019 estas provienen principalmente de China con un 23% y Estados Unidos con un 20%. La presencia de América Latina corresponde a 6 países, con Brasil y Argentina sobre el 5%. Esta vez la aparición de Asia tiene un menor número, con cuatro países, sumado a la particular posición de China, y seguido de Japón con un 3%.

35 Ibíd. Anuario Estadístico, 2019.

Recuadro N° 9: exportaciones por país año en monto FOB US\$ en Chile 2019		
País	Monto FOB US\$	Cifras porcentuales
China	22.264.609.002,6	31,28%
Estados Unidos	10.625.819.575,2	14,93%
Japón	6.227.882.698,1	8,75%
Corea del Sur	4.539.332.963,1	6,38%
Brasil	3.168.081.500,1	4,45%
Perú	1.951.160.137,4	2,74%
España	1.695.217.121,2	2,38%
Países Bajos	1.582.108.510,9	2,22%
Taiwán	1.519.418.947,2	2,13%
México	1.342.774.364,4	1,89%
Francia	1.296.701.927,6	1,82%
India	1.122.861.299,9	1,58%
Suiza	1.026.336.501,6	1,44%
Canadá	966.251.142,3	1,36%
Alemania	942.248.835,6	1,32%
Italia	808.220.241,2	1,14%
Resto del Mundo	10.105.212.320,9	14,20%
Total	71.184.237.089,3	100,00%

(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁶.

Recuadro N° 10: importaciones por país en monto CIF US\$ en Chile 2019		
País	Monto CIF	Cifras porcentuales
China	14.709.077.896,3	22,76%
Estados Unidos	12.789.259.222,0	19,79%
Brasil	5.618.531.522,9	8,69%
Argentina	3.511.721.314,5	5,43%
Alemania	2.720.688.034,1	4,21%
Japón	2.023.015.852,6	3,13%
México	1.946.935.024,0	3,01%
España	1.723.882.735,2	2,67%
Ecuador	1.624.555.749,1	2,51%
Italia	1.315.567.622,5	2,04%
Corea del Sur	1.302.826.901,0	2,02%
Francia	1.290.769.275,6	2,00%
Colombia	1.260.312.427,7	1,95%
Perú	1.142.773.359,3	1,77%
India	895.289.464,1	1,39%
Resto del Mundo	10.750.137.602,2	16,63%
Total	64.625.344.002,9	100,00%

(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁷.

36 Ibíd. Exportaciones por país y productos.

37 Ibíd. Importaciones por país y productos.

Como resultado, las exportaciones e importaciones por destino los dos principales países son China y Estados Unidos, siendo potencias de primer nivel de importancia para el transporte marítimo y la economía nacional. En sí mismo, la evidencia que demuestra Asia Pacífico la posiciona en la principal región de interés económico de Chile y, por ende, en la proyección de la misma. Una diferencia entre las exportaciones e importaciones, es que en las segundas aparecen Brasil y Argentina, marcando una disparidad en la importancia de América del Sur.

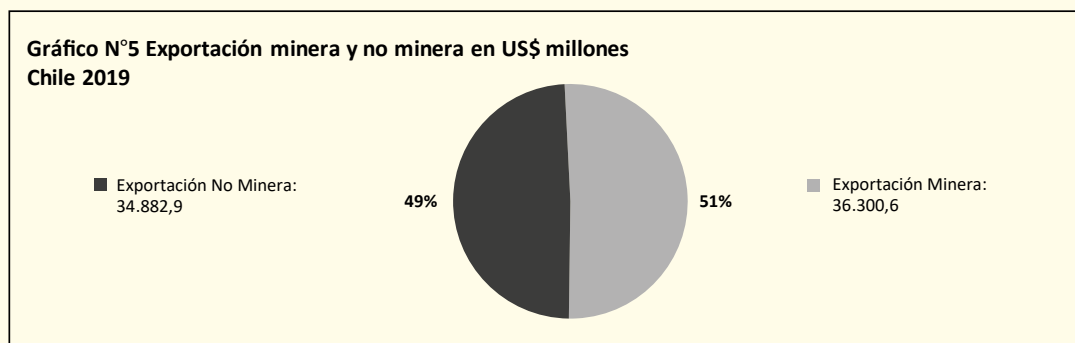
Cruzando la información de la piratería marítima con las exportaciones e importaciones durante el año 2019 (Recuadro N° 11), se observa que estos lugares de origen o de salida presentan cifras menores. Con respecto a los destinos de exportaciones, las cifras no presentan diferencias. De hecho, el registro más elevado posiciona a India con 4 casos, China con 3 casos, Brasil con 2 casos y México solo 1 caso. Con respecto a los orígenes de importaciones, hay una mayor cantidad de países con presencia de casos. En América, los registros fueron Perú con 10, Ecuador con 3, Colombia con 3, Brasil con 2, **México y Argentina con 1 caso**. No obstante, en lo que respecta a esta región, el factor del transporte por vía terrestre es importante a considerar, principalmente sobre los países vecinos y cercanos a Chile. Para finalizar, India registra 4 casos y China 3 casos.

Recuadro N° 11: ataques totales en destinos de exportaciones y origen de importaciones para Chile 2019

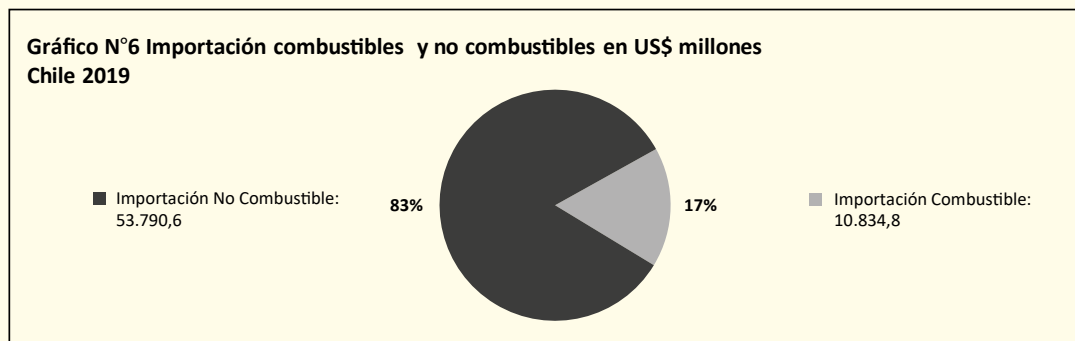
Destinos de exportaciones	Ataques totales 2019	Cifras porcentuales	Origen de importaciones	Ataques totales 2019	Cifras porcentuales
India	4	40,00%	Perú	10	37,04%
China*	3	30,00%	India	4	14,81%
Brasil	2	20,00%	China**	3	11,11%
Alemania	1	10,00%	Colombia	3	11,11%
Canadá	0	0,00%	Ecuador	3	11,11%
Corea del Sur	0	0,00%	Brasil	2	7,41%
España	0	0,00%	Argentina	1	3,70%
Estados Unidos	0	0,00%	México	1	3,70%
Francia	0	0,00%	Alemania	0	0,00%
Italia	0	0,00%	Corea del Sur	0	0,00%
Japón	0	0,00%	España	0	0,00%
México	0	0,00%	Estados Unidos	0	0,00%
Países Bajos	0	0,00%	Francia	0	0,00%
Suiza	0	0,00%	Italia	0	0,00%
Taiwán	0	0,00%	Japón	0	0,00%
Total	10	100,00%	Total	27	100,00%

(*) y (**) Para China se considera a: China/ Hong Kong/Macau, mar de China Meridional, Mar de China Oriental y Hong Kong/Luzon/Hainan (HLH).
(Fuente: creación propia. Datos: ICC).

En relación a las exportaciones e importaciones, la Dirección Nacional de Aduanas de Chile detalla las exportaciones mineras y no mineras (Gráfico N°5), y así también, las importaciones combustibles y no combustibles (Gráfico N°6) escogiéndose las del año 2019.



(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁸.



(Fuente: creación propia. Datos: Dirección Nacional de Aduanas)³⁹.

Para las exportaciones (Gráfico N° 5), ambas divisiones entre exportaciones mineras y no mineras se muestran principalmente parejas, pero con una leve ventaja por la actividad minera. La exportación minera registró US\$ 36.300 millones mientras que la no minera registró US\$ 34.882 millones para el año 2019. En consecuencia, estas cifras apuntan a la relevancia del sector minero para la economía de Chile, al representar más de la mitad de las exportaciones del país, pero con poca distancia de los otros bienes exportados. Particularmente, la minería ha sido un anclaje para Chile hacia el comercio internacional, posicionándose como uno de los mayores productores y exportador del cobre a escala mundial.

Para las importaciones (Gráfico N° 6), las cifras de importación de no combustibles anteceden ampliamente a la importación de combustible, concentrando US\$ 53.790 millones frente a los US\$ 10.834 millones del **año 2019**. Por lo tanto, la demanda de productos importados demuestra una elevada variabilidad a otros y diferentes tipos, no consolidando al combustible como el mayor bien importado. Los datos expuestos indican que el objeto

38 Ibid. Exportaciones por país y productos.

39 Ibid. Importaciones por país y productos.

referente, es decir, el transporte marítimo, es indispensable para exportar bienes chilenos y, a su vez, importar los bienes necesitados en Chile.

Dado los antecedentes expuestos, el riesgo de la piratería marítima en el transporte marítimo chileno y en Chile se caracteriza por la importancia del objeto referente que son sus exportaciones e importaciones, y también, por la posibilidad de que ataques piratas en los destinos o en los orígenes se lleven a efecto.

Conclusiones

Debido a que Chile no registra ataques en su territorio, el riesgo localizado se encuentra en las principales rutas marítimas de transporte que usa Chile para el intercambio comercial, particularmente donde se sitúan los países de destino de exportaciones y origen de importaciones. En este sentido, el Indo-Pacífico ha tomado interés para Chile, pero dentro de este, es específicamente Asia la región que toma mayor relevancia, por lo que el riesgo se localiza en el territorio de su mayor socio comercial que es China. Por otro lado, se evidencia un potencial riesgo en el Subcontinente Indio por los ataques registrados, sumándose regiones aledañas con registros aún mayores.

En cuanto a América, es una región de importancia para Chile, especialmente en términos de importaciones. Si bien hay una mayor cantidad de países que ha experimentado ataques en sus territorios, el factor del transporte por vía terrestre es importante a considerar, ya que disminuye el riesgo de la piratería marítima en el intercambio comercial. Sin embargo, el riesgo potencial se presenta con Perú por su considerable registro de ataques durante el 2019 y por sus costas limítrofes con Chile, por lo que estos ataques corren el riesgo de desplazarse hacia las costas chilenas.

Ante la consulta si la piratería marítima es un riesgo o una amenaza para Chile, claramente no es una amenaza, ya que no ha habido ataques en el territorio nacional y solo se han atacado ocho buques de nacionalidad chilena, en ambos casos, en un lapso de casi 30 años. No obstante, sí es un riesgo, dado que las exportaciones y las importaciones mediante transporte marítimo son significativas y vitales para mantener la estabilidad y el crecimiento del PIB de Chile. De esto último se resaltan los siguientes datos:

- El PIB de Chile, entre el periodo 2015 y 2019, aumentó de US\$ 260.541 millones a US\$ 282.318 millones, evidenciado un crecimiento continuo, pero con un particular descenso durante el año 2019. De estas cifras, las exportaciones e importaciones ocupan un lugar importante donde las primeras antecedieron a las segunda durante todo el periodo revisado. En este sentido, ambos sectores sumados, representaron el 48,10% del PIB el año 2019.
- En materia del transporte marítimo se demuestra que este medio ha sido indispensable para las exportaciones y para las importaciones. Las cifras muestran que el año 2019 los puertos marítimos movieron el 88% de las exportaciones y el 78% de las importaciones que, sumadas, dan el 83% de la entrada y salida de bienes por el mar, por lo que el transporte marítimo se impone como objeto referente ante el transporte aéreo y terrestre.

- Entre los destinos, Asia demuestra una elevada ventaja con un 43,87% del intercambio comercial el año 2019, mientras que sigue América con 37,57%. En cuanto a países, China y Estados Unidos tanto en exportaciones como importaciones están en primer y segundo lugar, constituyendo los lugares de primera importancia de las importaciones e importaciones.
- Las exportaciones mineras concentraron un 51% del total estando muy parejas con las no mineras, mientras que las importaciones de combustibles sumó un 17% según información del año 2019. Por ende, las exportaciones demuestran un flujo equilibrado entre lo minero y lo no minero, en cambio, las importaciones son no combustibles principalmente.

En consecuencia, el riesgo de la piratería marítima sobre los objetos referentes permite afirmar:

- Como riesgo para el objeto referente de las exportaciones: los puertos principales son San Antonio, Puerto Angamos, Valparaíso, Antofagasta y Caleta Coloso; los principales destinos son China y Estados Unidos de América; los bienes y servicios mineros y no mineros son parejas; los casos de destinos de exportaciones con evidencia de ataques no demuestran cifras elevadas, sin embargo, ponen en relieve principalmente a China al presentar casos y por ser el principal destino.
- Como riesgo para el objeto referente de las importaciones: los puertos principales son San Antonio y Valparaíso; los principales orígenes son China y Estados Unidos de América; los bienes y servicios combustibles están muy por debajo de las no combustibles; los casos de orígenes de importación tienen una mayor presencia en comparación a las exportaciones, situados principalmente en América, concentrándose en el Perú, así también, China es el principal lugar origen y que constata casos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARZE, Juan. Piratas, piratería y satélites. *Revista de Marina, Santiago de Chile* (3): 233-244, 2011.
- BAN, Kil-Joo. The Clash of David and Goliath at Sea: The USS Cole Bombing as Sea Insurgency and Lessons for the ROK Navy. *Asian Politics & Policy* 2(3): 463-85, 2010.
- BANCO MUNDIAL [en línea]. PIB (US\$ a precios actuales) Chile, 2019 [Fecha de consulta: 2 noviembre 2020]. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org>
- BARRIOS, Miguel. Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica. Buenos Aires, Editorial Biblos, 2009. 1) Amenaza, pp. 73-74 y 2) Riesgo, pp. 320-321
- BUEGER, Christian. What is maritime security? *Marine Policy*, 53: 159-164, 2015.
- BUZAN, Barry y HANSE, Lene. *Defining International Security Studies. The evolution of International Security Studies*. Cambridge, Cambridge University Press, 2009, pp. 8-20.
- CLARO, Ricardo. El transporte marítimo en el comercio exterior de Chile. *Revista de Marina, Santiago de Chile* (1): 1-3, 2003.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS [en línea]. Estadísticas, 2019. [Fecha de consulta: 2 noviembre 2020]. Disponible en: <https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/estadisticas.html>
- Anuario estadístico 2019.
 - Exportaciones por país y productos.
 - Importaciones por país y productos.
 - Exportación por lugar de salida.

 - Importaciones por lugar de ingreso.
- GARCÍA, Paloma. Capítulo V. Visiones de un mundo interdependiente. En su: Teoría breve de relaciones internacionales. Madrid, Tecnos 2004. pp. 171-207.
- GUERRERO, Alberto. El rol de la Armada en el resguardo del comercio con el Asia Pacífico. *Revista de Marina, Santiago de Chile* (3): 232-237, 2014.
- INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, AND INTERNATIONAL MARITIME BUREAU [en línea]. Annual Report: Piracy and armed robbery against ships, 2001-2020. [Fecha de consulta: 15 noviembre 2020]. Disponible en: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- Annual Report 1st January - 31st December 2000, 2001.
 - Annual Report 1st January - 31st December 2001, 2002.
 - Annual Report 1st January - 31st December 2002, 2003.

- Annual Report 1st January - 31st December 2003, 2004.
- Annual Report 1st January - 31st December 2004, 2005.
- Annual Report 1st January - 31st December 2005, 2006.
- Annual Report 1st January - 31st December 2006, 2007.
- Annual Report 1st January - 31st December 2007, 2008.
- Annual Report 1st January - 31st December 2008, 2009.
- Annual Report 1st January - 31st December 2009, 2010.
- Annual Report 1st January - 31st December 2010, 2011.
- Annual Report 1st January - 31st December 2011, 2012.
- Annual Report 1st January - 31st December 2012, 2013.
- Annual Report 1st January - 31st December 2013, 2014.
- Annual Report 1st January - 31st December 2014, 2015.
- Annual Report 1st January - 31st December 2015, 2016.
- Annual Report 1st January - 31st December 2016, 2017.
- Annual Report 1st January - 31st December 2017, 2018.
- Annual Report 1st January - 31st December 2018, 2019.

- Annual Report 1st January - 31st December 2019, 2020.

IZURIETA, Óscar El Pacífico: una visión desde Chile en el contexto de la seguridad. En: JIMÉNEZ, D. y MATUS, M. I. (ed), Transformaciones en el ámbito de la seguridad y defensa: Una visión en el vigésimo aniversario del CESIM. Santiago de Chile, CESIM-IEI. 2014. pp. 119-138.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL [en línea]. Política de Defensa Nacional de Chile 2020. [Fecha de consulta: 8 septiembre 2021]. Disponible en: <https://www.defensa.cl/wp-content/uploads/POL%C3%8DTICA-DE-DEFENSA-NACIONAL-DE-CHILE-2020.pdf>

MERLE, Marcel. Las fuerzas transnacionales. Sociología de las relaciones internacionales. Madrid, Alianza Editorial, 1986. pp. 335-395.

NEWSOME, Akasemi & RIDDERVOLD, Marianne. The Role of EU Institutions in the Design of EU Foreign and Security Policies. En CONDE, E. (Edit), YANEVA, Z. & SCOPELLITI, M. (co-edits). The Routledge Handbook of European Security Law and Policy, USA, Routledge, 2020. pp. 46-63.

ORTIZ, O. Piratas de fines del siglo XX. Revista de Marina, Santiago de Chile (1), 1990.

ORTIZ, Eduardo. Soberanía versus globalidad. El estudio de las Relaciones Internacionales, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 168-172.

RENOUVIN, Pierre y DUROSELLE, Jean Baptiste. Las fuerzas económicas. Las competencias y los conflictos. Introducción a la historia de las relaciones internacionales. México Distrito, Fondo de Cultura Económica Federal, 2000. pp. 72-108.

-
- RIVAS, Pablo. Maritime Piracy and its Characterization as a Threat: Presence, Type, Arms, Violence, and Ships under Attack between 1991 and 2019. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 16 (1): 153-175, 2021.
- RIVAS, Pablo y AYALA, Nicole. La piratería marítima tras las operaciones Ocean Shield y Atalanta. Una caracterización entre los años 2012 y 2019. Documento de Opinión N° 84, Instituto Español de Estudios Estratégicos: 1-21, 2021.
- SENAREGA, Humberto. Control del mar en el Litoral: ¿Moda o necesidad? *Revista de Marina, Santiago de Chile* (3): 218-227, 2008.
- SEPÚLVEDA, Jaime. Canal de Panamá: nuevas capacidades impactan el comercio marítimo. *Revista de Marina, Santiago de Chile* (1): 6-15, 2014.
- SILVA, Francisco. Transporte marítimo en la era del Pacífico. *Revista de Marina, Santiago de Chile*. (1): 563-573, 1993.
- SOLÍS, Eri. Chile y los intereses marítimos (primera parte). *Revista de Marina, Santiago de Chile* (1): 13-26, 2013.
- TAVRA, Alexander. Seguridad Marítima en la Cuenca del Pacífico. *Revista de Marina, Santiago de Chile* (5): 415-431, 2007.
- TEIJO, Carlos. The EU'S Comprehensive Approach to Fisheries, Global Commons and Security. En CONDE, E. (Edit), YANEVA, Z. & SCOPELLITI, M. (co-edits). *The Routledge Handbook of European Security Law and Policy*, USA, Routledge, 2020. pp. 224-238.