

**LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN LAS DINÁMICAS DE SEGURIDAD DE LA
ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO-ASEAN (1995-2010)**

PAOLA ANDREA LAVERDE LÓPEZ

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO Y RELACIONES
INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C, 2016**

“La piratería marítima en las dinámicas de seguridad de la Asociación de Naciones del
Sudeste Asiático- ASEAN (1995-2010)”

Monografía de grado

Presentado como requisito para optar por el título de

Internacionalista

En la facultad de Ciencia Política y Gobierno y Relaciones Internacionales

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Paola Andrea Laverde López

Dirigido por:

Pio García

Semestre II, 2016

RESUMEN

La presente monografía tiene como principal finalidad explicar cómo la piratería marítima del sudeste asiático influye en la creación de un complejo de seguridad regional por parte de la ASEAN. Es de esta forma que pretende identificar y exponer las medidas adoptadas por esta organización, como las declaraciones ARF, AMMTC, el ReCAAP, entre otras, como mecanismos para contrarrestar dicha problemática. Asimismo, tiene como objetivo evidenciar el proceso securitizador al interior de esta organización, la estructura esencial del complejo y su evolución, en el periodo a estudiar. Esta indagación se desarrolla con base en la teoría de los complejos de seguridad regional elaborada por Barry Buzan. La investigación es de tipo cualitativo, y tiene como metodología principal un trabajo de archivo de fuentes primarias y secundarias que explican la relación entre las variables.

Palabras claves: *piratería marítima, complejo de seguridad regional, ASEAN, securitización, estructura esencial.*

ABSTRACT

The present monography's main purpose is to explain how the maritime piracy in Southeast Asia influences the creation of a regional security complex by the ASEAN. Is in this way that pretends to identify and describe the measures taken by this organization as the ARF, AMMTC, the ReCAAP statements, among others, as mechanisms to counter this problem. It also aims to demonstrate the security process within this organization, the essential structure of the complex and its evolution in the studied period. Thus this inquiry is developed based on the theory of regional security complexes, developed by Barry Buzan. The research is of a qualitative matter, and its main methodology is a primary and secondary work file that demonstrate the relationship between the variables.

Keywords: *maritime piracy, regional security complex, ASEAN, securitization, essential structure.*

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	5
1. EL PROCESO SECURITIZADOR AL INTERIOR DE LA ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO (ASEAN)	8
2. ESTRUCTURA ESENCIAL DEL COMPLEJO DE SEGURIDAD REGIONAL(CSR) AL INTERIOR DE LA ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO (ASEAN)	16
2.1. Límites	16
2.2. Estructura Anárquica	18
2.3. Polaridad	20
2.4. Construcción Social	24
3. VARIABLES QUE EVOLUCIONAN EL COMPLEJO DE SEGURIDAD REGIONAL	28
3.1. Mantenimiento del Status Quo	28
3.2. Transformación Interna	29
3.3. Transformación Externa	33
4. CONCLUSIONES	37
BIBLIOGRAFIA	

INTRODUCCIÓN

Uno de los nuevos tópicos que afecta al sistema internacional junto con el aumento y persistencia de algunas problemáticas como el crimen transnacional, el surgimiento de grupos terroristas, entre otras, es la piratería marítima que repercute negativamente en la visión de seguridad de los estados. Al respecto, el presente trabajo busca investigar y aportar información sobre cómo una amenaza puede afectar la percepción de seguridad en toda una región. Así, se pretende establecer una relación causal entre la piratería marítima y la construcción de un complejo de seguridad regional por parte de la Asociación de Países del Sudeste Asiático “ASEAN”.

Al Sudeste asiático lo constituyen Brunei Darussalam, Indonesia, República Democrática de Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia, Timor Oriental y Vietnam, conjunto que evidencia la pluralidad de culturas, religiones e ideologías políticas. Con el paso del tiempo y gracias a los procesos descolonizadores que se emprendieron en el territorio, las dinámicas de interacción regional tomaron preponderancia en la agenda multilateral trayendo como consecuencia el origen de ASEAN, una de las más grandes organizaciones regionales.

Esta asociación reúne los países que se encuentran en la región, a excepción de Timor Oriental, y busca establecer relaciones de cooperación mutua en diferentes aspectos como la economía, el desarrollo y seguridad. En efecto, uno de los aspectos que afecta la tranquilidad del territorio es la piratería marítima, de la cual se puede decir que la geografía del Sudeste asiático provee un ambiente adecuado para la proliferación de este tipo de actos, dado que los ataques tienen lugar generalmente en lugares que poseen un gran número de estrechos, bahías y archipiélagos (Murphy, 2007). Allí se encuentra el estrecho de Malaca, la isla de Singapur y el archipiélago que conforma Indonesia, entre otros. Más aún, la debilidad de los controles en altamar y el alto nivel lucrativo del negocio alimentan la preocupación de todos los estados del Sudeste asiático sobre su seguridad.

En este orden de ideas, la pregunta de la presente investigación es ¿cómo influye la piratería marítima presente en el Sudeste asiático en la creación de un complejo de seguridad

regional por parte de la ASEAN, durante el lapso 1995-2010? Al respecto, es importante resaltar cómo hoy en día los estados buscan establecer espacios de interacción y cooperación en asuntos como la seguridad, la cual en la visión clásica de las relaciones internacionales se debe solucionar por medios militares (Morales & Sánchez , 2005). En adición de dicha alternativa, se busca exponer que existen mecanismos de cooperación regional, como foros, centros de información compartida y acuerdos, que logran promover una solución ante una situación desfavorable en común, como lo es la piratería marítima.

Es por ello que, para fines de esta investigación, es pertinente emplear “la teoría de los complejos de seguridad regional” de Barry Buzan, debido a que hace mención y da herramientas para analizar cómo los estados que comparten puntos de interés en materia de seguridad pueden generar una respuesta conjunta. También, resulta necesario examinar este problema con base en la perspectiva de uno de los principales pensadores de la Escuela de Copenhague, porque sirve para identificar y determinar con precisión cuáles son las amenazas y su grado de incidencia en el imaginario colectivo de una nación, sociedad o individuos (Restrepo, 2000).

Se puede afirmar que, debido a que la piratería marítima está presente en el Sudeste asiático desde el siglo XIX, es necesario establecer un periodo especial para el análisis del fenómeno. En este caso se parte desde el año 1995 hasta el 2010, puesto que según Mccauley (2014) entre 1995 y 2013 la violencia se incrementó y ocurrieron más de 136 muertes por piratas, además que el 41% de los ataques piratas se reportan en esta región. De esta forma, el tiempo constituyó una etapa importante en la proliferación de esta situación y en las medidas para hacer frente a esta.

En este sentido, una posible respuesta al interrogante planteado anteriormente hace referencia a que las medidas de seguridad como los acuerdos ARF, AMMTC, ReCAAP, entre otras, elaboradas y puestas en práctica por parte de ASEAN con respecto a la piratería marítima presente en la región, revelan la existencia de un complejo de seguridad regional dado que al interior de esta organización con estructura anárquica, se presentó un proceso de securitización elaborado por un grupo de estados que de forma soberana y mediante la interacción en actos discursivos lograron unificar esfuerzos para hacer frente a una amenaza conjunta.

El orden de exposición es el siguiente: en el primer apartado se presentará el proceso securitizador al interior de la ASEAN con respecto a la piratería marítima, debido a que es importante resaltar cómo la seguridad se convirtió en un asunto común para los estados pertenecientes a esta asociación, dando origen al complejo de seguridad regional. La segunda parte muestra el análisis de los cuatro factores esenciales en la estructura de complejo elaborados por Buzan aplicados a la ASEAN, para así reflejar cómo ésta representa un CSR. En la última sección, se abordarán los tres factores que permiten la evolución del complejo expuestos en la teoría, con la finalidad de destacar las iniciativas tomadas por la asociación con respecto a la piratería marítima que han permitido el progreso de este.

1. EL PROCESO SECURITIZADOR AL INTERIOR DE LA ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO (ASEAN)

La seguridad es una de las problemáticas ampliamente abordadas al interior de las relaciones internacionales, puesto que gracias a ella los actores del sistema internacional pueden salvaguardar sus diferentes intereses. Por ello, se puede definir como “una cuestión de supervivencia, en donde un asunto es presentado como un problema que amenaza a un objeto designado, el cual tradicionalmente, pero no necesariamente, puede ser el estado, gobierno, territorio y sociedad. Es así, como la naturaleza esencial de la amenaza justifica el uso de medidas extraordinarias para manejarlas”¹ (Buzan, Wæver, & de Wilde, 1998, pág. 21); entonces, ésta consiste en la capacidad de librarse y hacer frente a fuerzas de cambio que afecten diversos aspectos.

Bajo este contexto, surgen diversas teorías que permiten explicar cuáles son los mecanismos de respuesta ante diferentes asuntos que afecten la seguridad. Una de ellas, la teoría de los complejos de seguridad regional es un marco de análisis que permite estudiar la seguridad regional en forma de subsistemas, puesto que allí “es donde la seguridad nacional y global interactúan, siendo así en donde se produce la mayor parte de la acción”² (Buzan & Wæver, 2003, pág. 43).

Aparte de ello, al interior de la definición que autores como Buzan y Wæver establecen sobre el complejo de seguridad regional, se encuentra la securitización como una variable fundamental para que un complejo surja. Esta hace referencia a “un proceso discursivo a través del cual se construye un entendimiento dentro de una comunidad política para tratar algo como una amenaza existencial, para así permitir una llamada de medidas excepcionales y urgentes para hacer frente a esta”³ (Buzan, 2012, pág. 331). En consecuencia, mediante este proceso las unidades que componen el complejo tienen una percepción común frente a un área en especial.

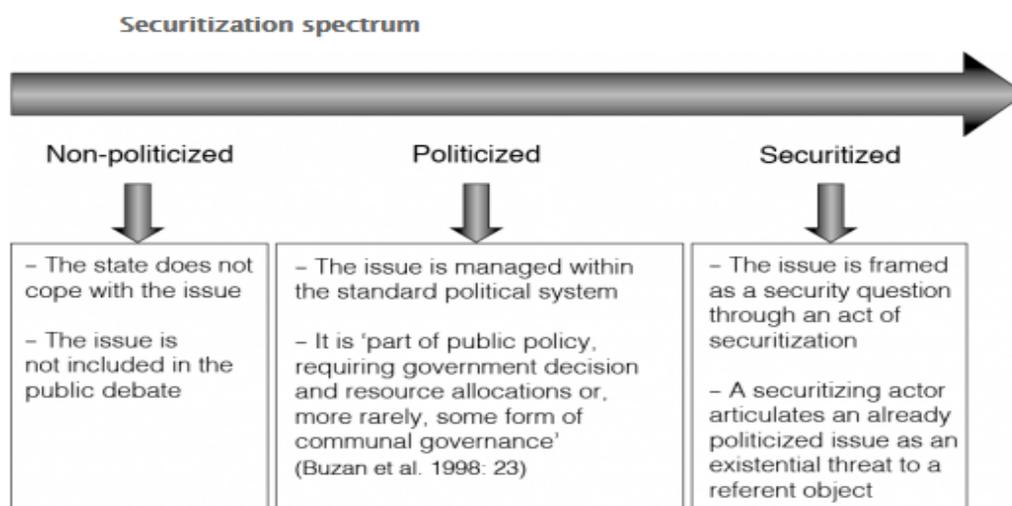
¹ Texto original en inglés, traducción propia.

² Texto original en inglés, traducción propia.

³ Texto original en francés, traducción propia.

Según Buzan (1998) este proceso puede considerarse como la versión más extrema de la politización, debido a que los asuntos presentados por los actores⁴ son tomados en cuenta como amenazas reales que requieren atención y solución prioritaria (ver Figura 1). Además el acto discursivo, “se trata de convencer a la audiencia de romper las reglas para poder enfrentar la situación”⁵ (Munster, 2012, pág. Introducción). En este sentido, el proceso de securitización involucra tres pasos fundamentales para poder influir en la percepción de seguridad de otros actores en forma exitosa, como se presenta en el espectro securitizador.

Figura 1. Espectro securitizador



Fuente: (Emmers, 2011, pág. 138)

De acuerdo con Otálvaro (2004), otro factor de importancia para lograr un proceso securitizador es la proximidad geográfica, dado que gracias a ello se puede generar una intensificación en la percepción de amenazas, por parte de los actores involucrados y una interdependencia en temas de seguridad. Por ende, “la mayoría de las amenazas viajan más fácilmente a través de cortas que de largas distancias”⁶ (Buzan, Wæver, & de Wilde, 1998,

⁴ “pueden ser el gobierno, la elite política, militar o la sociedad civil” (Emmers, 2011, pág. 134).

⁵ Texto original en inglés, traducción propia.

⁶ Texto original en inglés, traducción propia.

pág. 187) teniendo que la cercanía territorial es un componente determinante para poder percibir una amenaza de forma colectiva.

De manera que, cuando un tema es securitizado de forma exitosa puede originar un conjunto de preocupaciones y percepciones altamente homologados e interconectados, en el cual “los procesos de securitización y los patrones de interacción están concentrados”⁷ (Buzan, Wæver, & de Wilde, 1998, pág. 43), ocasionando así lo que se denomina como un complejo de seguridad regional⁸. Por tal motivo y para efectos de esta investigación, es significativo indagar y cuestionar acerca de la percepción que se presenta al interior de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático con respecto a la piratería marítima.

En particular, uno de los aspectos abordados y categorizados como delito es la piratería marítima, la cual “actualmente recuerda una problemática de nacional e internacional preocupación, particularmente cerca de las aguas territoriales del sudeste asiático”⁹ (Abbott & Renwick , 1999, pág. 7). Así al interior de esta región la piratería puede identificarse como situación que vulnera la seguridad de los estados que se encuentran allí.

En efecto, desde 1997 hasta el 2004 se presentó una constante de 100 casos reportados anualmente, escenario que permaneció así hasta el 2005, cuando se presentaron 95 casos por año (ICC, 2014), reflejando justamente un asunto de extrema importancia para la región. Además, existen múltiples factores sociales, políticos, económicos, para que este tipo de actos se presenten, pero uno de los más importantes hace referencia a que “un tercio de la flota mundial se mueve a través del estrecho de Malaca y Singapur cada año, incluyendo la mayor parte del comercio entre Europa y China, y casi todo el petróleo crudo que se mueve desde el Golfo Pérsico a las grandes economías asiáticas como China, Japón y Corea del Sur” (Kemp, 2014, págs. ¿Por qué aquí, por qué ahora?). Con ello, estos territorios son lugares atrayentes para las personas que están vinculados a la piratería marítima.

Por consiguiente y de acuerdo a la teoría expuesta por los principales pensadores de la escuela de Copenhague, como Buzan y Wæver, la seguridad posee un enfoque

⁷ Texto original en inglés, traducción propia.

⁸ “un conjunto de unidades cuyos principales procesos de securitización, desecuritización, o ambos están tan interrelacionados que los problemas en materia de seguridad no pueden ser analizados o resueltos de forma independiente” (Buzan & Wæver, 2003, pág. 44).

⁹ Texto original en inglés, traducción propia.

multidimensional dado que existen amenazas que afectan a diversos sectores. Es por ello, que se argumenta la creación de cuatro sectores que tienen un objeto referente en particular y que son pertinentes presentar, debido a que pueden ser susceptibles a las amenazas.

El sector societal, tiene como objeto la nación y debe proteger la identidad, el sector militar, ve al estado como referente principal que se encarga de garantizar su soberanía. El sector económico hace referencia a como las empresas pretenden evitar situaciones de quiebra y, por último, el sector medio ambiental, cuyo objeto es la naturaleza y pretende salvaguardar su sostenibilidad (Wæver, 2000). Es decir, si bien para cada uno de estos sectores existe un objeto especial que proteger de un ataque en particular, puede haber situaciones en las que una sola problemática pueda permear cada uno de las fracciones desarrollados por los académicos.

En el caso de la piratería marítima presente en el Sudeste asiático, se puede afirmar que es una problemática multisectorial puesto que tiene impactos negativos a nivel societal, militar, económico y ambiental. Dado que, en el aspecto económico se encuentra que “el cálculo de la cantidad de daño económico causado por este crimen marítimo es muy difícil; pero las estimaciones superan los \$ 16 mil millones al año” (Dillon, 2000, pág. Piratería Marítima Moderna). Del mismo modo, en el caso ambiental, la piratería deja daños ecológicos ya sea a propósito o accidentalmente, debido a que en algunos casos¹⁰ los barcos que son asaltados transportan productos como petróleo que se puede regar al mar y afectar el ecosistema, siendo esta una situación de gran preocupación puesto que aquellas poblaciones cercanas a las costas dependen de los recursos marítimos para sobrevivir (Abbott & Renwick , 1999).

Con respecto al sector militar, la piratería amenaza la soberanía de los estados en los que se presenta puesto que “la mayoría de los actos de piratería se llevan a cabo en las aguas territoriales [...] se estima que el 80 por ciento de los ataques que se producen se llevan a cabo en los archipiélagos y zonas económicas exclusivas de un estado en particular”¹¹ (Chalk,

¹⁰ “En 1992, el carguero indonesio Banowati MV se incendió como consecuencia de un ataque pirata. En 1993 la potencia del fuego que dejó un ataque pirata en la zona HLH, fue de tal magnitud que la carga de papel se incendió y tuvo que ser arrojada por la borda por la tripulación para así poder salvar sus vidas, el buque y el resto de la carga” (Abbott & Renwick , 1999, pág. 15).

¹¹ Texto original en inglés, traducción propia.

1998, pág. 95), en este caso los grupos de piratería no pertenecen a algunas regiones en donde ocurren estos hechos evidenciando así una violación a la soberanía. Por último, la afectación al sector societal se encuentra en la existencia de bandas criminales que cometen estos crímenes, los cuales están estrechamente vinculados con grupos rebeldes¹² y pueden tener un impacto negativo en la sociedad.

Por lo anterior, la piratería marítima se puede considerar como una problemática multidimensional que afecta la seguridad en el Sudeste asiático. Es por ello, que es necesario evidenciar cómo operó el proceso securitizador al interior de la ASEAN, con la finalidad de evaluar si existe una percepción colectiva frente a este asunto en especial, para así poder identificar esta asociación como un complejo de seguridad regional.

De acuerdo con el espectro de securitización presentado anteriormente, la politización es un paso previo a la securitización, por ende destacar cuales fueron los primeros escenarios en los que la piratería marítima fue considerada como un aspecto de preocupación en la región. Es así, como la politización de la piratería en países como Singapur, Malasia e Indonesia, los cuales son considerados como focos de piratería, fue realizada en primera instancia por medio de acciones unilaterales que reflejaron una preocupación inicial.

Se puede tener presente que para el año de 1991 Singapur, tomó medidas para monitorear de forma eficaz las costas por medio de la obtención de un mejor equipo de vigilancia. Asimismo, Malasia en 1993 creó un comando especial antipiratería para supervisar las líneas territoriales, una autoridad especial policial y una brigada de apoyo. Indonesia, también se sumó en 1992 a este grupo de medidas por medio de la infiltración a diversos grupos de piratas para poder hacer frente a esta problemática (Chalk, 1998).

Si bien en primera instancia se tomaron medidas de forma unilateral, los años siguientes a estas se emprendió el camino de la acción bilateral en los países del Sudeste asiático por medio de la cooperación entre Indonesia y Singapur en 1992, Indonesia y Malasia gracias a la creación del Plan Operación Marítima (MOP), Malasia y Filipinas en 1994 y por último, la alianza entre Malasia, Indonesia y Singapur. Estos fueron los primeros acercamientos regionales en términos de piratería.

¹² Como el frente moro de liberación nacional (MNFL), el frente moro islámico de liberación (MILF) y el grupo Abu Sayyaf (Abbott & Renwick , 1999).

Con respecto al proceso securitizador, este inicia en el momento en que el problema de la piratería llega a ser discutido en instancias regionales de tipo multilateral, como la ASEAN. Debido a que allí es en donde se puede establecer formalmente como amenaza, su objeto referente o susceptible y las medidas urgentes y necesarias para combatirlo, presentándolo como un problema en común. Es por ello, que al interior de esta asociación la piratería marítima es contemplada por primera vez el 20 de diciembre de 1997, mediante la declaración sobre la prevención y control del crimen transnacional, que resalta la preocupación de los estados miembros¹³

por los efectos perniciosos de la delincuencia transnacional, como el terrorismo, las drogas ilícitas, narcotráfico, el tráfico de armas, lavado de dinero, el tráfico de personas y la piratería en la estabilidad regional y el desarrollo, el mantenimiento del estado de derecho y el bienestar de los pueblos de la región; reconociendo la necesidad de modalidades regionales claras y eficaces para combatir estas formas de delitos, sobre todo en el aspecto de intercambio de información y la coordinación de políticas (ASEAN, 1997.b, pág. Preocupaciones).

Esta declaración colectiva, confirma el acuerdo y compromiso de diez países del Sudeste asiático de tratar la piratería como un crimen transnacional, por medio de la ayuda y cooperación regional, además de la creación de reuniones de una vez cada dos años para evaluar y constatar los avances en la materia (ASEAN, 1997.b). Por ende, el pronunciamiento refleja un primer paso hacia un proceso securitizador emprendido por parte de la ASEAN.

El año de 1999 fue crucial para identificar la interdependencia en materia de seguridad y en especial relación con la piratería marítima, puesto que el 26 de julio de 1999, en el sexto foro regional (ARF), los estados participantes acordaron que los “problemas transfronterizos discutidos podrían tener un impacto significativo en la seguridad regional. Los Ministros observaron con preocupación el problema de la piratería en la región y reconocieron que existe una necesidad de enfoques de cooperación para hacer frente a este problema” (ASEAN, 1999.b, pág. Aspectos destacados), reflejando la percepción de una amenaza regional.

Habrá que decir también, que este mismo año se empezó a hablar de la importancia en términos legales para combatir el crimen transnacional resaltando el deseo de

¹³ Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Brunei, Camboya, República Popular de Lao, Myanmar y Vietnam.

trabajar por la penalización en los países miembros de la ASEAN de delitos transnacionales específicos, como el tráfico ilícito de drogas, lavado de dinero, el terrorismo, la piratería, el contrabando de armas y el tráfico de personas; asegurar la armonización de las políticas nacionales relevantes entre los países miembros de la ASEAN; desarrollar acuerdos legales multilaterales o bilaterales para facilitar la aprehensión, la investigación, el enjuiciamiento y la extradición, intercambio de testigos, el intercambio de pruebas, la investigación, la incautación y el decomiso del producto del delito con el fin de mejorar la asistencia jurídica y administrativa mutua entre los países miembros de la ASEAN (ASEAN, 1999.a, pág. Bases).

Las declaraciones anteriores reflejan algunas de las acciones que emprendió la ASEAN para hacer frente a dichas amenazas para la región.

Como resultado, el proceso de securitización con respecto a la piratería marítima en la década de los noventa se puede ubicar dentro de una etapa inicial puesto que este se encuentra vinculado a otras amenazas y esta no existe como una intimidación per se, de carácter primordial. Sin embargo, con la llegada de una nueva década y especialmente en el año 2003, se logra crear un acuerdo de cooperación exclusivo en contra la piratería, debido a que “el enfoque ARF sobre la seguridad marítima se vio impulsado después del 9/11 como consecuencia de la creciente desconfianza acerca de posibles actos de terrorismo marítimo, especialmente teniendo en cuenta los recurrentes casos de piratería en el estrecho de Malaca”¹⁴ (Haacke, 2010, pág. 132) y surgió así, una nueva etapa de securitización al interior de la ASEAN.

Lo anterior dio origen, el 13 de junio de 2003, al establecimiento ARF en cooperación en contra la piratería marítima y otras amenazas marítimas, en donde se reconoce

la piratería y el robo a mano armada contra los buques y la posibilidad de ataques terroristas contra el transporte marítimo, como amenaza al crecimiento de la región de Asia y el Pacífico, asimismo como perturbación a la estabilidad del comercio mundial, especialmente en cuanto se han convertido en herramientas de la delincuencia organizada transnacional (ASEAN, 2003, pág. Reconocimientos)

Es decir, mediante esta declaración se reconoce la piratería como amenaza y se identifica el territorio como su objeto susceptible.

Al interior de esta iniciativa se estableció que la seguridad marítima es una condición indispensable y fundamental para el bienestar económico de la región, por lo cual la cooperación y coordinación en unidades navales, patrullas costeras, organismos encargados de hacer cumplir la ley, entre otros, deben actuar acorde al Derecho Internacional y a la Ley

¹⁴ Texto original en inglés, traducción propia.

de 1982 de la Convención del Mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, aparecieron las medidas necesarias para combatir esta amenaza por parte de los estados miembros.

Gracias a las iniciativas logradas por la ASEAN la piratería marítima ha sido ampliamente abordada al interior de esta asociación, vista así como una amenaza a la seguridad colectiva. Es en este sentido, que esta problemática ha logrado ser percibida de forma homogénea, puesto que a pesar de que existen diferentes definiciones de esta, como la propuesta por la Organización Marítima Internacional¹⁵, la ASEAN tomó como punto de referencia para la definición de la amenaza la establecida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en donde

constituye piratería cualquiera de los actos siguientes: (A) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: (I) en alta mar, en contra de otro buque o aeronave, o contra personas o bienes a bordo de buques o aviones; (Ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes en un lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado; (B) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave con conocimiento de los hechos por lo que es un buque o aeronave pirata; (C) cualquier acto de incitar a los actos definidos en el apartado (a) o (b) (UNCLOS, 2010, pág. Art. 101)

Por lo que sigue, y de acuerdo con las primeras iniciativas elaboradas por ASEAN con respecto a la piratería marítima, se encuentra que todos los miembros de la asociación con el paso del tiempo han logrado identificar una amenaza, establecer una opinión y conectar la acción conjunta a ejecutar frente a esta dificultad. Todo ello, por medio de la elaboración de un proceso de securitización exitoso, puesto que países como Indonesia, Singapur y Malasia expusieron la importancia de instaurar la piratería marítima como una problemática de urgencia al interior de la asociación, teniendo como consecuencia un grupo de estados en los que las percepciones de seguridad se encuentran altamente interdependientes y homogéneas, dando paso así a la creación complejo de seguridad regional.

¹⁵ Al interior de su definición añade características diferentes, para saber más consultar <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.

2. ESTRUCTURA ESENCIAL DEL COMPLEJO DE SEGURIDAD REGIONAL AL INTERIOR DE ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO (ASEAN)

De acuerdo con Buzan (2003), existen diferentes variables que permiten el origen de un complejo de seguridad regional. Así se originan cuatro factores que componen la estructura esencial de un complejo, a saber: los límites, la estructura anárquica, la polaridad y la construcción social. Por ende, para hablar de un CSR definido se deben tener en cuenta estos factores, dado que sirven para examinar y determinar cómo son las dinámicas de seguridad entre las unidades frente a temáticas especiales, en este caso la piratería marítima para la ASEAN.

En este sentido y una vez evidenciado el proceso securitizador al interior de la ASEAN con respecto a la piratería marítima, es de trascendencia analizar cómo se ven reflejadas las cuatro variables mencionadas anteriormente al interior de esta organización con la finalidad de demostrar como la asociación puede representar un complejo de seguridad regional frente a una amenaza en particular.

2.1 Los límites

En relación con este, Buzan y Wæver (2003) hacen referencia a una clara diferenciación de las unidades conformantes del complejo con respecto a aquellos que no lo son, es decir establecer cuales actores presentan una interrelación en sus dinámicas de seguridad. Es así, como con respecto a la piratería marítima existen diversos países del Sudeste asiático que han actuado de forma conjunta a esta problemática por medio de la ASEAN, de manera que aquellos estados que lograron establecer un compromiso y actuación colectiva frente a esta preocupación son las partes que logran conformar el complejo de seguridad.

Las declaraciones derivadas de las reuniones ministeriales sobre el crimen transnacional (AMMTC) en piratería demuestran la responsabilidad de Brunei Darussalam, Indonesia, República Democrática de Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam a reconocer “la necesidad de claras y eficaces modalidades regionales

para combatir estas formas de delitos, especialmente en el aspecto de intercambio de información y la coordinación de políticas” (ASEAN, 1997.a, pág. Reconocimientos). En otras palabras, el compromiso de estos nueve países mencionados anteriormente evidencian la interdependencia en materia de seguridad.

En adición, dentro de este tipo de declaraciones, años después se da “una calurosa bienvenida a la admisión del Reino de Camboya en la ASEAN y su participación en esta reunión ministerial renueva el compromiso de nosotros con la lucha contra la delincuencia transnacional que afecta a nuestra región y para acordar nuevas maneras de trabajar juntos para lograr este fin” (ASEAN, 1999.c, pág. Art.3). Ello trajo como consecuencia la vinculación de un nuevo actor al grupo de los ya existentes.

Con la finalidad de afrontar la piratería marítima y establecer un grupo homogéneo al interior de la región, los estados buscan “establecer una compilación de las leyes y reglamentos de la ASEAN relacionados con la piratería y el robo a mano armada en el mar que conduce hacia el establecimiento de un repositorio regional de dichas leyes y reglamentos nacionales que se pondrá disponible en la web” (ASEAN, 2002, pág. Intercambio de información). De este modo, un grupo de diferentes países que se unen para formar un complejo de seguridad regional.

Otra instancia en la que las naciones citados reflejan su pertenencia al complejo es por medio de las declaraciones provenientes de los foros regionales de ASEAN (ARF), en el cual se plantea que “todos los miembros de ASEAN son automáticamente participantes del ARF” (ASEAN, 1994, pág. Introducción). A saber, son partidarios de las acciones que se emprendan mediante este mecanismo de encuentro.

En consecuencia, diez estados pertenecientes a ASEAN corresponden a las unidades que conforman el complejo regional de seguridad (Ver figura 2), las cuales se diferencian de sus vecinos no solo por los límites territoriales que estos poseen sino a la vez por las medidas adoptadas en común para combatir la piratería marítima.

Figura 2: miembros del complejo de seguridad regional



Fuente: (ASEAN, 2016)

2.2 Estructura Anárquica

Dentro de la teoría de los complejos regionales de seguridad esta faceta se refiere a que el CSR debe estar compuesto por dos o más unidades que sean catalogadas como autónomas. En este sentido, los miembros pertenecientes parten de la voluntad y del deseo de ser parte de este complejo, todo ello debido a que si se presenta una situación en la que los intereses de un actor con gran poder se sobreponen y moldea los patrones regionales de seguridad, puede traer como consecuencia que el complejo no surja y fracase (Buzan & Wæver, 2003) por ende, mostrar la autonomía de las partes es vital para identificar el complejo.

En el caso de los diez países pertenecientes de la ASEAN, se catalogan como estados soberanos¹⁶, los cuales establecen relaciones por medio de esta asociación con base en Tratado de Amistad y Cooperación del Sudeste asiático, cuyo principio fundamental es respetar aspectos comunes como la soberanía, integridad territorial, la no injerencia en asuntos internos y la renuncia del uso de la fuerza entre cada uno de sus miembros (ASEAN,

¹⁶ “se refiere al uso del poder de mando o del control político que se ejerce en distintas formas de asociación humana y que implica la existencia de algún tipo de gobierno independiente que se apoya en la racionalización jurídica del poder. La soberanía incorpora la noción de legitimidad en oposición al uso arbitrario del poder por parte de los actores que se amparan en la fuerza y en la coerción para imponerse sobre los demás. Implica entonces la transformación de la fuerza en poder legítimo” (Murillo, 2014).

1976), ejemplificando así que uno de los pilares de mayor respeto entre los miembros de esta asociación es la libertad de sus partes.

De esta forma, la determinación de los integrantes a ser partícipe de esta estructura se encuentra en la declaración de Bangkok de 1967, cuando “el Ministro de Relaciones Exteriores de Indonesia, el Viceprimer Ministro de Malasia, el Secretario de Relaciones Exteriores de Filipinas, el Ministro de Relaciones Exteriores de Singapur y el Ministro de Asuntos Exteriores de Tailandia” (ASEAN, 1967, pág. Participantes), firmaron y declararon su participación voluntaria de los asuntos manejados a través de esta organización.

Por otra parte, al interior de la declaración fundacional de la ASEAN el deseo de autonomía frente a países ajenos a la región es de gran importancia, puesto que “garantizar su estabilidad y seguridad de la interferencia externa en cualquier forma de manifestación es vital. Este mandato estaba destinado a aplicarse a la interferencia de potencia extra-regional, incluyendo las grandes potencias como la Unión Soviética y China”¹⁷ (Acharya, 2009, pág. 71), resaltando así la independencia de las unidades frente a otros.

Además, otros países como Brunei (1984), Laos (1997), Vietnam (1995), Myanmar (1997) y Camboya (1999) demostraron su deseo y libertad de asistir al interior de la asociación por medio de las diferentes solicitudes de membresía aplicadas en diferentes años en la ASEAN, para ser aceptados. Probando así, que el complejo de seguridad regional está conformado por diez unidades autónomas que partieron de la autodeterminación para ser partícipes de este. En este sentido, cada uno de estos países posee una forma de gobierno independiente, que le permite ser soberano en el manejo de sus asuntos internos, todo ello gracias a procesos descolonizadores que emancipó a Brunei (1984), Camboya (1953), Filipinas (1898), Indonesia (1945), Laos (1949), Malasia (1957), Myanmar (1948), Singapur (1965), Vietnam (1945), que le permitieron establecerse como estructuras autosuficientes dentro del sistema internacional (CIA, 2016).

Si bien de la asociación hacen parte los países mencionados previamente, también existe la posibilidad de que otras naciones sean partícipes de declaraciones de tipo ARF que estén relacionadas con temáticas como la piratería marítima. De ser así “todos los nuevos

¹⁷ Texto original en inglés, traducción propia.

participantes, que serán todos los estados soberanos, deben suscribirse y trabajar en cooperación para ayudar a alcanzar los objetivos clave ARF. Antes de su ingreso, todos los nuevos participantes deben estar de acuerdo en acatar y respetar plenamente las decisiones y declaraciones ya realizadas por el ARF” (ASEAN, 1994, pág. Introducción). Por consiguiente para ser participante de las acciones conjuntas en contra la piratería marítima mediante esta institución debe existir un respeto y trato igualitario entre las partes reflejando una la estructura anárquica dentro de ASEAN.

2.3 Polaridad

Otro punto de análisis fundamental en la estructura esencial de un complejo de seguridad regional es aquel aspecto en el que se evalúa la distribución de poder entre las unidades conformantes (Buzan & Wæver, 2003). Es en este sentido que una dimensión tangible de esta temática puede ser ejemplificada por medio de la apreciación del “papel de las armas, que resulta de la percepción de que la fuerza militar es la definición última del poder” (Buzan, 1984, pág. 122); es decir, la capacidad de tipo militar que posean los estados pertenecientes al complejo y cómo ésta se distribuya evidencia en gran parte la dinámicas de poder entre los miembros. Asimismo, para combatir la piratería marítima es primordial el potencial de defensa que tenga la ASEAN para hacer frente a una amenaza en común.

Al respecto, cabe resaltar que “las adquisiciones militares en el sudeste asiático después de la guerra fría ha sido caracterizada por algunos como una carrera armamentista en la ASEAN. Esta carrera según Tim Huxley ha sido conducida por la competición y latente conflicto entre varios miembros, aunque también se ha inspirado en el aumento de poder militar chino”¹⁸ (Acharya, 2009, págs. 160-161), por lo tanto, existen múltiples variables al interior de la región que influyen en la distribución de poder militar entre las partes del CSR.

Si bien la guerra fría fue un factor determinante para el aumento en la adquisición de armas, se puede aseverar que la crisis financiera asiática¹⁹ de 1997 fue aquel acontecimiento

¹⁸ Texto original en inglés, traducción propia.

¹⁹ Crisis de tipo financiero resultado de un efecto dominó en la devaluación de las monedas que comenzó en Tailandia y terminó afectando a cuatro países más en Asia (Corea del Sur, Indonesia, Malasia y Filipinas), esta situación conjunta trascendió gracias a que los “sectores financieros y empresariales eran poco sólidos, elevados déficit en cuenta corriente y gravosas cargas de la deuda

que disminuyó la carrera armamentista (Ver tabla 1). La información del gasto militar de cada uno de los miembros de la ASEAN de 1995 a 2007 confirma que al interior de esta organización existen tres países que manejan una gran poder militar: Indonesia, Malasia y Singapur, los tres presentan una continuidad y aumento de su gasto militar y de su influencia en este aspecto al interior de la organización, en comparación con países como Brunei, Myanmar, Laos, Filipinas y Vietnam que no presentan gastos altos en el egreso militar durante el mismo lapso.

Tabla 1: gasto militar de países miembros de ASEAN en millones de dólares en el porcentaje de PIB (1995-2007)

Table 5.2 Military expenditure of ASEAN member states in million US dollars and as a percentage of GDP

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007 (% of GDP for 2006)
Brunei	256 (5.5)	334 (7.2)	269 (6.1)	234 (5.2)	260 (5.1)	249 (3.9)	265 (3.5)
Burma	N/A N/A						
Cambodia	171 (5.4)	147 (4.4)	131 (3.5)	117 (2.7)	110 (2.3)	110 (1.8)	72.4 (1.1)
Indonesia	2613 (1.6)	2653 (1.3)	1710 (0.9)	2367 (1)	3319 (1.3)	3410 (1.2)	4160 (1.3)
Laos	N/A N/A	44 (2.4)	43 (2.2)	46 (2.1)	N/A N/A	N/A N/A	N/A N/A
Malaysia	2055 (2.8)	1858 (2.1)	1847 (2.1)	2087 (2.2)	3020 (2.8)	3120 (2.4)	3455 (2.2)
Philippines	885 (1.4)	828 (1.2)	807 (1.1)	794 (1)	920 (1)	865 (0.9)	899 (0.9)
Singapore	3378 (4.4)	4153 (4.7)	4791 (5.4)	4745 (5)	5051 (5.1)	5468 (4.7)	6,148 (4.7)
Thailand	3240 (2.3)	3006 (2.1)	2113 (1.6)	2063 (1.5)	2077 (1.3)	2018 (1.1)	2,729 (1.1)
Vietnam	N/A N/A						

Fuente: (Acharya, 2009, pág. 162)

externa. Los acreedores retiraron sus fondos de la región y la crisis se propagó” (Aghevli, 1999, pág. 29).

Respecto a la tecnología militar para combatir los casos de piratería marítima se resalta que “la modernización naval en la ASEAN osciló entre la adquisición por parte de Brunei y Filipinas del patrullero más grande y equipado, la obtención de grandes plataformas como corbetas y fragatas por parte de Malasia, Indonesia y Tailandia. También, Indonesia y Singapur fueron los primeros en desarrollar el primer submarino moderno”²⁰ (Acharya, 2009, pág. 162). Ello pone de manifiesto, que países como Singapur tiene un gran poder en la ASEAN.

Como Indonesia, Malasia, Singapur lideran la distribución de poder en la ASEAN en el aspecto militar, las dinámicas entre estos giran en torno a la implementación de diversas propuestas frente a la seguridad, como lo fue para el año de 1989 cuando “Lee Kuan Yew propone que Singapur y Malasia abran sus instalaciones militares para la realización de inspecciones mutuas (rechazadas por Malasia) y la propuesta de Malasia se basa en la creación de un registro de armas regionales para así asegurar una mayor transparencia”²¹ (Acharya, 2009, pág. 165), lo cual expresa la preocupación de cada uno de estos a estados a liderar el potencial militar.

Sin deshonrar el poder militar, el aspecto económico aparece como una variable que incide en el aspecto descrito anteriormente y ejemplifica el juego de poder al interior de la asociación, debido a que y según Acharya (2009) la construcción de la capacidad militar de la ASEAN es más sensitiva a condiciones económicas especiales. Todo esto queda reflejado en que, después de 1997 Singapur fue el único país que no se vio fuertemente afectado por la crisis económica, cuestión que le permitió liderar la distribución de poder al interior del complejo, ya que Indonesia y Malasia se vieron vulnerados en esta situación. Asimismo, este líder logro perfilar los principios que son considerados como fundamentales en la visión del ASEAN Way²² (Acharya, 2009).

Sin embargo, Indonesia posee una gran influencia discursiva al interior de la ASEAN gracias a las propuestas que realiza frente a diferentes asuntos de interés común. Este es el

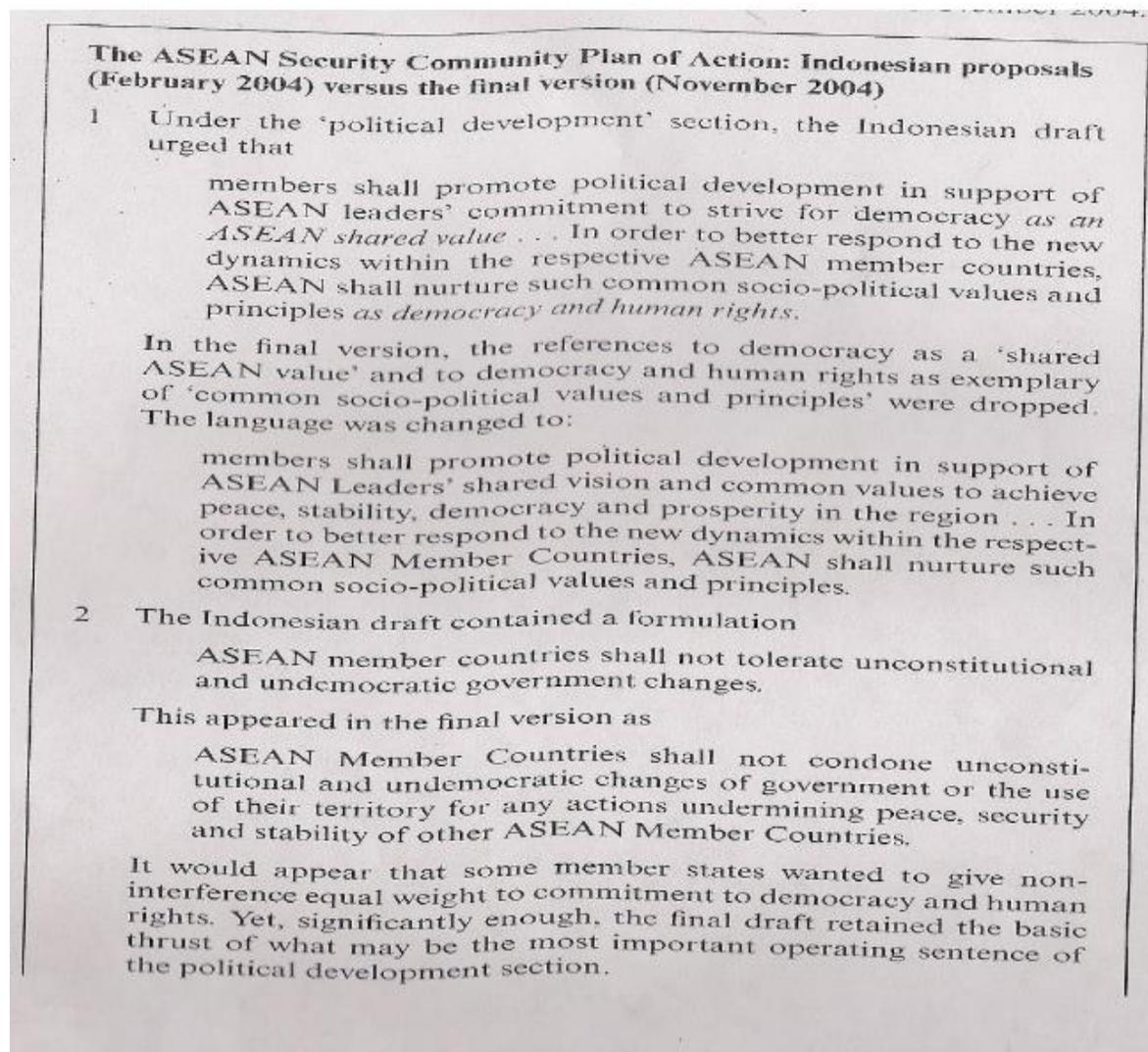
²⁰ Texto original en inglés, traducción propia.

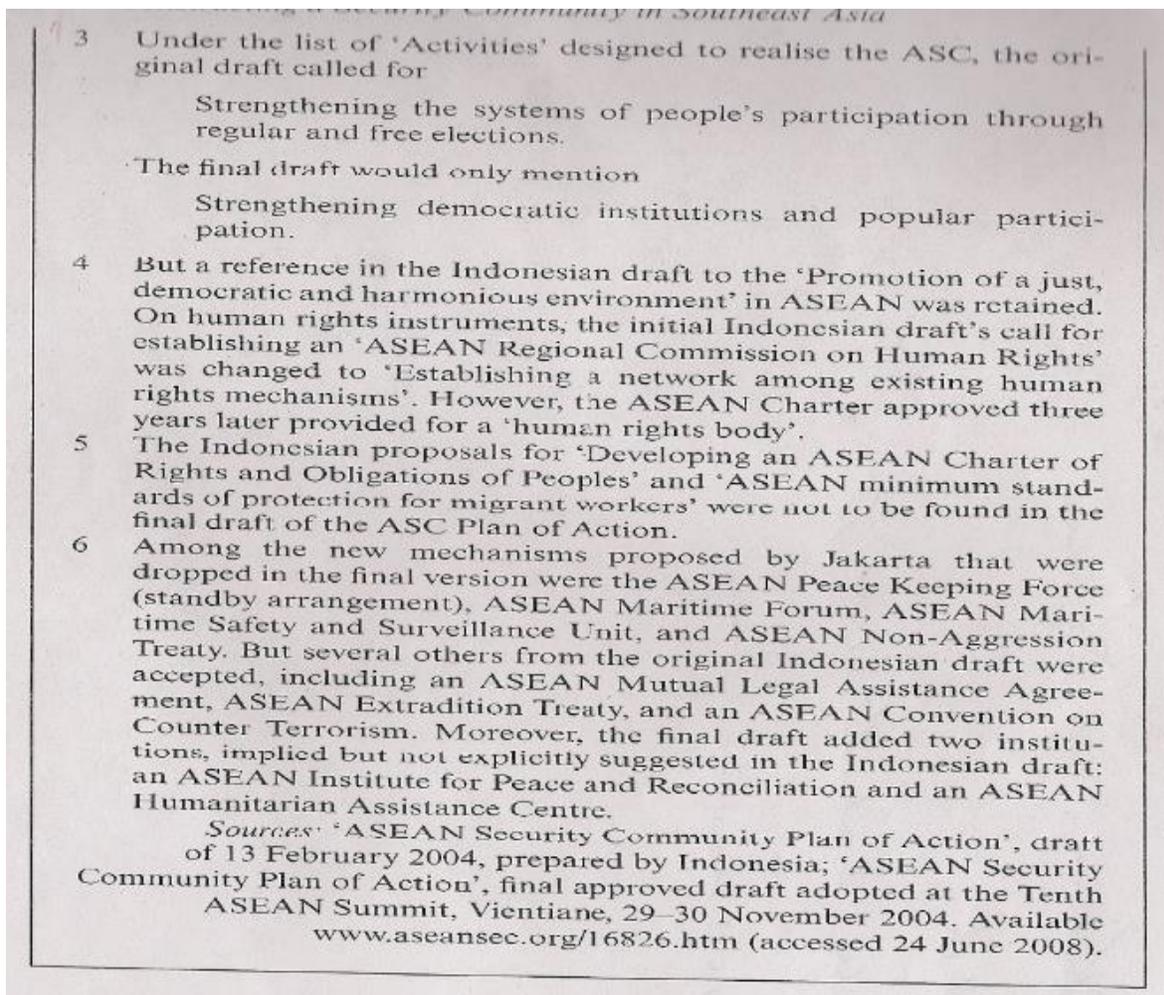
²¹ Texto original en inglés, traducción propia.

²² “el proceso de interacciones y la cooperación regional con base en la discreción, la informalidad, la creación de consenso y no confrontación” (Acharya, 2009, pág. 79)

caso de las ideas planteadas para el ASEAN Security Community Plan of Action de 2004, en donde se tomaron en cuenta al interior de la organización sus perspectivas referentes a la democracia, constitucionalidad, entre otras (Ver figura 3).

Figura 3: el ASEAN plan de acción de la comunidad de seguridad: propuestas de Indonesia (febrero de 2004) versus la versión final (noviembre de 2004)





Fuente: (Acharya, 2009, págs. 263-264)

2.4 Construcción Social

Las relaciones entre las unidades componentes del complejo son importantes debido a que un "CRS es un concepto analítico definido y aplicado por nosotros, pero estas regiones (RSC) se construyen socialmente, en el sentido de que son contingentes en la práctica de la seguridad de los actores"²³ (Buzan & Wæver, 2003, pág. 48); es decir, que un complejo puede surgir de acuerdo a las formas de interacción que se faciliten en la región.

²³ Texto original en inglés, traducción propia.

Asimismo, debido a que este aspecto es originado por medio de actos sociales al interior de los estados, es necesario resaltar cuales son los principales intereses de algunos países del sudeste asiático para buscar mecanismos de cooperación mediante la ASEAN para combatir la piratería marítima.

Es así, como se puede hacer mención de Myanmar, Singapur, Malasia, Indonesia como aquellas naciones que exponen sus preocupaciones internas con la finalidad de salvaguardar algunos aspectos como la economía, soberanía, entre otros, para así iniciar un proceso al interior de la asociación que apoye sus temas de preferencia en materia de seguridad. En este sentido, y de acuerdo con Kyi Oo (2007) Myanmar el ser un estado costero juega un rol importante en actividades de transporte marítimo debido a los diversos puertos que se encuentran en sus costas, por ello con la finalidad de preservar la seguridad de esta forma de empleo e ingresos ha buscado mecanismos de cooperación regional.

En adición, en el caso de Singapur también se puede mencionar los intereses económicos como su principal objetivo de preservación puesto que según Joshua Ho (2007) la ubicación del estrecho de Malaca en esta región hace que por allí se transporte más de 200 embarcaciones diarias con cerca del 80% de petróleo con rumbo hacia el norte de Asia. En consecuencia, al existir piratería marítima en este punto afecta de manera directa la percepción de seguridad de aquellos países que transportan sus bienes por medio de este estrecho afectando los negocios de territorio.

De forma semejante y con base en las afirmaciones de Iskandar Sazlan (2007) y Robert Mangindaan (2007), Malasia e Indonesia son considerados como focos de piratería marítima por lo tanto uno de los asuntos que impulso a que estos países iniciaran un proceso al interior de la ASEAN, está relacionado con la existencia del terrorismo marítimo en la región dado que existe la percepción de que algunas bandas criminales territoriales trabajan en conjunto con los piratas teniendo así una problemática de mayor daño a los estados.

Del mismo modo, evaluar los patrones de amistad o enemistad entre las unidades en este caso las relaciones entre los miembros que componen la ASEAN da pie para ver a esta organización como un complejo regional de seguridad. Es así, como de las conductas de rivalidad se puede mencionar que algunas disputas entre estos estados se han originado

debido a altercados relacionados con la soberanía de algunas áreas marítimas en el Sudeste asiático (Ver tabla 2), situación que refleja algunas tensiones entre países.

Tabla 2: disputas de áreas marítimas en el sudeste asiático

<i>Area</i>	<i>Countries disputing jurisdiction</i>
The northern Andaman Sea	Burma and India
The eastern Gulf of Thailand	Vietnam, Thailand and Cambodia
The southwestern Gulf of Thailand	Malaysia, Thailand and Vietnam
An area north, west and east of Natuna Islands	Vietnam, Indonesia, Malaysia and China
Off-shore Brunei	Brunei, Malaysia, possibly China, possibly Vietnam
The Gulf of Tonkin	China and Vietnam
The Spratly Islands	Brunei, Malaysia, Vietnam, the Philippines, China and Taiwan
The Arafura Sea	Indonesia (after 1999 East Timor) and Australia

Fuente: (Acharya, 2009, pág. 150)

Por otra parte, existen controversias al interior de la ASEAN frente a diferentes tópicos una de ellas es la seguridad de forma colectiva, puesto que Indonesia fue el primer país que propuso involucrar en esta asociación el elemento de defensa, sin embargo Filipinas y Malasia afirmaron que esto podía ser posible “el día en que todos nos volvamos buenos amigos con un interés y destino en común”²⁴ (Razak, 1967, pág. 80), cuestiones que con el paso del tiempo se discutieron y llegaron a un punto en común.

Tal como se afirmó anteriormente, las relaciones de cordialidad entre los miembros están delimitados por el Tratado de Amistad y Cooperación del Sudeste asiático en el cual el buen trato entre los estados es lo más importante. Es así, como nombrar el quinceavo ARF es pertinente dado que establece “las reuniones interseccionales en seguridad marítima como un foro anual de diálogo más centrado y de cooperación concreta para evaluar las necesidades regionales básicas y comunes, la creación de capacidades y el desarrollo de formas prácticas de cooperación entre los interesados y agencias de todos los participantes del ARF que se ocupan de cuestiones de seguridad marítima” (ASEAN, 2008, pág. Art. 30), observando así un ánimo de ayuda y amistad entre los estados frente a esta situación.

Para años siguientes se intenta implementar un plan de estudio ARF en el que se debe

²⁴ Texto original en inglés, traducción propia.

identificar áreas prioritarias para los esfuerzos de seguridad marítima ARF y distinguir el papel de la ARF en el contexto de otros esfuerzos regionales. Mientras que hay otros aspectos importantes de la cooperación internacional de seguridad marítima, ARF debe centrar su propio trabajo en las áreas donde podía tener el mayor valor añadido debido a su enfoque geográfico, la participación y el trabajo pasado, así como los intereses específicos de sus miembros” (ASEAN, 2010, pág. Declaración del presidente)

Por lo tanto, gracias a estas iniciativas se promueven los espacios de diálogo al interior de la organización con la finalidad de encontrar intereses y soluciones en común.

De manera que, los patrones de amistad entre las unidades pueden plasmar en los diversos acuerdos de cooperación entre miembros de ASEAN en materia de ayuda e intercambio militar de forma anual o intermitente (Ver tabla 3). Comprobando, las relaciones formales y cordiales que se dan al interior de este complejo.

Tabla 3: cooperación militar al interior de la ASEAN

<i>Countries involved</i>	<i>Name of exercise</i>	<i>Year started</i>	<i>Frequency</i>
Indonesia/Brunei (Navy)	Helang Laut	?	Biennial
Indonesia/Malaysia (Army)	Kekar Malindo	1977	Annual
	Tatar Malindo	1981	Intermittent
	Kripura Malindo	1981	Intermittent
Indonesia/Malaysia (Air)	Elang Malindo	1975	Annual
Indonesia/Malaysia (Navy)	Malindo Jaya	1973	Annual?
Indonesia/Malaysia (Combined Forces)	Darsasa Malindo	1982	Intermittent (twice since 1982)
Indonesia/Singapore (Army)	Safakar Indopura	1989	Annual
Indonesia/Singapore (Air)	Elang Indopura	1980	Annual
Indonesia/Singapore (Navy)	Englek	1974	Biennial
Indonesia/Thailand (Air)	Elang Thainesia	1981	Annual
Indonesia/Thailand (Navy)	Sea Garuda	1975?	Intermittent
Indonesia/Philippines (Navy)	Philindo/ Corpatphilindo	1972	Intermittent
Malaysia/Singapore (Army)	Semangat Bersatu	1989	Intermittent
Malaysia/Singapore (Navy)	Malapura	1984	Annual (suspended)
Malaysia/Thailand (Air)	Air Thamal	1981	Annual
Malaysia/Thailand (Navy)	Thalay	1980	Intermittent?
Malaysia/Brunei (Navy)	Hornbill (and others)	1981?	Intermittent
Malaysia/Brunei (Army)	Malbru Setia	1993	Intermittent?
Malaysia/Philippines (Navy)	Sea Malphi	?	Intermittent?
Singapore/Thailand (Air)	Sing-Siam	1981	Initially intermittent, but biennial since 1996
Singapore/Thailand (Navy)	Thai-Sing	1983	Annual
Singapore/Brunei (Navy)	Felican	1979	Annual
Singapore/Brunei (Army)	Termite/Flaming Arrow/Juggernaut	1985	Annual
Singapore/Brunei	Maju Bersama	1995	Annual
Singapore/Philippines	Anoa-Singa	1993	Annual?
Singapore/Philippines (Navy)	Dagat Singa (Sea Tiger)	1996	Annual

Fuente: (Acharya, 2009, pág. 173)

3. VARIABLES QUE EVOLUCIONAN EL COMPLEJO DE SEGURIDAD REGIONAL

Una vez originado y conformado el complejo regional de seguridad, de acuerdo con Buzan y Wæver (2003) existen tres factores que permiten que este evolucione: el mantenimiento del status quo, la transformación interna y la transformación externa. En este sentido, es de gran alcance para el desarrollo de esta investigación demostrar como las medidas tomadas por parte de la ASEAN con respecto a la piratería marítima han traído como consecuencia un posible avance en el complejo.

3.1 Mantenimiento del Status Quo

De acuerdo con la teoría de los complejos de seguridad regional, esta variable hace referencia a “la no existencia de cambios significativos en la estructura esencial del complejo”²⁵ (Buzan & Wæver, 2003, pág. 53); es decir, que aquellos actores que fueron promotores del proceso de securitización no presenten variaciones esenciales. Por lo tanto, en el caso de la ASEAN se encuentra que a partir de 1999 con la anexión de Camboya hasta la actualidad no se han adherido otros países de la región a la asociación, teniendo así un complejo conformado por diez estados asiáticos de forma permanente, comprobando la continuidad en la conformación inicial.

Al ser la ASEAN una organización que se ha caracterizado por la consistencia y autonomía de cada uno de sus miembros con el paso del tiempo este factor ha permitido la construcción de unas normas e identidad compartidas, debido a que la ratificación de sus integrantes al Tratado de Amistad y Cooperación los compromete a respetar un código de conducta regional, la integridad territorial y la solución pacífica de controversias, asimismo la expansión de la ASEAN ha alentado la cooperación económica subregional, ayudando a promover un gran sentido de regionalismo (Acharya, 2009).

En materia de seguridad, el mantenimiento a través de los años de todos sus participantes favorece la creación y aplicación de medidas compartidas para combatir la piratería marítima. Por añadidura, la pertenencia de forma continua a esta asociación promueve algunos beneficios para sus integrantes, puesto que

²⁵ Texto original en inglés, traducción propia.

la expansión favorece a estados pequeños como Camboya, Laos, Brunei y Singapur, a ser tratados como iguales frente a sus vecinos más grandes y poderosos. Para Vietnam, Birmania, Camboya y Laos, la adhesión a la ASEAN marco el fin del aislamiento en la política internacional, además como miembros de ASEAN pueden tomar ventaja en la coordinación y capacidad colectiva de creación de instituciones multilaterales que aseguren mayores recursos para la seguridad y el desarrollo²⁶ (Acharya, 2009, pág. 140).

Por lo tanto, que el mantenimiento del status quo es una característica fundamental dentro de la estructura esencial y sostenimiento del complejo de seguridad regional.

La posibilidad de construcción de una identidad en común como otro punto de importancia, se origina gracias al compromiso de los países asociados puesto que en el caso de la ASEAN este fuerte nivel de integración en algunos tópicos “puede ser vista como la continuación del proceso de construcción de identidad con base en principios modernos y convencionales de las relaciones entre estados, como también en modelos culturales tradicionales y específicos de socialización y toma de decisión prevalente en la región”²⁷ (Acharya, 2009, pág. 29), hallando que debido a su forma de cooperación pueden surgir semejanzas entre sus miembros.

3.2 Transformación Interna

La segunda variable fundamental para la evolución del CSR hace referencia a “los cambios en la estructura esencial que se producen en el contexto interno de las fronteras existentes. Esto puede significar cambios en la estructura anárquica (por integración regional), en la polaridad (por desintegración, fusión, conquista, diferentes tasas de crecimiento); o variaciones en los patrones dominantes de amistad/enemistad (por ideología, liderazgo, etc.)”²⁸ (Buzan & Wæver, 2003, pág. 53), de manera que un cambio a nivel doméstico en el complejo puede ser originado por diversos elementos.

Respecto al problema de seguridad al interior de la ASEAN y durante el tiempo de estudio de esta monografía (1995-2010) frente a la proliferación de distintas amenazas como la piratería marítima, algunos estados pertenecientes a esta se han reforzado en términos militares (Ver tabla 4). Se proyecta así como un actor de mayor influencia en los procesos de cooperación y toma de decisión al interior de esta asociación, todo ello por medio de una

²⁶ Texto original en inglés, traducción propia.

²⁷ Texto original en inglés, traducción propia.

²⁸ Texto original en inglés, traducción propia.

transformación interna; en otras palabras, el fortalecimiento en este elemento se dio gracias a la autodeterminación de los gobiernos que buscaban ejercer un rol de mayor preponderancia en la ASEAN.

Este es el caso de Brunei, Laos y Vietnam, que han logrado incrementar su gasto militar respecto de los años anteriores, como se puede observar en la tabla del gasto militar de países miembros de ASEAN en millones de dólares en el porcentaje de PIB (1995-2007) (Tabla 1); esto pone de manifiesto una distribución de poder ecuánime entre algunos miembros de la ASEAN. También, se puede resaltar el desempeño preponderante de Singapur, como uno de los países más influyentes en los aspectos militar y de defensa.

Tabla 4: gasto militar de países miembros de ASEAN en millones de dólares en el porcentaje de PIB (2007-2010)²⁹

	2007	2008	2009	2010
Brunei	323	362	350	391
	2.6%	2.5%	3.3%	3.2%
Camboya	79.0	82.6	137	168
	0.9%	0.8%	1.3%	1.5%
Indonesia	3349	3232	3304	4663
	0.8%	0.6%	0.6%	0.7%
Laos	14.8	16.3	14.0	15.4
	0.4%	0.3%	0.3%	0.2%
Malasia	3971	4412	3956	3854
	2.1%	1.9%	2.0%	1.5%
Myanmar	N/A	N/A	N/A	N/A
Filipinas	2014	2271	2116	2438
	1.3%	1.3%	1.3%	1.2%
Singapur	6519	7454	7538	8109
	3.6%	3.9%	3.9%	3.4%

²⁹ Datos obtenidos de Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI, 2015)

Tailandia	3523	4466	4800	4962
	1.4%	1.6%	1.8%	1.6%
Vietnam	1784	2138	2401	2672
	2.3%	2.2%	2.3%	2.3%

Fuente: elaboración propia

Con el paso del tiempo, los integrantes del complejo presentan una transformación de opinión y pertenencia frente a algunas iniciativas internacionales en contra de la piratería marítima, a saber han cambiado de forma centralizada y homogénea su participación en espacios de regulación y cooperación internacional con países que se encuentren por fuera de los límites del complejo de seguridad regional. Es así como el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos en contra de la Navegación Segura (SUA), promovido por la Organización Marítima Internacional, y aprobado en 1988 por medio de “la resolución A.584 (14) Las medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques y la seguridad de sus pasajeros y tripulación, a continuación, en 1086 el Comité de Seguridad Marítima (MSC) emitió una circular (MSC / Circ.443) sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques” (OMI, 2016, pág. Resoluciones).

Por ello, los países que sean parte de esta deben extraditar o juzgar a los presuntos perpetuadores de estos actos. Asimismo, y para autores como Ahmad Almaududy Amri (2013) esta iniciativa llena el vacío que se presenta en el artículo 101 de la Convención Del Mar debido a que este no contempla la condena de los actores si el acto no cumple el requisito de ser comprometido para fines privados, por lo cual se vio en la necesidad de crear un instrumento jurídico de carácter vinculante que puede detener los actos delictivos en el mar para fines políticos u otros. En este orden de ideas, al analizar esta iniciativa internacional al interior de ASEAN se encuentra que para el año de su creación siete de los diez países miembros aceptaron ser parte de esta iniciativa, sin embargo a partir del año 2005 ningún país presentó su ratificación para seguir siendo participe (Ver tabla 5). En consecuencia, un cambio al interior del complejo frente a instancias internacionales.

Tabla 5: estatus de pertenencia de los países del Sudeste Asiático a SUA

	SUA Convention 1988	SUA Protocol 1988	SUA Convention 2005	SUA Protocol 2005
Brunei Darussalam	√	√	x	x
Cambodia	√	√	x	x
Indonesia	x	x	x	x
Laos	√	√	x	x
Malaysia	x	x	x	x
Myanmar	√	√	x	x
Philippines	√	√	x	x
Singapore	√	x	x	x
Thailand	x	x	x	x
Vietnam	√	√	x	x

Legend
√ : acceded
x : has not acceded

Fuente: (Amri, 2013, pág. 11)

De este modo, el cambio en los patrones de amistad/enemistad pueden dar paso al surgimiento de transformaciones internas en un complejo, así pues, al interior de ASEAN y con respecto a la piratería marítima existen algunos puntos que enfrentan a los países. Una de estas son los conflictos por prioridades, es decir el debate que surge al interior de mesas de negociación en la asociación puesto que cada país tiene unas necesidades o intereses particulares.

Las preferencias en asuntos náuticos para los miembros de ASEAN se centran en la disputa, definición de fronteras y la seguridad marítima. Con respecto al primero de estos, Djalal (2012), Myoe (2012), Thao (2012), Vannarith (2010) afirman que para Indonesia, Myanmar, Vietnam y Camboya es de gran importancia precisar límites marítimos y solucionar las problemáticas existentes tanto con países de la asociación como con externos puesto que esto puede reparar y prevenir enfrentamientos futuros de mayor gravedad. Por otra parte, Basiron (2012), Palma (2012), Ho (2012), Herrmann (2012), Sulaiman (2010) ven la seguridad en las costas, estrechos y alta mar como fundamental para Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia y Brunei, puesto que al ser el Sudeste asiático un territorio por el cual transita gran parte del comercio mundial se puede generar diferentes actividades ilegales como la piratería, los secuestros, el tráfico de personas, entre otras, generando una mala

reputación para la región, un ambiente de inseguridad y vulnerabilidad para los estados ubicados en este lugar.

Además de eso, en nuevo asunto que ha alterado las dinámicas de relación entre los estados es el surgimiento de empresas privadas de seguridad marítima (PSC) las cuales prestan servicio de vigilancia a compañías y personas para evitar incidentes relacionados con la piratería marítima (Liss, 2007). De esta forma, este tipo de acciones por parte de agentes privados puede ser un factor de tensión en la región puesto que

hay algunos problemas prácticos, éticos, técnicos y legales asociados con una serie de servicios de seguridad marítima realizada por PSC, algunos gobiernos están preocupados por la gama de servicios ofrecidos, ya que están diseñados para ser llevados a cabo en las aguas regionales, incluidas las aguas territoriales y las ZEE. Por ejemplo, un número de compañías ofrecen buques de escolta armada para el envío de las zonas de alto riesgo y los focos de piratería, como el estrecho de Malaca, provocó una protesta en las autoridades de Malasia e Indonesia³⁰ (Liss, 2007, pág. 15).

Por lo anterior, en aquellos países en los que se permite el funcionamiento de las PSC puede provocar tensión entre los miembros de la ASEAN, debido a que no existe una regulación clara frente a este tipo de servicios llegando así a ser un asunto polémico al interior de la organización que puede repercutir en los patrones de amistad o enemistad entre los estados.

En resumen, la ASEAN como un complejo de seguridad regional con el paso del tiempo ha presentado un cambio frente a materias importantes como los asuntos militares y la participación internacional, entre otros, de manera que existe un progreso cierto al interior de esta asociación.

3.3 Transformación Externa

El último factor al que Buzan y Wæver (2003) atribuyen la evolución de un complejo hace mención a que “otras barreras se expanden o contraen, cambiando los miembros del complejo de seguridad regional, muy probablemente transformando la estructura esencial de otros modos. La forma más obvia para que esto pase es si dos CSR se unen o con menos frecuencia si dos CSR surgen de uno”³¹ (Buzan & Wæver, 2003, pág. 53). En este sentido, para identificar este aspecto es necesario resaltar como la ASEAN ha interactuado con países

³⁰ Texto original en inglés, traducción propia.

³¹ Texto original en inglés, traducción propia.

no pertenecientes a esta por medio de distintos mecanismos que combatan la piratería marítima en el territorio.

En primera instancia, uno de los acuerdos más importantes para combatir este tipo de actividad ilegal es la creación del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo Armado en los Buques de Asia (ReCAAP), el cual como iniciativa japonesa logró

el primer acuerdo regional de gobierno a gobierno para promover y mejorar la cooperación contra la piratería y el robo a mano armada en Asia. Se finalizó el 11 de noviembre de 2004 y entró en vigor el 4 de septiembre de 2006. Hasta la fecha, 20 Estados han pasado a ser Partes Contratantes para recapitular. Los veinte Partes Contratantes en ReCAAP son Australia, la República Popular de Bangladesh, Brunei Darussalam, el Reino de Camboya, la República Popular de China, el Reino de Dinamarca, la República de la India, Japón, la República de Corea, República Popular Lao Democrática, la República de la Unión de Myanmar, el Reino de los Países Bajos, el Reino de Noruega, la República de las Filipinas, la República de Singapur, la República Democrática Socialista de Sri Lanka, el Reino de Tailandia, el Reino Unido, los Estados Unidos de América y la República Socialista de Vietnam (ReCAAP, 2011, pág. Información base).

Por lo tanto, esta idea busca servir como una plataforma en la cual se pueda intercambiar información, facilitar la labor de aprendizaje entre sus miembros para obtener una respuesta más efectiva ante la circunstancia. Es de esta forma que proyectos realizados bajo el marco de ASEAN ha logrado buscar la interacción no solo con estados asiáticos, sino a la vez ha permitido la cooperación de países europeos y norteamericanos, logrando ampliar el espectro de relación con actores que hacen parte de otros territorios.

Asimismo, bajo este ambicioso acuerdo surgió el Centro de Información Compartida (ISC) que busca “opera como un órgano de información que comparte la información recopilada a los estados miembros. ISC actúa como una organización internacional que opera con la presencia del consejo de gobierno. El ISC se compone de representantes de cada una de las partes contractuales. ISC también cuenta con una secretaría en Singapur, que operó por primera vez en 29 de noviembre de 2006”³² (Amri, 2013, pág. 12). Esto explica, el nivel de interacción que existen entre estos países miembros.

Otro de los ámbitos en los que la ASEAN ha expandido sus fronteras en materia de cooperación en seguridad, es por medio de sus foros de tipo ARF los cuales cuentan con la presencia de Australia, Bangladesh, Brunei Darussalam, Camboya, Canadá, China,

³² Texto original en inglés, traducción propia.

República Popular Democrática de Corea, la Unión Europea, la India, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Mongolia, Myanmar, Nueva Zelandia, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Filipinas, República de Corea, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Timor-Leste, Estados Unidos y Vietnam (ASEAN, 2016), en el cual uno de los temas recurrentes son aquellos relacionados con la piratería marítima.

Todo ello se refleja a través de las actividades realizadas por ASEAN con el paso del tiempo, puesto que se ha puesto en marcha Workshops en seguridad marítima desde 2004, cuyo propósito es intercambiar, evidenciar los desafíos, retos, tecnologías no solo con la participación de estados, sino a la vez con el apoyo de la OMI, el Centro Regional para el Sudeste de Asia en la Lucha contra el Terrorismo (SEARCCT) (ASEAN, 2004). Ello crea, un espacio en el que otros países externos a la asociación pueden influenciar la percepción sobre la piratería marítima.

También, dentro de este contexto se ha logrado ejecutar ejercicios prácticos denominados Shore Exercises los cuales son un

hito en la historia de la ARF, ya que es la primera vez que los países miembros de ARF se han unido para participar en una actividad operacional. La conferencia de planificación se llevó a cabo los días 7-8 de diciembre de 2006 para prepararse el ejercicio real en la orilla. Durante la Conferencia de Planificación, los participantes discutieron y acordaron el concepto de ejercicio, temas para los intercambios profesionales y el escenario que se utilizarán para los ejercicios de sobremesa y simulación” (ASEAN, 2007, pág. Art.1).

Tales acciones constituyen, una de las instancias más altas a las que ha llegado la interacción entre la ASEAN con países ajenos a los pertenecientes al CSR.

En el año 2009, en términos de actividades y cooperación entre los diversos actores tanto externos al complejo como internos, lograron realizar la primera Reunión Inter Seccional en Seguridad Marítima, en donde la academia hizo parte, gracias a la participación de la Universidad Nacional de Singapur, Universidad de Victoria (ASEAN, 2009), que revela la colaboración de diversos sectores de la sociedad. Además, en este mismo año se logra realizar las conferencias y seminarios en lugares diferentes al Sudeste asiático, como en el ARF Seminario de Medidas para mejorar la Seguridad Marítima, realizado en Bruselas, en el que los aspectos legales y prácticos fueron el foco de discusión (ASEAN, 2009).

Asimismo, trabaja en conjunto con la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

Habría que decir también, que si bien la ASEAN con el paso del tiempo ha buscado y encontrado apoyo en otros países ajenos a la asociación, esta plantea claramente bajo que términos y compromisos se debe generar este tipo de colaboración, pues expone que aquellos que acepten ser partícipes deben compartir informes, estrategias y planes de trabajo en sitios web públicos de ASEAN, asistir a las reuniones anuales, entre otras (ASEAN, 2013).

En consecuencia, se puede afirmar que debido a asuntos como la piratería marítima la ASEAN y cada uno de sus miembros han logrado interactuar con otros países ajenos, lo cual tiene como consecuencia que estos países tengan la posibilidad de ser pertenecientes a las medidas adoptadas por la asociación; sin embargo, aunque estos interactúen no se presenta una transformación en su estructura esencial.

4. CONCLUSIONES

La amenaza a la seguridad de los estados pertenecientes al Sudeste asiático producto de la existencia de la piratería marítima en la región obligó a la ASEAN a disponer de todas sus capacidades en materia de seguridad para enfrentar este tipo de actos criminales. Es debido a ello que con el paso del tiempo, especialmente desde 1995 hasta el 2010, se han intensificado las medidas de contingencia al interior de esta asociación.

Estas respuestas se pudieron llevar a cabo gracias a la homogenización de ideas, conceptos y modos de acción por parte de los miembros de la ASEAN, lo que evidencia el riesgo que representa la piratería marítima, instaurado después de la elaboración de un proceso securitizador exitoso por parte de Singapur, Malasia e Indonesia en la agrupación. Igualmente, la disposición y continuidad de todas las naciones vinculadas a esta hacen que este grupo de países haya logrado identificar una amenaza en particular junto con su objeto de mayor vulnerabilidad.

En consecuencia y de acuerdo a la teoría de los complejos regionales de seguridad, la ASEAN identifica efectivamente una situación desfavorable, dando así el primer paso para la conformación de un complejo. Asimismo y como se expuso en los apartados de esta investigación, las declaraciones de tipo ARF, AMMTC, ReCAAP, el Centro de Información Compartida, reflejan las medidas extremas y necesarias adoptas por la organización para hacer frente a dicha problemática, es así que se puede identificar a la Asociación de Países del Sudeste Asiático como un complejo de seguridad regional.

Asimismo, a lo largo de esta exploración se analizó la estructura y evolución del complejo. Se encontró al respecto, que la ASEAN ha mantenido una organización anárquica con base en el respeto de la soberanía de sus miembros junto con una distribución de poder, que se da de acuerdo a capacidades militares y a las relaciones entre estados. Por otra parte, queda claro que el complejo ha presentado un avance en materia de cooperación para combatir la piratería marítima, lo cual hace que este impulse en otros espacios internacionales sus acciones colectivas.

Es por ello, que se encuentra la relación causal que existe entre la existencia de la piratería marítima en el sudeste asiático y la creación de un complejo de seguridad regional por parte de la ASEAN, dado que al interior de ésta se ha logrado establecer respuestas y

acciones claras ante esta problemática por parte de un grupo de estados que aceptan interactuar en materia de seguridad. Además, esta investigación abre el campo de estudio en diversas cuestiones, por ejemplo, con respecto al papel que ejerce algunos países como Singapur al interior de la ASEAN en términos militares debido a su poderío militar en comparación a los demás miembros. En adición, la posible creación de un complejo regional de seguridad que involucre nuevos países asiáticos debido a la existencia y permanencia de asuntos que vulneren la seguridad en la región.

BIBLIOGRAFIA

- Abbott, J., & Renwick, N. (1999). Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia. *Pacific review peace security & global change*, 7-24.
- Acharya, A. (2009). *Construction of a Security Community in Southeast Asia*. Abingdon: Routledge.
- Aghevli, B. B. (1999). La crisis de Asia Causas y remedios. *Finanzas & Desarrollo*, 28-31.
- Amri, A. A. (2013). *Combating maritime piracy in Southeast Asia from international and regional legal perspectives: challenges and prospects*. Kuala Lumpur: University of Wollongong.
- ASEAN. (1967). *The Asean Declaration (Bangkok Declaration)*. Bangkok: ASEAN secretariat.
- ASEAN. (1976). *Tratado de Amistad y Cooperación del Sudeste Asiático*. Balí: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1994). *The ASEAN Regional Forum: A Concept Paper*. Bangkok: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1997.a). *ASEAN Declaration on Transnational Crime*. Manila: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1997.b). *Declaration on the prevention and control of transnational crime*. Manila: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1999.a). *1999 ASEAN Plan of action to combat transnational crime*. Myanmar: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1999.b). *Chairman's Statement of the 6th Meeting of the ASEAN Regional Forum*. Singapur: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (1999.c). *Joint Communique of the Second ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC)*. Yangon: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2002). *Work Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*. Kuala Lumpur: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2003). *ARF Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Maritime Security*. Yakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2004). *ASEAN Regional Forum Workshop on Maritime Security*. Kuala Lumpur: ASEAN secretariat .
- ASEAN. (2007). *Maritime Security Shore Exercise*. Singapur : ASEAN Secretariat.

- ASEAN. (2008). *Fifteenth ASEAN Regional Forum*. Singapur: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2009). *ASEAN Regional Forum Seminar on Measures to Enhance Maritime Security: Legal and Practical Aspects*. Bruselas : ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2009). *The First ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting on Maritime Security*. Surabaya: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2010). *Seventeenth ASEAN Regional Forum*. Hanoi: ASEAN Secretariat.
- ASEAN. (2013). *A Commemorative Publication for the 20th ASEAN Regional Forum*. Brunei Darussalam: World Affairs Press.
- ASEAN. (2016, Marzo 3). *ASEAN*. Retrieved from <http://www.asean.org/asean/asean-member-states/>
- Basiron, M. N. (2012). The search for sustainability and security: Malaysia's itime challenges and priorities. In J. H. & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia Implications for regional security* (pp. 72-83). New York: Routledge.
- Buzan, B. (1984). Peace, Power, and Security: Contending Concepts in the Study of International Relations. *Journal of Peace Research*, 109-125.
- Buzan, B. (2012). Asie : une reconfiguration géopolitique. *Politique étrangère*, 331-344.
- Buzan, B., & Wæver, O. (2003). *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Boulder: Rienner.
- Chalk, P. (1998). Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia . *Studies in Conflict & Terrorism*, 87-112.
- CIA. (2016, S.F S.F). *Central Intelligence Agency* . Retrieved from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html>
- Dillon, D. R. (2000, Junio 22). *The Heritage Foundation*. Retrieved from <http://www.heritage.org/research/reports/2000/06/piracy-in-asia-a-growing-barrier-to-maritime-trade>
- Djalal, H. (2012). Indonesia's maritime challenges and priorities. In J. H. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia Implications for regional security* (pp. 61-72). New York: Routledge.
- Emmers, R. (2011). Securitization. In A. Collins, *Contemporary Security Studies* (pp. 131-147). New York: Oxford University Press.
- Haacke, J. (2010). The ASEAN Regional Forum and Transnational Challenges. In J. Haacke, & N. Morada, *Cooperative Security in the Asia-Pacific: The ASEAN Regional Forum* (pp. 124-150). Abingdon: Routledge.

- Herrmann, W. (2012). Thailand's maritime challenges and priorities. In J. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 140-158). New York: Routledge.
- Ho, J. (2007). Singapore's Perspective . In S. Parashar, *Maritime Counter-Terrorism: A Pan-Asian Perspective* (pp. 97-107). India: Pearson Education India.
- Ho, J. (2012). Singapore's maritime interests. In J. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 126-140). New York: Routledge.
- ICC. (2014, Diciembre 31). *IMB Piracy Reporting Centre* . Retrieved from <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>
- Kemp, T. (2014, Septiembre 15). *CNBC*. Retrieved from <http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>
- Liss, C. (2007). *The Privatisation of Maritime Security-Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?* Western Australia: Asia Recerche Center .
- Mangindaan, R. (2007). Indonesia's Perspectives . In S. Parashar, *Maritime Counter-Terrorism: A Pan-Asian Perspective* (pp. 124-131). India : Pearson Education India.
- Marcano, C. S., & Chacón, O. (2004). Barry Buzan y la teoría de los complejos de seguridad. *Revista Venezolana de Ciencia Política*, 125-146.
- Mccauley, A. (2014, Agosto 15). *Time* . Retrieved from <http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/>
- Morales, F. A., & Sánchez , R. (2005). Una Aproximación al Estudio de la Seguridad . *Ensayos sobre Defensa y Seguridad*, 79-115.
- Munster, R. v. (2012, Junio 26). *Oxford Bibliographies*. Retrieved from <http://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199743292/obo-9780199743292-0091.xml>
- Murillo, G. (2014, S.F S.F). *Instituto Interamericano de Derechos Humanos*. Retrieved from http://www.iidh.ed.cr/comunidades/redelectoral/docs/red_diccionario/soberania.htm
- Murphy, M. N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The threat to international security*. Londres: IISS.
- Myoe, M. A. (2012). Myanmar's maritime challenges and priorities. In J. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 83-106). New York: Routledge.
- OMI. (2016, s.f s.f). *Oranización Marítima Internacional* . Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>

- Oo, K. (2007). Myanmar's Perspective . In S. Parashar, *Maritime Counter-Terrorism: A Pan-Asian Perspective* (pp. 85-97). India : Pearson Education India.
- Otálvaro, A. F. (2004). La Seguridad Internacional a la luz de las Estructuras y las Dinámicas Regionales: una propuesta teórica de los complejos de seguridad. *Desafíos*, 222-242.
- Palma, M. A. (2012). Maintaining good order at sea: maritime challenges and priorities in the Philippines. In B. S. Joshua Ho, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 106-126). New York: Routledge.
- Razak, T. (1967). *ASEAN defence arrangement* . Kuala Lumpur: Malaysian Government.
- ReCAAP. (2011, s.f s.f). *ReCAAP ISC Secretariat* . Retrieved from <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>
- Restrepo, G. A. (2000). El aporte de la Escuela de Copenhague a los estudios de seguridad. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 141-162.
- Sazlan, I. (2007). Malasia's Perspective . In S. Parashar, *Maritime Counter-Terrorism: A Pan-Asian Perspective* (pp. 107-124). India : Pearson Education India.
- SIPRI. (2015). *SIPRI Military Expenditure Database*. Solna: Stockholm International Peace Research Institute.
- Sulaiman, H. (2010). *Brunei's Maritime Challenges and Priorities*. Singapur: S. Rajaratnam School of International Studies.
- Thao, N. H. (2012). Good order at sea: the challenges and priorities of Vietnam. In J. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 158-179). New York: Routledge.
- UNCLOS. (2010, Septiembre 9). *Legal Framework for the Repression of Piracy Under UNCLOS*. Retrieved from http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_legal_framework.htm
- Vannarith, C. (2010). *Cambodia's Maritime Challenges and Priorities*. Singapur : S. Rajaratnam School of International Studies.
- Wæver, O. (2000). *Security Agendas Old and New- and How to Survive Them*. Buenos Aires : Universidad Torcuato di Tella.