

DISEC

Comité de desarme y Seguridad Internacional



Presidente: Candelaria Navarro

Vicepresidente: Miguel Velasquez

(Correo electrónico del comité)

Índice

1. Cartas de los Presidentes	3
1.1. Carta del Presidente	3
1.2. Carta del Vicepresidente	4
2. Introducción al Comité	5
2.1. Historia	5
2.2. Funciones y objetivos	5
2.3. Información relevante	6
3. Tema A: Protección de rutas marítimas internacionales contra la piratería.	7
3.1. Introducción al tema	7
3.2. Origen	8
3.3. Desarrollo	10
3.4. Resoluciones previas	12
3.5. Expectativas frente al debate	13
3.6 Recursos útiles	14
4. Tema B: El uso de vehículos aéreos no tripulados, y la moralidad de su uso en conflictos.	15
4.1. Introducción al tema	15
4.2. Origen	17
4.4. Resoluciones previas	18
4.5. Expectativas frente al debate	19
4.6. Recursos útiles	19
5. QARMAS	20
5.1. Tema A	20
5.2. Tema B	21
6. Bibliografía	22
6.1. Tema A	22
6.2. Tema B	22

1. Cartas de los Presidentes

1.1. *Carta del Presidente*

Queridos delegados,

Es un honor para mí tener la gran oportunidad de ser su Presidente para COSMUN 2025. Desde que entré en el mundo de Las Naciones Unidas, DISEC ha sido mi comité favorito, no solo por los debates tan interesantes que permite tener, si no por la amplia información que te ofrece sobre el mundo en este momento.

Es un gran placer para mí colaborar con Miguel y tengan presente que los dos estaremos accesibles a cualquier duda que puedan tener durante la preparación y en el mismo comité, nos entusiasma mucho trabajar con todos ustedes y es de nuestro gran interés que todos se sientan preparados y seguros. Quiero que todos reconozcan que el simple hecho de estar aquí en esta sala es un primer paso significativo hacia una gran mejora intelectual y personal, y por eso, tienen mi mayor respeto por tener la valentía de tomar esta oportunidad.

Esperamos que este comité funcione al más alto nivel, pero también sepan que todos ustedes, incluso los novatos, son delegados competentes que sin duda alguna harán que el comité se desarrolle con excelencia y sin problemas. ¡Es un placer conocerlos a cada uno de ustedes y les deseo suerte!

Atentamente,

Candelaria Navarro,

Presidente de DISEC

1.2. Carta del Vicepresidente

Estimados delegados,

Me llena de orgullo y placer darles la más cordial bienvenida a DISEC en COSMUN 2025, esta vez, como su vicepresidente. Desde que estuve en mi primer COSMUN, me di cuenta de algo; COSMUN no solo es un lugar para debatir sobre temas internacionales, y por ende llegar a soluciones viables entre naciones, sino que también es un lugar de desarrollo personal, donde habilidades únicas e indispensables para la vida se desarrollan. Oratoria, pensamiento crítico, investigación, respeto, empatía, curiosidad, son solo algunas de estas habilidades que se desarrollan durante los tres días de debate. Ahora, en esta edición de COSMUN, tendré el honor de guiarlos a todos ustedes durante estos 3 días de debate junto con Candelaria. Cabe destacar también, que DISEC es uno de los comités más relevantes en la actualidad, puesto que estamos presenciando una nueva era del conflicto; Violencia por parte de entes no estatales, la constante amenaza de una guerra termonuclear, crimen organizado, ciberataques, y entre otros. Como delegados, tendrán que enfrentar estos desafíos por medio de negociación, debate, y otras habilidades ya destacadas.

Sin embargo, cabe recalcar un hecho imperativo; Todos ustedes tienen una voz dentro del comité, ya sean novatos, o delegados con una experiencia elevada. Cometer errores dentro del comité es parte de ser humanos, y en consecuencia, los invito a todos ustedes a participar fuertemente en el comité durante los tres días de esta inolvidable experiencia. Será el mayor de los honores estar presidiendo el comité junto con Candelaria, tomando en cuenta todo lo ya mencionado. ¡Mucha suerte, y nos veremos en COSMUN 2025!

Atentamente,

Miguel Velásquez,

Vicepresidente de DISEC

2. Introducción al Comité

2.1. Historia

Tras la segunda guerra mundial, 29 naciones se reunieron para crear las Naciones Unidas en 1945 con un fin: La paz, y cooperación entre las naciones del mundo con fines económicos, políticos, y humanitarios. 7 años después, en 1952, la asamblea general por medio de la resolución 502 (VI) de enero de 1952, creó la Comisión de Desarme de las Naciones Unidas. Esta misma, quedó bajo la dirección del consejo de seguridad. Ahora bien, esta misma se reunía en ocasiones muy contadas.

No fue hasta 1978 que se estableció una nueva Comisión de Desarme y Seguridad (DISEC) como subsidiaria de la Asamblea General. Así, se convirtió en uno de los seis órganos principales de las Naciones Unidas con el objetivo de deliberar sobre temas de desarmamiento y seguridad internacional.

2.2. Funciones y objetivos

Entre sus funciones principales, destacan: 1) La promoción de la eliminación de armas de destrucción masiva (Biológicas, Químicas, Nucleares) y fomentar la reducción y eliminación de armamentos convencionales. 2) Supervisar los cumplimientos de tratados y acuerdos con

relación al desarme y seguridad. 3) Deliberar y formular recomendaciones para fortalecer la seguridad internacional. 4) Analizar de manera imparcial y objetiva las causas subyacentes de los conflictos armados modernos y en consecuencia proponer soluciones para prevenirlos. 5) Asesorar a la Asamblea General y otros órganos de la ONU sobre temas de desarme y seguridad.

Además de todo esto, DISEC también fomenta temas de sensibilización y educación a la población civil sobre la importancia del desarme.

Entre los objetivos principales de DISEC, están:

1. La Promoción del Desarme Global.
2. Fomentar la no Proliferación de Armas.
3. Mejorar la Seguridad Internacional.
4. Fomentar la Prevención y Reducción de Conflictos Armados.
5. Desarrollar y Aplicar Normas Internacionales con Relación a el Desarme y Seguridad.

2.3. Información relevante

En el año 1989, la comisión resolvió limitarse a examinar cuatro temas sustantivos. Ahora bien, en 1993, el comité se concentró solamente en dos o tres temas sustantivos, dedicando así entre 2 a tres años para cada tema. En 1998, tras la resolución 52/492, a partir del año 2000 solamente se tomarían en cuenta dos temas sustantivos al año, uno de ellos sería dedicado a el desarme nuclear, y con el fin de tener una investigación mucho más profunda,

objetiva, e imparcial. Y por ende, darle la posibilidad al comité de dar informes mucho más relevantes y sustantivos para los respectivos órganos pertenecientes a la ONU.

Ahora bien, es muy importante recalcar que DISEC como tal no puede exigir acciones estatales, o internacionales. Sin embargo, este comité puede recomendar sanciones por uso ilegítimo de armas, o por una amenaza a la seguridad internacional. También puede recomendar la intervención del Comité de Seguridad, el cual únicamente podrá imponer sanciones cuando algún estado ratificante y firmante de un tratado viola el mismo. También, como comisión parte de la ONU, esta misma actúa bajo el reglamento de la Carta de las Naciones Unidas.

3. Tema A: Protección de rutas marítimas internacionales contra la piratería.

3.1. Introducción al tema

La piratería marítima (Ambiguamente definido como el robo en alta mar, es decir, fuera del límite de 12 millas náuticas de aguas territoriales) ha existido desde que existen medios de transporte por medio de vías marítimas. Desde la piratería en la época del imperio romano, hasta la actualidad, el concepto no ha cambiado de manera significativa. Sin embargo, los métodos empleados por los piratas, han cambiado de manera drástica durante las épocas ya mencionadas.

Hoy en día, sin embargo, la piratería marítima se ha convertido en una amenaza para gran parte de la civilización, debido a la globalización. En vista de la dependencia internacional por el

intercambio económico por medios marítimos (En gran parte por su eficacia costo-beneficio), tan solo un barco con cientos de contenedores (algo común hoy en día) al no llegar a su destino, afectará a toda una cadena de suministros. En consecuencia, causando un efecto dominó (de escala variable) en la economía local.

Es ahí, donde entra la gran problemática; La libertad de navegación, establecida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es considerada un principio vital en la ley internacional. Ahora, con la piratería marítima está siendo cada día más rentable. Además, la Convención sobre el Derecho del Mar también menciona que todos los países parte de esta misma convención deben cooperar en su máxima capacidad para la represión de la piratería en aguas internacionales.

Es importante destacar, sin embargo, que como muchas otras actividades ilícitas llevadas a cabo en el mundo, su gran causa viene a ser la escasez de oportunidades económicas, llevando así, a muchas comunidades de países en vía de desarrollo, a optar por esta actividad ilícita y problemática para la comunidad internacional. Esta misma, teniendo un gran riesgo también para aquellos que participan y que son afectados por la piratería marítima.

3.2. Origen

La piratería marítima tiene raíces que se remontan a la antigüedad, con registros de actividades piratas que datan de miles de años. Esta piratería se le atribuye a diferentes aspectos, incluso aplicables a la actualidad, de los cuales resaltan: 1) Conflictos bélicos, con fines de sabotear al otro bando, 2) Búsqueda de riquezas, 3) y sorprendentemente, en muy raras ocasiones, la fama.

Las primeras menciones de piratería se pueden encontrar en textos de civilizaciones antiguas, tal como lo son los egipcios y fenicios. Estos atacaban las embarcaciones de sus rivales con el fin de obtener los bienes del otro bando. Además, otro fin de la piratería era expandir su influencia comercial. Los griegos y romanos también enfrentaron amenazas de piratas en el Mediterráneo, donde la actividad marítima era intensa. (Principalmente debido a que las civilizaciones con mayor comercio marítimo se encontraban allí)

Durante la edad media, un ejemplo famoso de piratas fueron los Vikingos, quienes atacaban asentamientos costeros, y barcos mercantes. Curiosamente, a partir del siglo XVI, la piratería cambiaría para siempre: Se convertiría en una herramienta para los gobiernos durante conflictos bélicos. Es decir, la piratería se transformaría en una actividad mucho más institucionalizada, y mucho más lucrativa.

Otra etapa relevante para la piratería marítima fue durante la colonización por parte de Europa, hacia diferentes regiones del mundo. La expansión dramática de estos imperios en Europa requería vías de comunicación, siendo la transportación en alta mar la única opción. Además de esto, la explotación económica que los colonizadores imponían en sus colonias, llevaría a un aumento en la rentabilidad de la piratería. Cabe recalcar, que aun durante la era de la colonización, los gobiernos todavía empleaban piratas con fines de tener el control total de rutas de comercio marítimo. Ahora bien, antes de continuar, cabe resaltar que durante todos estos años, las tácticas empleadas por los piratas cambiaban de acuerdo con sus necesidades y la

tecnología disponible. (i.e., Diferentes tipos de barcos, armas a base de pólvora, diferentes medios de comunicación a distancia, métodos de navegación marítima, entre muchos otros).

A partir del siglo XIX, con la expansión de fuerzas navales de las potencias europeas, la piratería disminuyó drásticamente. Ahora bien, aunque la piratería llevada a cabo por entes no estatales disminuyó, durante las dos guerras mundiales submarinos, buques, entre otros, fueron utilizados por los gobiernos involucrados en estas mismas guerras para llevar a cabo piratería, con fines estratégicos. Sin embargo, tras las dos guerras mundiales, el concepto de globalización se disparó drásticamente, así, modernizando el comercio marítimo.

Hoy en día, la piratería llevada a cabo por entes no estatales ha resurgido, con aún más fuerza en países en vía de desarrollo, que tienen acceso a rutas con alto flujo de comercio marítimo. Tratados internacionales, tal como lo es La Convención sobre el Derecho del Mar, junto con la criminalización de la piratería en alta mar, han sido esfuerzos con cierta eficacia para disminuir la piratería marítima en aguas territoriales, e internacionales.

3.3. Desarrollo

Como ya fue mencionado anteriormente, la piratería marítima ha resurgido como una amenaza significativa para el comercio global y la seguridad marítima. En contraste con la piratería historia (Que usualmente se limitaba a ciertas regiones, y estaba impulsada en buena parte por factores políticos), la piratería actual presenta una complejidad caracterizada por un aumento drástico en la sofisticación de los métodos utilizados, y la complejidad de implementar

la ley en el océano. (Principalmente debido a su amplitud, y pocos recursos económicos que tienen varios países que abarcan comunidades de piratas)

Uno de los puntos más críticos en la piratería actual, es el surgimiento de zonas de alta incidencia, particularmente en las siguientes zonas: El cuerno de África, el Sudeste Asiático, el Caribe, y el Golfo de Guinea. Durante el año 2000, la inestabilidad sociopolítica de Somalia llevó a un incremento drástico en la piratería marítima, debido a la incapacidad del estado de Somalia para aplicar la ley internacional. La piratería en Somalia también fue fomentada por su ubicación estratégica en una ruta de alto flujo de carga comercial, la cual se dirige principalmente al Canal del Suez. Estos piratas se enfocaron principalmente en el secuestro de embarcaciones por rescate, así, generando ganancias multimillonarias que aumentaron aún más la violencia y caos en la región. Cabe recalcar, sin embargo, que incluso 24 años después, (aunque ya en menor frecuencia), la piratería en Somalia aún se lleva a cabo. Además, guerras civiles cercanas (i.e. Yemen), han dejado a muchas poblaciones civiles sin muchas más oportunidades económicas, salvo la piratería marítima.

Además del Cuerno de África, el Sudeste Asiático también ha sido afectado por la piratería, incluyendo robos a mano armada y ataques en aguas poco patrulladas. La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) ha identificado esta región como un punto caliente para la piratería. Los grupos que llevan a cabo estos ataques abusan de la geografía compleja y la falta de vigilancia efectiva.

Un factor que ha contribuido al incremento en la piratería marítima en tiempos recientes, es la sobreexplotación de recursos marinos. Dejando así, a miles de pescadores sin muchas otras alternativas económicas, salvo la piratería marítima. Cabe recalcar, que una gran parte de piratas modernos son ex-pescadores, los cuales, como ya fue mencionado, no tienen otras alternativas. Hoy en día, la piratería marítima se ha convertido en un método de subsistencia económica para muchas personas, especialmente en países en vía de desarrollo.

3.4. Resoluciones previas

A) Resolución 1816, (2008) Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Esta resolución del Consejo de Seguridad, es posiblemente un hito en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África. Autorizó a los Estados miembros a tomar acciones en las aguas somalíes para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluso sin el consentimiento del gobierno de Somalia. Esta intervención fue basada en el principio de R2P (Right to Protect, o en español, Responsabilidad de Proteger).

B) Resolución 1838 (2008), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Reafirmó la autorización para que los Estados miembros tomarán medidas contra la piratería, estableciendo directrices para las operaciones navales en el área. También pidió a los Estados costeros que fortalecieran sus capacidades para abordar la piratería en sus propias aguas.

C) Resolución 1846 (2008), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Esta resolución del Consejo de Seguridad amplió la autorización para la acción naval en aguas somalíes y pidió a los Estados miembros que cooperen con las autoridades de Somalia para fortalecer la seguridad marítima y la aplicación de la ley.

D) Resolución 1851 (2008), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Reafirmó la necesidad de abordar las causas subyacentes de la piratería marítima. Instó a la comunidad internacional a apoyar el establecimiento de un gobierno efectivo en Somalia.

E) Resolución 2015 (2011), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Esta resolución se centró en el fortalecimiento de las capacidades marítimas de los Estados costeros en la región del Cuerno de África

F) Resolución 2039 (2012), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Esta resolución llamó a los Estados miembros a intensificar la cooperación internacional y regional en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, promoviendo el uso de medidas preventivas y el intercambio de información.

G) Resolución 2298(2016), Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Reafirmó el compromiso del Consejo de Seguridad en la lucha contra la piratería marítima. Reafirmó la necesidad de desarrollar estrategias, estrategias para abordar el fenómeno.

H) Operación Atalanta de la UE (2008)

Desde 2008, la Unión Europea ha llevado a cabo la Operación Atalanta, una misión naval que tiene como objetivo proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos y otros barcos vulnerables que navegan por las aguas somalíes.

3.5. Expectativas frente al debate

El tema de la piratería marítima moderna es un tema bastante amplio, el cual afecta a una diversa cantidad de naciones, por no decir que a toda la comunidad internacional, debido a la globalización del comercio. Sin embargo, el enfoque del comité serán las posibles soluciones a la piratería marítima en una diversa cantidad de naciones. Se espera que los delegados lleguen al comité con un claro conocimiento de lo que busca su país con relación al tema, los aspectos o leyes actuales con las cuales esté de acuerdo o en desacuerdo y el nivel de importancia de su delegación en la piratería marítima moderna.

Por otro lado, es importante que los delegados conozcan los riesgos de la piratería marítima, sus respectivas soluciones y sus principales causas y los países que han estado involucrados en el pasado que han logrado superar la piratería marítima. Además de todo esto, se espera que los delegados tengan un debate el cual aborde las repercusiones económicas que tiene la piratería en la era moderna.

3.6 Recursos útiles

- “Comisión de Desarme de Las Naciones Unidas – UNODA.” *Unoda.org*, 2015, disarmament.unoda.org/es/comision-de-desarme-de-las-naciones-unidas-2/.
- El. “La Piratería marítima se Incrementa Un 10% En El 2023.” *El Canal Marítimo Y Logístico*, 17 Oct. 2023, www.diarioelcanal.com/pirateria-maritima/
- “La Piratería marítima se incrementa un 10% En El 2023.” *El Canal Marítimo Y Logístico*, 17 Oct. 2023, www.diarioelcanal.com/pirateria-maritima/.

- Mundi. “¿Qué es la Piratería marítima? Guía Para Exportadores.” *Mundi*, Mundi, 12 Aug. 2022, mundi.io/exportacion/pirateria-maritima/.
- “Protección Marítima.” *Imo.org*, 2021, www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/piracy-default.aspx.
- “Sistema Argentino de Información Jurídica.” *SAIJ*, 2024, www.saij.gob.ar/doctrina/dacf090026-oms-pirateria_en_mar_un.htm

4. Tema B: El uso de vehículos aéreos no tripulados, y la moralidad de su uso en conflictos.

4.1. *Introducción al tema*

El uso de los vehículos aéreos no tripulados, más comúnmente conocidos como drones, es una herramienta, que en los últimos años ha causado numerosas controversias sobre si su uso es apropiado o no. Estos dispositivos fueron creados originalmente como método de vigilancia, sin embargo, se han convertido en herramientas fundamentales para la ejecución de ataques precisos y operaciones militares estratégicas. Los drones ofrecen ventajas significativas en el ámbito militar, por ejemplo, el uso de estos reduce el riesgo para el personal militar, ya que permiten llevar misiones a cabo sin poner en riesgo la vida o la integridad de los soldados. Esta

tecnología permite llevar a cabo operaciones de alto riesgo sin la necesidad de exponer a sus tropas.

A pesar de sus claras ventajas, el uso de drones también cuenta con numerosas preocupaciones éticas. Una de las principales críticas es la baja de civiles causadas por ataques. Aunque estos aparatos son conocidos por su precisión, la despersonalización de los ataques puede causar una distancia emocional y física de los operadores, causando una disminución de la empatía y una mayor disposición a utilizar la fuerza letal. Adicionalmente, la falta de un marco legal claro y la ausencia de mecanismos de rendición de cuentas adecuados plantean serias preocupaciones sobre el potencial de abusos de poder y violaciones del derecho internacional humanitario. La opacidad en las decisiones de atacar y la falta de información pública sobre las operaciones de drones ponen en juego la confianza en su uso ético y legítimo.

Es importante considerar que los drones pueden traer tanto ventajas como desventajas para la seguridad internacional y que es necesario tomar en cuenta todos los factores y las consecuencias del uso de estas herramientas. La reducción de riesgos para el personal militar y la habilidad para llevar a cabo ataques precisos y dirigidos son beneficios indudables, pero deben ser equilibrados con la necesidad de proteger civiles, mantener la legalidad, y asegurar la transparencia y responsabilidad. Abordar estas cuestiones con un marco claro del derecho internacional humanitario es esencial para garantizar sea moralmente justificado y éticamente sostenible.

4.2. Origen

El uso de vehículos aéreos no tripulados ha marcado una nueva era en la estrategia militar moderna. Sin embargo, el concepto de drones no es nuevo y se remonta a principios del siglo XX. Los primeros intentos de crear aeronaves no tripuladas se dieron durante la primera guerra mundial. Sin embargo, fue durante la guerra fría que estos empezaron a ser realmente usados. Estados Unidos y la Unión Soviética experimentaron con drones para tareas de vigilancia y reconocimiento, buscando obtener ventajas estratégicas sin poner en riesgo a los pilotos.

4.3. Desarrollo

Como se ha dicho previamente, los vehículos aéreos no tripulados no son tecnologías nuevas, pero en las últimas décadas, su desarrollo ha crecido exponencialmente. El verdadero punto de inflexión en el desarrollo se dio en la década de 1990 con el conflicto en los Balcanes y la Guerra del Golfo. Durante estos conflictos, se demostró la utilidad de los drones para recopilar información de inteligencia en tiempo real. Desde entonces, el uso de drones armados se ha expandido rápidamente, particularmente en la guerra contra el terrorismo.

Su capacidad letal convirtió a los drones en herramientas esenciales. Los drones armados se han convertido en una opción preferida para misiones de eliminación de objetivos de alto valor, operaciones antiterroristas y vigilancia continua. Las fuerzas armadas de varios países han adoptado esta tecnología, reconociendo su potencial para llevar a cabo operaciones eficaces con un riesgo mínimo.

Los primeros drones que se desarrollaron son aquellos que son controlados remotamente por operadores a una distancia de kilómetros. Estos drones son también los más utilizados en ataques aéreos. Sin embargo, con la llegada de la cuarta revolución industrial, que se basó en la revolución digital, el mundo entró en una época en la que las tecnologías digitales son cada vez más sofisticadas e integradas. Los avances tecnológicos incluyen el desarrollo de la inteligencia artificial y del aprendizaje automático, entre otras características. De esta manera, se han logrado desarrollar drones que son completamente autónomos.

4.4. Resoluciones previas

A nivel internacional, se han establecido algunas normas y regulaciones para el uso de drones, pero estas a menudo son fragmentarias y varían significativamente entre países. Las más comunes regulaciones que se han implementado son:

- **Declaraciones de principios:** Diversas organizaciones internacionales y gobiernos han emitido declaraciones de principios sobre el uso ético de los drones, enfatizando la importancia de la transparencia y el respeto de los derechos humanos y el reglamento internacional.
- **Comités de ética:** Agencias y empresas gubernamentales han establecido comités de ética para evaluar las implementaciones morales sobre el uso de drones.
- **Investigación académica:** la comunidad académica ha realizado numerosas investigaciones sobre los aspectos éticos acerca de la implementación de estos vehículos.

4.5. Expectativas frente al debate

El rápido desarrollo de la tecnología de drones y su creciente integración en la sociedad hacen que la cuestión frente a la ética de su uso sea más urgente. Es necesario tener un diálogo que aclare todas las partes que son necesarias considerar frente al uso de estos equipos. La idea de debatir este tema es poner sobre la mesa todo lo que implica el uso de los drones como arma militar y las soluciones viables que esta diferencia de opiniones pueda tener. Se espera que los delegados encuentren una solución a un plazo próximo, que empiece a mostrar mejoras rápidamente, con el fin de que el uso de estos artefactos no se salga de control. Es importante que los delegados tengan presente que el enfoque principal del comité “DISEC” es el desarmamiento de las naciones de las Naciones Unidas y la preservación de la seguridad y paz internacional; por lo tanto se espera que los delegados actúen con este enfoque en mente.

4.6. Recursos útiles

Los siguientes enlaces pueden ser de gran utilidad a la hora de la investigación:

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/67716/Trabajo%20de%20Grado%20-%20Mar%C3%ADa%20Luc%C3%ADa%20Pe%C3%Bl%20y%20Mar%C3%ADa%20Jos%C3%A9%20Sanabria.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Javeriana,

repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/63293/attachment_0_TRABAJO_DE_GRADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Accessed 30 July 2024.

<https://oxfordre.com/internationalstudies/display/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-690> Boyle, Michael J. “Drones in Global Security.” *Oxford Research*

Encyclopedia of International Studies, 21 Dec. 2022,
oxfordre.com/internationalstudies/display/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-690.

<https://www.ventasdeseguridad.com/2024011223864/articulos/analisis-tecnologico/impacto-de-la-tecnologia-de-drones-en-la-seguridad-perspectivas-y-desafios.html> Restrepo, Andrea Ochoa.
“Novedades Ultimas Noticias Nuevas Tecnologias Webcasts pro Del Mes Contenido Patrocinado.” *Ventas de Seguridad*, 12 Jan. 2024,
www.ventasdeseguridad.com/2024011223864/articulos/analisis-tecnologico/impacto-de-la-tecnologia-de-drones-en-la-seguridad-perspectivas-y-desafios.html.

5. QARMAS

5.1. Tema A

1. *¿Cuál es el impacto de la piratería en el comercio internacional y la economía global?*
2. *¿Qué medidas de seguridad y técnicas se están utilizando actualmente para proteger las rutas marítimas?*
3. *¿Qué tecnologías innovadoras pueden implementarse para prevenir la piratería marítima?*

4. *¿Cómo puede mejorarse la implementación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) en relación con la piratería?*
5. *¿Cómo pueden los programas de desarrollo y asistencia internacional ayudar a reducir la piratería?*
6. *¿Qué papel juegan los intereses económicos y estratégicos de las grandes potencias en la lucha contra la piratería?*
7. *¿Cómo puede la comunidad internacional apoyar iniciativas sostenibles en la protección de rutas marítimas?*

5.2. Tema B

1. ¿Qué países son los principales fabricantes y usuarios de VANT a nivel mundial?
2. ¿Qué principios del derecho internacional humanitario podrían verse violados por el uso de estas herramientas?
3. ¿Qué regulaciones existen actualmente para el uso de drones? ¿Son suficientes?
4. ¿Qué impactos tiene la despersonalización de la guerra en los operadores de drones y en las poblaciones afectadas?
5. ¿Qué papel pueden jugar las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil en este contexto?
6. ¿Qué medidas de compensación y asistencia se pueden implementar para las víctimas de ataques con drones?

7. *¿Cómo puede la comunidad internacional prepararse para los retos y oportunidades de estos avances?*

6. Bibliografía

6.1. Tema A

- Actuar, Y., et al. *RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA PIRATERIA* Ref.: A. BMP5 B. *Global-Counter-Piracy-Guidance-Bmp.* 2019, encomar.covam.es/documents/20182/26306/Recomendaciones+a+Buques+y+Navieras_I_NDICO_JUN+19.pdf/0a8e40d6-b783-4412-a1d6-ad2964a6b026. Accessed 27 July. 2024.
- “BBC Mundo - Internacional - Plan de EE.UU. Contra La Piratería.” *Bbc.com*, 2014, www.bbc.com/mundo/lg/internacional/2009/04/090414_2027_somalia_piratas_secuestros_mf. Accessed 27 July 2024.
- Bissera Kostova. “Piratería - Naciones Unidas Y El Estado de Derecho.” *Naciones Unidas Y El Estado de Derecho*, 19 Feb. 2019, www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/ . Accessed 27 July. 2024.
- “Así Funciona La Piratería, El Sangriento Negocio de US\$700 Millones Que Afecta a La Navegación Mundial - BBC News Mundo.” *BBC News Mundo*, 12 Sept. 2016, www.bbc.com/mundo/noticias-37324294. Accessed 27 July. 2024.
- “Los Delitos.” *Interpol.int*, 2022, www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-maritima/Los-delitos. Accessed 27 July. 2024.

- “Protección Marítima Y Piratería.” *Imo.org*, 2021, www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx. Accessed 27 July. 2024.

6.2. Tema B

- <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/67716/Trabajo%20de%20Grado%20-%20Mar%C3%ADa%20Luc%C3%ADa%20Pe%C3%Bl%20y%20Mar%C3%AD%20Jos%C3%A9%20Sanabria.pdf?sequence=1&isAllowed=y> *Javeriana*, repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/63293/attachment_0_TRABAJO_DE_GRADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Accessed 30 July 2024.
- <https://oxfordre.com/internationalstudies/display/10.1093/acrefore/9780190846626.001.001/acrefore-9780190846626-e-690> Boyle, Michael J. “Drones in Global Security.” *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*, 21 Dec. 2022, oxfordre.com/internationalstudies/display/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-690.
- <https://www.ventasdeseguridad.com/2024011223864/articulos/analisis-tecnologico/impacto-de-la-tecnologia-de-drones-en-la-seguridad-perspectivas-y-desafios.html> Restrepo, Andrea Ochoa. “Novedades Ultimas Noticias Nuevas Tecnologías Webcasts pro Del Mes Contenido Patrocinado.” *Ventas de Seguridad*, 12 Jan. 2024, www.ventasdeseguridad.com/2024011223864/articulos/analisis-tecnologico/impacto-de-la-tecnologia-de-drones-en-la-seguridad-perspectivas-y-desafios.html.