



LA MARINA DE CHILE Y SUS DESAFÍOS EN EL SIGLO XXI*

Edmundo González Robles**

"Nos ha movido desde la década de los 70, cuando por primera vez se inauguró el "Mes del Mar", reforzar nuestra labor institucional permanente de colaborar con el Estado en incrementar esa conciencia marítima".

Quisiera comenzar esta exposición, con un claro pensamiento de *María Graham*¹:

"Chile es un país tan esencialmente marítimo..., que si yo fuera legislador, dirigiría toda mi atención y todo mi interés hacia el mar"

Una frase escrita a principios del siglo XIX, casi doscientos años atrás, que debió ser la idea fuerza que motivara permanentemente nuestro accionar como Nación, desde el momento mismo de nuestro nacimiento como República. Con una envidiable capacidad para avizorar escenarios futuros, y con la poca información que podía disponer en esa época, María Graham dejó plasmada, en las páginas de su libro "Journal of Residence in Chile", una realidad que el tiempo y la historia se han encargado de mantener vigente: Chile será un país marítimo...o no será nada².

No podía tener más razón. Los casi 756.000 km² de Territorio Continental, que generan una costa de 4.300 km lineales, sin contar toda la costa que nos brindan adicionalmente todas nuestras islas,

fiordos, canales, y bahías, que aproximadamente suman 78.583 km de extensión lineal³, quinto país con mayor extensión del borde costero del mundo, después de Canadá (265.523 km lineales), EE.UU. (133.312 km lineales), Rusia (110.310 km lineales) e Indonesia (95.180 km lineales)⁴; siendo el primero en Sudamérica, con más del doble que el país que nos sigue, Brasil, con 33.379 km lineales y, nueve veces mayor al siguiente, Argentina, con 8.397 km lineales de costa.

Lo anterior, sin considerar el Territorio Antártico, que justamente reclama Chile, lo que hace que nos proyectemos, sobre el Océano Pacífico, en un Territorio Marítimo cercano a los 3,4 millones de kilómetros cuadrados. Esa es la superficie de nuestra Zona Económica Exclusiva y de nuestra Plataforma Continental, declarada como "Mar de Chile", el 30 de mayo de 1974, mediante el Decreto Supremo N° 346, definiéndolas como "aquellas aguas del mar que bañan o circundan el territorio nacional"⁵.

Pero es un hecho indiscutible que el mundo actual no es el de hace 40 años, y que la celeridad con que se suceden los cambios en

* Discurso de Apertura del Mes del Mar 2013, efectuado el día 2 de mayo de 2013, por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles.

** Almirante - Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College. Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Magno Colaborador de la Revista de Marina, desde 2011.

1. Graham, María. "Diario de su residencia en Chile (1822) y de su viaje a Brasil (1823)". Edit. América p. 128. Disponible en www.memoria-chile.cl

2. Larenas Q., Víctor. "Propuestas para el desarrollo de un gran proyecto nacional marítimo para iniciar el Siglo XXI". Revista de Marina, N° 862, 2001. pág. 221 y siguientes.

3. El concepto es el de Borde Costero. Referencia: World Vector Shoreline. USA Mapping Agency, 1989. Citado por Mario Sepúlveda Buhring en trabajo "La importancia del Borde Costero en el Potencial Marítimo de Chile". pág. 3. En <http://es.scribd.com/doc/18646639/El-Borde-Costero-de-Chile>. Visitada 02 abril 2013.

4. World Vector Shoreline, USA Mapping Agency, 1989

5. Libro de la Defensa Nacional. 2010. pág. 36

la realidad política, económica y cultural, han hecho realidad lo que entonces era observado como una tendencia posible: si en la antigüedad el Mediterráneo fue el pivote de la Sociedad Occidental, y en los siglos XVIII y XIX lo fue el Atlántico; hoy nos enfrentamos a que el centro de la actividad humana ya se ha desplazado, inexorablemente, hacia el Océano Pacífico, el Océano del futuro, que se abre lleno de vida y de posibilidades de desarrollo para quien tenga la voluntad y la capacidad de ocuparlo.

Y frente a ese Océano, ocupamos una posición de privilegio que debemos saber aprovechar, manteniendo ese impulso que pareciera haber tomado el desarrollo de nuestros intereses marítimos que, sustentado en políticas de apertura económica, nos han permitido alcanzar registros de vanguardia y, con ello, los beneficios asociados a toda nuestra sociedad. Basta para ello tener en mente las siguientes cifras: si en el último decenio el comercio exterior vía marítima ha aumentado en un 72%, representando el 51% de nuestro PGB (Producto Geográfico Bruto), la actividad marítima relacionada con la pesca y la acuicultura, muestran números de similar crecimiento; las concesiones marítimas destinadas a esta última actividad, aumentaron en un 81% y la cosecha en centros de cultivo lo hizo en un 157%.

El futuro se muestra aún más promisorio; si aceptamos los desafíos que nos presenta la plena explotación de los variados recursos que potenciarían nuestro desarrollo como nación: el turismo en la zona de los canales australes y la adopción de medidas que potencien el interés de los operadores internacionales, para considerar nuestros puertos como puntos de recalada en sus circuitos turísticos; la continuación de los estudios para determinar la real dimensión de los recursos minerales y energéticos que pueden existir en el suelo y subsuelo marino, y las mejores técnicas que permitirían su explotación; el decidido apoyo estatal al desarrollo de la denominada industria de ribera, indispensable para el sostenimiento

y apoyo de las actividades relacionadas con el mar; son sólo algunos ejemplos de esos desafíos que solo esperan el que los aceptemos con decisión. Las proyecciones de crecimiento de nuestros intereses marítimos, de cara al 2020, señalan cifras que alcanzan al 351%⁶.

Como Institución, permanentemente hemos sostenido que: la influencia del mar en la vida de las naciones es un hecho claramente reconocido en la historia del hombre y Chile no es una excepción; sino más bien, uno de los mejores ejemplos en el Pacífico Sur de que ello es una verdad irrefutable. En nuestra historia, cuando como Estado hemos reconocido la importancia del mar como baluarte de nuestro desarrollo y obrado en consecuencia, éste se nos ha abierto como una oportunidad real, y el país entero se ha nutrido de sus beneficios. Por el contrario, cuando las visiones de futuro que han sostenido nuestros proyectos de desarrollo lo han excluido consciente o inconscientemente, hemos limitado nuestras posibilidades. Basta con recordar nuestra historia y, además, apreciar nuestros monumentos en o cerca de la ribera; casi todos "Dan su Espalda al Mar".

La primera Ley que nos dimos como República, abrió nuestros puertos al comercio internacional y las comunicaciones marítimas respaldaron el pujante desarrollo que experimentó nuestro país en el siglo XIX. Este intercambio se redujo durante la primera mitad del siglo posterior, alejándonos de las rutas del mundo y relegándonos, conceptualmente, a un extremo del mundo occidental⁷.

Pero ¿es suficiente con mirar nuestro océano como una vía de comunicación marítima y fuente de recursos pesqueros? Esa es la pregunta fundamental que debemos respondernos, como un país con una indiscutible condición marítima. Tenemos, como Institución, la convicción de que debemos ir más allá y hacer de él, un verdadero espacio de conocimiento y de desarrollo del Estado.

Así lo han comprendido, obrando en consecuencia, Estados y comunidades de Estados, que en conjunto, se han preocupado de tener una visión, comprensiva y multisectorial,

6. Doctrina Marítima. pág. 37.

7. Doctrina Marítima. pág. 32.

que abarque todos los ámbitos involucrados y que busque un equilibrio entre la protección del medio marino y sus recursos, y la promoción de las actividades marítimas esenciales para el progreso de las naciones; y nosotros, por el imperativo de nuestra condición geográfica, no debemos ni podemos quedarnos atrás.

¿Qué tienen en común esos Estados que han avanzado en su desarrollo, basándose en una mirada integradora en la explotación sustentable del mar que tienen a su disposición? Fundamentalmente, lo que desde hace ya años la Armada divulga como la piedra angular para edificar nuestro desarrollo futuro: ¡¡¡Debemos, como Estado, esforzarnos para incrementar la conciencia marítima de nuestros compatriotas!!! Esto no es una tarea tan sólo de nuestra Marina.

Definida como “el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar”; lamentablemente, nuestro colectivo nacional comprende muy débilmente la importancia del mar, comprensión que, a veces, se limita a dimensiones puramente simbólicas, muchas de las veces de carácter lúdico y nostálgico, o bien, se asocian a descanso; pero no existe una conciencia nacional que le permita a la ciudadanía comprender la importancia que el mar tiene como fuente de recursos, como factor de estabilidad climática o, incluso, como fuente de energía limpia. Tampoco existe una conciencia ecológica, ligada a los desafíos que impone la explotación de recursos marinos y la urgente necesidad de protegerlos.

Y éste, y no otro, es el sentido que hemos imprimido y nos ha movido desde la década de los 70, cuando por primera vez se inauguró el “*Mes del Mar*”: reforzar nuestra labor institucional permanente de colaborar con el Estado en incrementar esa conciencia marítima; puesto que, a pesar de poseer *la quinta costa más extensa del mundo*, que nos abre amigablemente las puertas a la natural vía de transporte para la inmensa mayoría de nuestros productos exportables, y que nos permite proyectarnos a una cuenca

de millones de kilómetros cuadrados, llena de recursos y posibilidades de desarrollo; hemos hecho, como país, muy poco para fomentar esa “conciencia marítima”.

De hecho, poseemos además la quinta *Zona SAR* (de Búsqueda y Rescate Marítimo) más extensa del mundo, asignada por la Organización Marítima Internacional (OMI), dependiente de la ONU; tan sólo precedidos por las zonas de Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Canadá, respectivamente.

Como país hemos dado, de cierta manera, los primeros pasos, incorporando a nuestra legislación el concepto de *Mar Presencial*: aquella parte de la Alta Mar, próxima a la Zona Económica Exclusiva, donde Chile debe estar presente y permanecer, con el propósito de emprender y desarrollar las acciones que permitan la explotación sostenible del océano, conforme a la legislación marítima internacional.

Este concepto está incorporado en leyes, como la 19.080 sobre “Pesca y Acuicultura”, y la 19.300 sobre “Bases Generales del Medio Ambiente”; siendo los primeros pasos que nuestro Estado da para manifestar que el destino oceánico de la nación debe ser, más que una idea, una realidad de la que debemos hacernos cargo. Y no podía ser de otra manera, si consideramos que la protección y desarrollo sostenible de los océanos y sus recursos, son esenciales, no sólo para los chilenos, sino para el planeta y toda la comunidad internacional.

Si, la gran tarea es alcanzar aquellos objetivos permanentes, que aseguren el bienestar común de sus habitantes, integrándolos y otorgándoles condiciones de igualdad de oportunidades que garanticen su desarrollo; la Armada de Chile, se siente llamada a jugar un rol importante en la consecución de esa tarea. Así se desprende de su misión: “Contribuir a resguardar la soberanía e integridad territorial, mantener la seguridad de la nación, impulsar el desarrollo nacional y respaldar los intereses nacionales al exterior”⁸; y en cuya conceptualización se basa la visión

8. Libro de la Defensa Nacional. 2010. pág. 262

que nos hemos fijado como Institución: “*Ser una Marina de Aguas Azules, interoperable con estándares OTAN, reconocida, respetada y valorada en Chile, en el Continente Americano y en la Cuenca del Pacífico; que contribuye sustantivamente con la Política Exterior del País y que constituye un Servicio Marítimo y Público de excelencia*”⁹.

Lo anterior es lo que da sustento a la Estrategia Marítima Nacional, definida por la Armada para dar cumplimiento a su misión, moviéndose en el amplio espacio que generan los tres ejes o vectores de su accionar permanente y que contemplan la totalidad de los roles asignados: un *vector Marítimo* o de apoyo al desarrollo socioeconómico del país; un *vector Defensa* o de rol Militar, esencialmente Conjunto; y un *vector Internacional* o de apoyo a la política Exterior del Estado.

Es una realidad que cada día son más los chilenos que participan directa o indirectamente de los *intereses marítimos*, realizando actividades en el mar o aguas jurisdiccionales, y ello demanda la participación decidida de los medios de nuestra Institución, para: prevenir accidentes, fiscalizar el cumplimiento de las normas y leyes vigentes, controlar las naves y las personas que trabajan en ellas, resguardar los recursos vivos y no vivos del medio ambiente acuático, además de capacitar y calificar a las personas que se desempeñan o realizan actividades en el mar. Todo ello no sería posible, si no aseguráramos la debida protección marítima.

Somos, en términos simples, la “Autoridad Marítima” en el mar y en aquellos lagos y ríos navegables que requieren de nuestra presencia.

Lograr este importante objetivo de seguridad, que nos demanda la comunidad nacional en beneficio de su desarrollo, nos es posible dado que contamos con una condición única que nos diferencia de muchas de las Armadas desarrolladas del mundo; cual es, el disponer en una orgánica común y flexible del instrumento de protección y de una Autoridad Marítima que legitima su empleo.

Ello, nos permite en el mar y otros cuerpos de agua, una acción rápida, coordinada, flexible, eficaz y ajustada a Derecho, en un área de responsabilidad que, conforme a los tratados y compromisos internacionales adquiridos por el Estado, alcanzan un área de responsabilidad de búsqueda y rescate marítimo de 26,5 millones de kilómetros cuadrados; una superficie equivalente a la totalidad de Europa, parte de Asia y África del Norte. Nuestra orgánica, es la única forma de tener éxito en una tarea de suyo ardua y demandante, para un país de tamaño medio y pronto a alcanzar su pleno desarrollo.

El desafío que supone dar respuesta a demandas siempre crecientes, enfrentadas a recursos escasos, exige buscar soluciones costo-efectivas e innovadoras, que conjuguen los medios disponibles con formas novedosas para cumplir con la misión. La complementación entre las fuerzas navales y las de policía marítima, así como el empleo de tecnologías duales, es parte de la respuesta que la Armada de Chile ha dado y continuará dando en el futuro a tal desafío.

Resultaría largo, en una ocasión como esta, mencionar cada una de las innumerables acciones realizadas por la Armada de Chile, día a día, en directo beneficio del desarrollo del país y el bienestar de sus conciudadanos; pero me parece oportuno, porque nos conecta con el siguiente rol que debemos cumplir, referirnos a uno en particular: Los nuevos medios a flote y la nueva infraestructura para su sostenimiento, requieren contar con personal adecuadamente calificado, para alcanzar los objetivos que involucran el cumplimiento de la misión, motivo por el cual la Institución se mantiene, permanentemente preocupada, de adecuar sus procesos de gestión del personal; el que por supuesto involucra su preparación técnico profesional de excelencia, para adaptarse dinámica y reflexivamente, a los cambios sociales y tecnológicos que experimenta la sociedad chilena, teniendo siempre en mente que, cualquiera decisión que se tome, requerirá de

9. Directiva “Océano 2010-2022”.

años para ser implementada, especialmente si ella se refiere a la preparación de las dotaciones.

El incremento del comercio marítimo, al cual me referí someramente, ha sido y continuará siendo, en el futuro, la palanca del desarrollo nacional, estando éste, además, situado en una posición de privilegio frente al Océano Pacífico. En ese medio, la seguridad marítima y la *defensa de nuestros intereses*, será vital. Conforme a ello, la Armada de Chile, entendiendo que el proceso de diseño de fuerzas es altamente dinámico, en el que se conjugan la visión prospectiva de nuevos escenarios y las necesarias adaptaciones de la Estrategia Nacional, orienta su desarrollo a alcanzar las capacidades que le permitan al país contar con una *Fuerza Naval Balanceada* y consecuente con los lineamientos estratégicos establecidos por el Poder Político de la Nación.

Nuestros esfuerzos están centrados, entre otros, en dotar de mayor flexibilidad operativa a nuestra Infantería de Marina; repotenciar el necesario apoyo logístico en la mar, avanzando hacia uno de carácter integral, versátil y de alta movilidad, manteniéndonos en el camino ya emprendido de *combinar fuerzas navales, de vigilancia y de policía marítima*; todas ellas de última tecnología y *alta potencia de combate*, que disuadan efectivamente eventuales amenazas de incursiones de cualquier aventura bélica o de ilícitos en nuestras costas.

El tercer vector que articula nuestra estrategia, nos vincula a la *política exterior de nuestra nación*. La globalización en la que estamos insertos, junto con proponernos múltiples oportunidades, nos enfrenta a desafíos y amenazas, y en este nuevo paradigma internacional, la actividad marítima global es la ruta hacia el progreso que deben navegar los Estados, la que tiene dos elementos constitutivos esenciales: La necesidad de *pensar en el futuro que deseamos*, para adelantarnos a los posibles escenarios que se nos puedan presentar; y *la cooperación*, como única herramienta posible y efectiva para

superar con éxito esa cada vez más evidente interdependencia de la que somos objeto.

En ese plan prospectivo y de cooperación, navegan los países desarrollados y nuestra Armada está en condiciones de seguir sus aguas. Somos ya una Marina Oceánica y así lo demuestra la capacidad que hemos desarrollado para interoperar con Armadas del Pacífico, como una importante forma de ganar experiencia y mejorar nuestras capacidades, contribuyendo a la confianza y conocimiento mutuo, mediante ejercicios, que se desarrollan con Marinas Amigas en aguas jurisdiccionales o en el exterior.

Ha sido un camino largo, pero ha rendido sus frutos. Desde 1959, participamos en los ejercicios UNITAS con la Armada de los Estados Unidos de América, con quien también participamos en los ejercicios Team Work South y RIMPAC, desde 1996; este último, congrega bianualmente a

“Somos una Marina oceánica y así lo demuestra la capacidad que hemos desarrollado para interoperar con Armadas del Pacífico”.

Armadas de 14 países ribereños de la Cuenca del Pacífico, siendo actualmente el ejercicio Naval y Marítimo más grande del mundo.

Después de los hechos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, en Estados Unidos, junto a la Armada de ese país y con Panamá, vimos que el terrorismo puede representar una amenaza a la libre navegación del Canal de Panamá, motivo por el cual, a contar de 2003, implementamos un ejercicio para contrarrestar la amenaza terrorista en sus accesos marítimos, el que en la actualidad considera la participación de más de 17 marinas, todas trabajando de manera combinada y eficientemente.

Cabe recordar a este ilustrado auditorio, que Chile es hoy el tercer usuario, a nivel mundial, del Canal de Panamá; bastaría tan sólo pensar, cuánto se encarecerían nuestras exportaciones e importaciones, si este estratégico paso fuese cortado por cualquier razón.

La especialización y nivel de interoperatividad logrado, nos permite operar con las marinas del Asia Pacífico, abriendo una importante

oportunidad de cooperación estratégica cuando hablamos de protección de nuestros intereses. Ello nos permitió, en años recientes, operar con la Armada Francesa en su plan de ayuda frente a catástrofes en la Polinesia; asumir el mando de un Grupo de Tarea en el ejercicio “RIMPAC-2012”, situación inédita hasta la fecha para un país no anglo parlante; o participar con éxito como miembro del foro “Western Pacific Naval Symposium”, desde el año 2010, brindándonos la oportunidad de estar presentes en un foro regional de carácter especializado, que agrupa a 24 países con un interés común: la cooperación en materias de seguridad y desarrollo del Océano Pacífico, equivalente a la vertiente naval de la APEC, foro al que aspirábamos ser miembros hace 12 años.

En este rápido recuento que me he permitido hacer para ustedes, para señalar la forma cómo la Armada de Chile cumple la misión encomendada por el Estado, sintiéndose parte de la solución del problema que nos presentan los múltiples desafíos que debemos asumir, no podría dejar de referirme a un hecho en particular que nos afectó gravemente como país, hace tan sólo tres años.

La tragedia y destrucción que significó el terremoto y maremoto de febrero de 2010, tuvieron para la Armada de Chile efectos desastrosos, especialmente en Talcahuano, principal Base Logística Institucional; afectando gravemente las capacidades operativas de nuestro primer puerto militar y logístico.

A la fecha, junto con repotenciar el sistema nacional de alarmas de maremotos, dotándolo de equipamiento de última tecnología y revisando y corrigiendo procedimientos y protocolos; la Armada de Chile puede señalar, con orgullo, que fuimos capaces no sólo de levantarnos, recuperando nuestras capacidades afectadas, sino que, con visión de futuro, repensar nuestra Base, repotenciándola; y devolver la Planta de Asmar (T), en corto tiempo, a su función de apoyo reparador y de mantenimiento de

nuestras Unidades Navales, como también en su rol de Astillero Constructor. En fecha próxima, nuestra Escuadra, Fuerza de Submarinos y naves auxiliares, contarán con nuevos muelles, ampliando en 720 mts lineales el frente de atraque existente previo al 27/F, garantizando aguas tranquilas y profundas al interior de la dársena.

Una gran lección deberíamos sacar de todo lo sucedido. Es un deber nuestro el aprender a vivir en una tierra que deslumbró a los conquistadores por su hermosura, pero que se ubica en un lugar que, de tanto en tanto, nos recuerda que en su conformación por siempre inconclusa, se desatan fuerzas enormes que nos enrostran nuestra fragilidad como seres humanos.

Así nos lo recordó el escritor y filósofo español José Ortega y Gasset, ante el Parlamento chileno en 1928, meses después del terremoto que asolara la zona centro sur de nuestro país, destruyendo Talca, Constitución y Curepto: *“Así es como me sentiría yo, si fuera chileno; la desventura que en estos días renueva trágicamente una de las facciones más dolorosas de vuestro destino. Porque tiene este Chile florido algo de Sísifo, ya que como él vive junto a una alta serranía y, como él, parece condenado a que se le venga abajo cien veces lo que con esfuerzo cien veces levantó”*¹⁰. Así es la naturaleza de nuestro suelo, al que debemos aprender a amar, lo que supone conocer y respetar, lejos de temer, y que nos impone un modelo de sociedad que incluya ese respeto.

Y como ya lo mencionara al principio de estas palabras, frente a este angosto suelo, se nos presenta el inmenso océano que baña nuestras extensas costas, ofreciéndonos innumerables oportunidades para nuestro desarrollo. Pero reconozcámoslo: *Vivimos de espaldas al mar*. Como nación, nuestra conciencia marítima se reduce a experiencias de carácter lúdico y nos acordamos de él con motivo de nuestras vacaciones o tiempo libre, agregando hoy a esa memoria colectiva, la fatídica experiencia de los maremotos. Lo peor que nos podría

10. Mensaje Presidencial N° 290-365 de fecha 22 de julio de 2008 al H. Congreso Nacional. Disponible en página web de la Biblioteca del Congreso www.bcn.cl visitada el 02 de abril de 2013.

pasar, es que a raíz de ello, terminemos por abandonar definitivamente esa ligazón que, por naturaleza, deberíamos profundizar en nuestro provecho. Hoy, más que nunca, es cuando debemos comprender que nuestro destino es oceánico y que como lo han señalado señeras voces desde nuestro pasado, *Chile es y debe ser un País Marítimo*.

Se habla mucho del carácter insular de Chile, ya que lo aíslan áridos desiertos, altas cordilleras y eternos hielos; *pero no debemos olvidar*, que nuestra principal conexión con el mundo, se produce a través del mar. ¡¡*La economía de Chile flota sobre aguas saladas!!*

El destino de las generaciones futuras y la consecución de nuestro anhelado desarrollo, es tarea de todos, sin distinción, y estará condicionado por lo que hoy seamos capaces de hacer al respecto, comenzando por reestructurar la educación que les daremos a esos miles de jóvenes que requieren mirar el mar de frente, sin temor; pero con respeto, tal como lo hacemos los marinos, dado que ya lo conocemos.

No se trata sólo de mejorar las capacidades de prevención frente a las catástrofes, lo que sin duda debemos hacer; sino también evaluar con detención lo que hemos hecho en nuestras costas y la importancia que le hemos otorgado al borde costero.

Señoras y Señores:

La Armada de Chile, que nació casi junto a la República, está *próxima a su Bicentenario*; y en una ocasión tan especial como esta, no puedo sino reiterar lo ya mencionado en innumerables oportunidades por mis antecesores: *“Debemos como nación abordar la necesidad de otorgarnos una Política Oceánica, con carácter de Política de Estado, que contemple los avances del Derecho del Mar; incorpore a todos los sectores involucrados y nos permita, enfrentar los desafíos y oportunidades futuras, como un país realmente marítimo, con conciencia marítima y con una política marítima moderna y eficiente; que permita la existencia de océanos y mares limpios y seguros, administrados en una forma sustentable, que beneficie a las generaciones presentes y futuras”*.

