

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA

Departamento de Derecho Privado
Doctorado en Derecho del Comercio
y de la Contratación

**La Incidencia de las Normas de Protección Marítima
en el Transporte Marítimo**

**Tesis presentada para aspirar al título de Doctor en Derecho por:
Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo**

Realizada bajo la dirección del Dra. María Isabel Martínez Jiménez

Febrero de 2012, Barcelona, España

ÍNDICE

Abreviaturas	10
Introducción.....	13

PRIMERA PARTE

LA SEGURIDAD MARITIMA Y LAS AMENAZAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO I

LA SEGURIDAD MARÍTIMA

1 Las diferencias entre los conceptos anglosajones de “security” y “safety” y sus repercusiones en la noción de “seguridad marítima”	17
2 La noción de seguridad marítima antes del 11-S.....	19
3 El concepto de protección marítima surgido del Código PBIP.....	21
4 La seguridad marítima y la protección marítima	25
5 La protección marítima: la importancia de la comunidad marítima internacional.....	28
6 El escenario de la protección marítima: las nuevas amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima	29
7 Las competencias estatales para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima, en los diferentes espacios marinos.....	35
7.1 El principio de la libertad de los mares: los antecedentes y la evolución del Derecho de la navegación	36
7.2 Los principios básicos de jurisdicción marítima emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	40
7.2.1 Las aguas interiores: El régimen de acceso y de estancia de los buques en puerto	44
7.2.2 El mar territorial: el paso inocente	60
7.2.3 Los Estrechos utilizados para la navegación internacional: el derecho de paso de tránsito.....	70
7.2.4 La jurisdicción del Estado ribereño en la zona económica exclusiva	78
7.2.5 La jurisdicción de los Estados en alta mar: las competencias legislativas y ejecutivas de los Estados para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima.....	91

CAPÍTULO II

LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA EN EL MAR

8 Los antecedentes de la piratería	103
9 El concepto actual de piratería.....	105
10 La piratería moderna	109
10.1 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada para el transporte marítimo internacional.....	111
10.2 Los tipos de piratería	111
10.3 Las zonas afectadas por la piratería.....	113
11 La piratería y el Derecho internacional.....	116
11.1 Los principios relativos a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar	117
11.2 El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la	

Navegación Marítima (Convenio SUA)	119
11.3 Las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional para prevenir y reprimir los actos de piratería, y el Código de prácticas para la investigación del delito de piratería	124
12 El caso particular de la piratería en el mar frente a las costas de Somalia	135
12.1 El “Estado fallido” de Somalia	136
12.2 De pescadores a piratas.....	138
12.3 El <i>modus operandi</i> de los piratas de Somalia.....	142
12.4 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada frente a las costas de Somalia	146
12.5 Las medidas internacionales para evitar los actos de piratería en las costas de Somalia.....	149
12.5.1 Las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas	149
12.5.2 La circular MSC.1/Circ.1332: Piratería y Robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia	153
12.5.3 El Código de Conducta de Djibouti	157
12.6 Las actividades navales frente a las costas de Somalia	161
12.6.1 Las operaciones navales de la Organización del Tratado del Atlántico Norte: desde la Operación Proveedor Aliado hasta la Operación Escudo del Océano	162
12.6.2 La Operación naval de la Unión Europea: la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia.....	163
12.6.3 La operación naval multilateral coordinada por los Estados Unidos: el Sistema de Escolta Nacional.....	168
12.6.4 Otras operaciones navales unilaterales de los Estados miembro de la OMI.....	172
13 Las medidas de autodefensa recomendadas por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones del sector naviero	173
13.1 Los dispositivos de seguridad recomendado por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones navieras.....	173
13.2 La seguridad armada a bordo del buque.....	175
13.2.1 El Derecho de autodefensa y defensa a otros en la legislación de los Estados Unidos.....	177

CAPÍTULO III

LOS ACTOS DE TERRORISMO MARÍTIMO

14 La definición de terrorismo	181
15 La definición de terrorismo marítimo	185
16 Los escenarios de los actos de terrorismo marítimo.....	188
16.1 La mar como vía de expansión o como escenario de actos violentos.....	189
16.2 El escenario del “secuestro” o el escenario del “caballo de troya”	197
16.3 Los actos terroristas de alto impacto-poco probables y los ataques terroristas de bajo impacto-muy probables	198
17 Los grupos terroristas con capacidades para realizar actos de terrorismo marítimo	200
18 La relación de los actos de piratería y el terrorismo marítimo	202
19 El terrorismo marítimo y el Derecho internacional	204
19.1 Las Resoluciones de la Asamblea General y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas	205
19.2 Las enmiendas del Convenio SUA 1988: el combate a los actos de terrorismo marítimo	208

CAPÍTULO IV
EL TRANSPORTE ILEGAL DE ESTUPEFACIENTES POR MAR

20	Los antecedentes del tráfico ilícito de drogas por mar	220
21	La definición de narcotráfico marítimo	221
22	La dimensión del narcotráfico marítimo	226
23	Las consecuencias negativas del narcotráfico marítimo	236
23.1	Las repercusiones negativas del tráfico ilícito de drogas en los países de tránsito	237
23.2	Las repercusiones negativas del narcotráfico marítimo para los propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con el transporte marítimo	244
24	El narcotráfico marítimo: una amenaza para la protección marítima	246
25	El narcotráfico marítimo y el Derecho internacional: las medidas para disminuir el tráfico ilícito de drogas por mar	251
25.1	La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y sustancias Sicotrópicas de 1988: un precursor del Convenio SUA 2005	259
25.2	La Organización de las Naciones Unidas: la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes y la Comisión sobre Estupefacientes del Consejo Económico y Social	266
25.3	La Organización Marítima Internacional y la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional	272
25.3.1	La Resolución A.872(20): Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional	273
25.3.2	La Resolución MSC.228 (82): Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional	279
26	Los esfuerzos regionales para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar	282
26.1	La lucha contra el narcotráfico marítimo de la Unión Europea: la Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas (2005-2012) y los Planes de Acción de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga	283
26.1.1	El Acuerdo, de 30 de septiembre de 2007, por que se crea el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas	289
26.1.2	El Centro de Coordinación de la Lucha Antidroga en el Mediterráneo	292
26.2	El Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar, de 31 de enero de 1995, por el que se desarrolla el artículo 17 de la convención de la Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefaciente y sustancias sicotrópicas	293
26.3	El Convenio para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de droga en el área del Caribe	299
26.4	La Organización de Estados Americanos y el narcotráfico marítimo: La Guía de Mejores Prácticas para la Elaboración de procedimientos aplicables a operaciones marítimas combinadas de control de drogas	306
27	Los acuerdos bilaterales relativos a la supresión del tráfico ilícito de drogas por mar	308
27.1	Los acuerdos bilaterales suscritos por España con países miembros de la Unión Europea en materia de narcotráfico marítimo	309
27.2	Los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por mar	319
27.2.1	El origen de los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos: la	

aplicación en alta mar de las leyes antidrogas	319
27.2.2 Los principios emanados de los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos en materia de represión del narcotráfico marítimo	324
27.3 Los acuerdos bilaterales suscritos por México: los impedimentos legales para suscribir un acuerdo bilateral en materia de narcotráfico marítimo	331

CAPÍTULO V

Las incidencias de las amenazas a la protección marítima en los contratos de seguro marítimo y de explotación del buque

28 La incidencia de las amenazas a la protección marítima en los contratos de seguro marítimo	345
28.1 La definición de piratería dentro del seguro marítimo	347
28.2 La evolución del riesgo de la piratería dentro del seguro de casco	349
28.3 El reingreso de la piratería dentro de los riesgos de guerra: las coberturas ofrecidas por las compañías de seguro, los Clubs P&I y los Clubs de Riesgo de Guerra (<i>War Risks Clubs</i>)	352
28.4 El reaseguro de los riesgos de guerra por parte de los gobiernos del Reino Unido y los Estados Unidos	358
28.5 El riesgo de la piratería en el seguro de Protección e Indemnización (P&I)	363
28.6 El seguro de secuestro y rescate (Kidnap & Ransom)	368
28.7 La legalidad del pago del rescate dentro del seguro marítimo	374
28.8 La piratería en el seguro marítimo de mercancías	380
28.9 El terrorismo: un riesgo de guerra dentro del seguro marítimo	382
29 Las repercusiones de las amenazas a la protección marítima en los contratos de fletamento	387
29.1 Las cláusulas sobre piratería de los contratos de fletamento	387
29.2 La suspensión del pago de fletes durante el secuestro del buque por parte de los piratas	397
29.3 Las disposiciones sobre actos de terrorismo de las cláusulas de riesgos de guerra de los contratos de fletamento	400
29.4 Las disposiciones sobre el narcotráfico marítimo dentro de las pólizas de fletamento	406

SEGUNDA PARTE

LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO VI

LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA: ANTECEDENTES, ASPECTOS GENERALES Y CLASIFICACIÓN

30 Antecedentes: la seguridad en el transporte marítimo de carga contenerizada, antes de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001	411
31 Los elementos de concordancia de los programas de protección marítima adoptados a raíz de los atentados del 11-S	414
31.1 El concepto de cadena de suministro en el marco de los programas de protección marítima	416
31.2 Los actores que intervienen en los programas de protección marítima	418
31.3 La utilización de las herramientas tecnológicas en los programas de protección marítima	422
31.3.1 La importancia de la tecnología de inspección no intrusiva en los	

programas de protección marítima	423
31.3.2 El uso de las tecnológicas para asegurar la integridad del contenedor en los programas de protección marítima	425
31.3.3 La inserción de las tecnologías de la información y las comunicaciones en los programas de protección marítima.....	429
31.3.4 La importancia del contenedor a la luz de los programas de protección marítima	431
32 La clasificación de los programas de protección marítima.....	437
32.1 Los programas de protección marítima multilaterales y unilaterales.....	439
32.2 Los programas de protección marítima obligatorios y voluntarios	440
32.3 Los programas de protección marítima de certificación y de requerimiento de información	441
32.4 Los programas de protección marítima basados en el escaneo de todos los contenedores o en la gestión de riesgos	443

CAPÍTULO VII

LOS PROGRAMAS MULTILATERALES EN MATERIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

33 Las labores de los organismos internacionales en materia de protección marítima hasta antes del 11-S.....	447
33.1 Las medidas de protección marítima pre-11/S de la Organización Marítima Internacional	449
33.2 Los trabajos de la Organización Mundial de Aduanas para mejorar la protección marítima previos al 11/S	452
33.3 Las normas de la Organización Internacional de Estandarización para reforzar la protección marítima, realizadas antes del 11/S.....	455
34 El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias	458
34.1 Los costes, problemas y beneficios generados por la implementación del Código PBIP	474
34.2 Las cláusulas sobre el Código PBIP en los contratos de fletamento	481
34.3 Las cláusulas relativas al Código PBIP en los contratos de agencia marítima o consignación	486
35 El Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global.....	489
36 la norma ISO 28000 Especificación de sistemas de gestión de la seguridad de las cadenas de suministro	505

CAPÍTULO VIII

Los programas de los Estados Unidos en materia de protección marítima

37 Las autoridades encargadas de la elaboración y ejecución de los programas de protección marítima en los Estados Unidos que intervienen	511
37.1 El Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (<i>United State Department of Homeland Security</i>).....	516
37.2 La Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (<i>United States Customs and Border Protection</i>).....	520
37.3 Los Guardacostas de los Estados Unidos (<i>United States Coast Guard</i>).....	525
37.4 La Administración de Alimentos y Fármacos de los Estados Unidos (<i>United States Food and Drug Administration</i>).....	530
38. Los programas de protección marítima de los estados unidos	536
38.1 La Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo <i>Customs-Trade Partnership Against Terrorism</i>).....	536
38.2 La Iniciativa para la Seguridad del Contenedor (<i>Container Security Initiative</i>)	

.....	549
38.3 La Iniciativa de Megapuertos (<i>Megaports Initiative</i>)	554
38.4 La Regla de manifiesto anticipado 24 Horas (24 Hour Advance Manifest Rule)	557
38.5 La Ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002 (<i>Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002</i>)	559
38.6 La Ley sobre Protección para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002 (<i>Maritime Transportation Security Act of 2002</i>)	564
38.7 La Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto de 2006 (<i>Security and Accountability for Every Port Act of 2006</i>)	573

CAPÍTULO IX

LOS PROGRAMAS DE LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

39 La Agencia Europea de Seguridad Marítima (<i>European Maritime Safety Agency</i>)	582
40 La transposición del Código PBIP en el ordenamiento comunitario	586
41 La notificación anticipada de entrada y salida del buque	588
42 Las medidas de protección marítima del Código Comunitario Aduanero	590
43 Las cláusulas del manifiesto anticipado de carga para los contratos de fletamentos	600

CAPÍTULO X

LA PROTECCIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO

44 La relación México-Estados Unidos y su influencia en la protección marítima en México	603
45 Las particularidades de la protección marítima en México	607
46 La implementación del Código PBIP en México	609
47 El manifiesto anticipado de carga: las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior	612
48 El aviso de arribo de buque	615
49 La Alianza para el Comercio Seguro	615
CONCLUSIONES	619
BIBLIOGRAFÍA	629
PÁGINAS WEB	669
JURISPRUDENCIA	689
Jurisprudencia internacional.....	689
Jurisprudencia de España.....	689
Jurisprudencia de Estados Unidos.....	689
Jurisprudencia de México.....	690
Jurisprudencia del Reino Unido.....	690
LEGISLACIÓN	691
Legislación internacional.....	691
Legislación Europea.....	700
Acuerdos Regionales.....	704

Acuerdos bilaterales	706
Legislación de España	711
Legislación de Francia	712
Legislación de los Estados Unidos	716
Legislación de México	716
Legislación del Reino Unido	717

Abreviaturas

ACS	Operador Económico Autorizado
AEO	Alianza para el Comercio Seguro
AIHC	American Institute of H
ASPAN	Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte
BIMCO	Baltic and International Maritime Council CBP Agencia de Protección de Aduanas y Frontera de los Estados Unidos
CEPAL	Comisión Económica para América Latina
CFR	Code of Federal Regulations
CGPCS	Grupo de Contacto sobre la Piratería Frente a la Costa de Somalia
Código PBIP Portuarias	Código de Protección de Buques e Instalaciones
Convenio SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar de 1974
Convenio SUA	Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988
CSI	Container Security Initiative
CTF-150	Fuerza Combinada de Operaciones 150
C-TPAT	Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo
DHS	Departamento de Seguridad Nacional
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
EMSA	Agencia Europea de Seguridad Marítima

EUNAVFOR	European Union Naval Force
FDA	Food and Drug Administration
FIDENA	Fideicomiso para la Formación y Capacitación de la Marina Mercante Nacional
FONOSBA	Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
GFT	Gobierno Federal de Transición en Somalia
IHC	Institute Hull Clauses
IMB	Oficina Marítima Internacional
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
IRTC	Corredor de tránsito recomendado internacionalmente
ISO	Organización Internacional de Estandarización
ITC Hull	Institute Time Clauses Hull
JIFE	Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes
K&R	Kidnap & Ransom
LPEMM española	Ley de puertos del Estado y de la marina mercante española
MSCHOA	Centro de Protección Marítima del Cuerno de África
MAOC-N	Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas
Marco SAFE	Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global
MARSEC	System of Maritime Security levels
MTSA	Ley Sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002
NOAD	Notice of Arrival/Departure,

OEA	Organización de Estados Americanos
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de Naciones Unidas
OTAN	Organización Transnacional del Atlántico Norte
Pesca INDNR	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
P&I	Protection and Indemnity Insurance
Protocolo SUA	Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988RCC
SAFE Port Act	Security and Accountability for Every Port Act of 2006
SIA	Sistema de identificación automática
SFI	Secure Freight Initiative,
TEU	Twenty-foot Equivalent Units
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TWIC	Transportation Worker Identification Credential
UKMTO	Organización Comercial Marítima del Reino Unido
UNODC	
UNCLOS del Mar	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
ZEE	Zona Económica Exclusiva

Introducción

El transporte marítimo siempre ha estado relacionado con el comercio. Desde la antigüedad, los comerciantes transportaban sus mercancías por vía marítima. En la actualidad, el 80% del comercio mundial es transportado a través de los buques. Sin embargo, el comercio marítimo no ha estado exento de amenazas desde sus orígenes. Así sucede por ejemplo con los actos de piratería en contra de los buques. Algunas otras amenazas al transporte marítimo son nuevas, como el terrorismo marítimo y el narcotráfico.

La protección del transporte marítimo debe incumbir a los gobiernos, a las empresas y a los transportistas marítimos. En primer lugar, el gobierno debe garantizar la seguridad del transporte marítimo para proteger a sus ciudadanos y a su comercio exterior. En segundo lugar, las empresas deben salvaguardar sus mercancías durante el transporte para velar por sus clientes. Por último, los transportistas deben implementar medidas de protección para velar por sus buques y la gente del mar.

Actualmente, las principales amenazas al transporte marítimo son las siguientes: la piratería, el terrorismo y el narcotráfico afectan al transporte marítimo.

En el primer caso, la piratería afecta las principales rutas marítimas. Además, el modus operandi de los piratas pone en peligro la vida de la gente del mar.

Con respecto al terrorismo marítimo, podemos señalar que un acto de terrorismo en contra de un buque o de una ciudad-puerto puede generar grandes pérdidas humanas y económicas, como ocurrió con los atentados terroristas del 11-S.

En el caso del narcotráfico, los narcotraficantes pueden poner en peligro a la tripulación de un buque, con la finalidad de transportar su mercancía.

La comunidad internacional está desarrollando medidas de protección para contrarrestar las amenazas antes mencionadas. Tales medidas de protección deben ser adoptadas e implementadas por los gobiernos, las empresas y los transportistas marítimos. En consecuencia, las medidas de protección repercuten en los contratos de transporte y seguro marítimo. Por lo tanto, las partes contratantes deben conocer las incidencias de las medidas de protección marítima en los contratos y seguros marítimos, para saber sus derechos, sus obligaciones, sus responsabilidades.

En la primera parte del presente trabajo estudiaremos los antecedentes y los efectos negativos de cada una de las amenazas en contra de la protección marítima. Además, analizaremos el marco normativo internacional que tiene como objetivo reprimir y suprimir tales amenazas. Posteriormente, examinaremos y compararemos las incidencias de dichas amenazas en los contratos de transporte y de seguro marítimo.

En la segunda parte de nuestra investigación desarrollaremos, explicaremos y compararemos cada una de las medidas de protección de carácter internacional y nacional, para posteriormente poder analizar su incidencia en los contratos de transporte y seguro marítimo.

PRIMERA PARTE
LA SEGURIDAD MARITIMA Y LAS AMENAZAS AL TRANSPORTE
MARÍTIMO

CAPÍTULO I
LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Sumario

1. Las diferencias entre los conceptos anglosajones de “security” y “safety” sus repercusiones en la noción de “seguridad marítima”. 2. La noción de seguridad marítima antes del 11-S. 3. El concepto de protección marítima surgido del Código PBIP. 4. La seguridad marítima y la protección marítima. 5. La protección marítima: la importancia de la comunidad marítima internacional. 6. El escenario de la protección marítima: las nuevas amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima. 7. Las competencias estatales para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima, en los diferentes espacios marinos. 7.1 El principio de la libertad de los mares: los antecedentes y la evolución del Derecho de la navegación. 7.2 Los principios básicos de jurisdicción marítima emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 7.2.1 Las aguas interiores: el régimen de acceso y de estancia de los buques en puerto. 7.2.2 El mar territorial: el paso inocente. 7.2.3 Los estrechos utilizados para la navegación internacional: el derecho de paso de tránsito. 7.2.4 El régimen de navegación en la zona contigua. 7.2.5 La jurisdicción de los Estados en alta mar: las competencias legislativas y ejecutivas de los Estados para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima.

Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 hicieron evidente la vulnerabilidad del sistema mundial de transporte y redefinieron la agenda internacional en materia de seguridad¹. A partir de esa fecha, el terrorismo se convirtió en un enemigo global, el cual debía ser combatido por los gobiernos y los ciudadanos².

¹En estos términos, UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, Transportation Security. Federal Action Needed to help Address Security Challenges, GAO-03-843, junio de 2003, pp. 1-4.

²La noción de seguridad tradicional, existente desde el siglo XVII hasta la terminación de la guerra fría, se transmutó a un nuevo paradigma denominado Seguridad Humana. El modelo de seguridad tradicional estaba basado en la protección del Estado y la habilidad de éste para repeler las amenazas externas. En cambio, la seguridad humana prioriza la protección de la gente sobre la seguridad del Estado, con el fin de garantizar las libertades humanas y crear sistemas políticos, sociales, ambientales, económicos,

Asimismo, la protección marítima se convirtió en un reto para la comunidad internacional, ya que los océanos abarcan una extensión de 139,768,200 millas cuadradas, dos terceras partes del planeta. Esta área marina es clasificada en cuatro divisiones geográficas: Atlántico, Ártico, Índico y Pacífico. Sin embargo, estas cuatro regiones geográficas conforman un sólo cuerpo marino, en donde la mayoría de su superficie no pertenece a la jurisdicción de algún Estado, por lo cual, este territorio acuático carece de vigilancia o custodia. Las características antes mencionadas hacen del espacio acuático un lugar propenso a la anarquía³.

En el caso de la seguridad del transporte marítimo, el ordenamiento jurídico internacional post-11/S fue elaborado por gobiernos, organismos internacionales y empresas privadas. Este nuevo orden jurídico inició en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI). La OMI, a petición de los Estados Unidos de América, encabezó la creación de nuevas medidas de seguridad marítima, con el fin de evitar actos violentos e ilícitos en contra de los buques y de las instalaciones portuarias⁴. Asimismo, el marco jurídico

militares y culturales, que conjuntamente den a la gente los bloques de armar de supervivencia, sustento y dignidad. Además, en el caso de la seguridad tradicional, el Estado monopolizaba la elaboración de estrategias en materia de seguridad, ya que no existía una entidad supranacional que aplicase normas internacionales, por lo cual el Estado debía garantizar por sí mismo su supervivencia. En contrasentido, las estrategias de la seguridad humana requieren las acciones de organismos internacionales, organismos no gubernamentales, sociedad civil y empresas transnacionales. Véase al respecto, COMISIÓN DE SEGURIDAD HUMANA, *La Seguridad Humana Ahora*, Nueva York, Organización de Naciones Unidas, 2003, pp. 1-6. También, ROSAS, María Cristina, "La seguridad internacional y la lucha contra el terrorismo a cinco años del 11 de septiembre", publicado en *Comercio Exterior*, Volumen 56, número 9, septiembre de 2006, pp. 740-744. Asimismo, CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, editorial Rand, Estados Unidos de América, 2008, pp. 1-3. Para profundizar sobre la nueva concepción de la seguridad internacional en relación con la seguridad humana y la responsabilidad global de proteger, véase al respecto, BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramos [et al], *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado" de Investigación sobre la Paz, la Seguridad y la Defensa, Madrid, 2009, pp.12-17.

³ Sobre el tema, WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security*, Washington, D.C., 2005. Además, CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, editorial Rand, Estados Unidos de América, 2008, pp. 1-3.

⁴ Las medidas de seguridad adoptadas inmediatamente después de los atentados del 11-S se enfocaron principalmente a prevenir nuevos ataques terroristas. Sin embargo, el Comité Económico y Social Europeo, ha señalado otros riesgos a la seguridad del barco

post-11/S creó un nuevo concepto en castellano denominado protección marítima. A continuación realizaremos el análisis y el estudio entre los conceptos seguridad marítima y protección marítima.

1 Las diferencias entre los conceptos anglosajones de “security” y “safety” y sus repercusiones en la noción de “seguridad marítima”

Para abordar el estudio del concepto de seguridad marítima es imprescindible analizar los términos anglosajones “*maritime safety*” y “*maritime security*”, ya que ambos términos están inmersos en la expresión en castellano de seguridad marítima⁵. Tanto el idioma inglés como el francés poseen términos distintos para distinguir estos dos conceptos. El inglés contempla “*safety*” y “*security*”, en francés existe “*securité*” y “*sureté*”, en cambio, el idioma español únicamente utiliza la palabra seguridad para interpretar estos dos conceptos⁶.

Asimismo, es importante analizar con detalle las diferencias entre “*safety*” y “*security*” para poder entender la evolución del concepto de seguridad marítima y comprender la nueva noción surgida después de los actos

y la tripulación en el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema Seguridad de los transportes, 2003/C 61/28, de 24 de octubre de 2002 (Diario Oficial de la Unión Europea No C 61 de 14 de marzo de 2003). Estos riesgos son: el tráfico de drogas, la piratería y el robo a mano armada y la presencia de polizones.

⁵En ese sentido, ZARAGOZA SOTO (Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, p. 27), ex Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada española, resalta las dificultades existentes al momento de delimitar el concepto de seguridad marítima, ya que su naturaleza es amplia y difusa. La labor de ceñir el concepto de seguridad marítima requiere el estudio de los conceptos y las palabras que lo integran, debido a que las representaciones mentales de cada una de ellas, pueden variar en base a la responsabilidad específica del sujeto participante en el ámbito marítimo.

⁶Sobre el particular, SUÁREZ-LLANOS (“La seguridad marítima en la marina civil”, compilado en Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, pp.11-12), ejemplifica la diferencia entre “*safety*” y “*security*” de la siguiente manera: “Diríamos que hay mucha “*safety*” o “*securité*” en las calles, si los semáforos funcionan, el piso no es resbaladizo, no nos atropellará ningún vehículo y no nos caerá ninguna maceta desde un balcón. Y decimos que hay mucha “*security*” o “*sureté*” en las calles, si se ven muchos policías, si no nos van a asaltar o robar, etc.”

terroristas del 11-S⁷.

En primer plano, el concepto de “*safety*” se puede definir como la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, ocurridos como consecuencia de percances humanos o causas naturales⁸. En este sentido, la “*maritime safety*” está integrada por reglas y procedimientos para garantizar la seguridad del buque en el mar y prevenir los peligros naturales, los siniestros causados por el desplazamiento del barco y los riesgos derivados de su navegación⁹.

En segundo plano está el término de “*security*”, el cual puede ser definido como la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, causadas como consecuencia de actos premeditados o deliberados¹⁰. Por lo tanto, la “*maritime security*” es el conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libertad de navegación o aprovechan la naturaleza anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas¹¹.

El problema relacionado con estos dos conceptos se acentúa con la adopción e implementación del marco normativo marítimo post-11/S, en especial, al momento de ser aprobada, en primer lugar, la versión en inglés del Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (*International Ships and Ports Security*). Tal situación originó que los

⁷Consideramos importante estudiar los términos “*safety*” y “*security*” sin traducirlos al castellano. Toda vez que los Estados Unidos incorporaron estos conceptos dentro de las medidas de seguridad adoptadas después de los atentados terroristas del 11-S. Posteriormente, y con base en estas normas americanas, otros gobiernos y organismos internacionales implementaron sus medidas de seguridad.

⁸Véase sobre el tema, NEAL, Murray, “*Security Films vs. Safety Films, Understanding the Misunderstood Differences*”, obtenido en: <http://www.pinnaclearmor.com/technical-papers.php>. (consultado el 30 de noviembre de 2009)

⁹En estos términos, ZARAGOZA SOTO, *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima... cit.*, p. 12.

¹⁰Sobre el particular, véase NEAL, Murray, “*Security Films vs. Safety Films, Understanding ... cit.*, s/p.

¹¹Véase sobre el tema, ZARAGOZA SOTO, *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima... cit.*, p. 12.

representes de los países de habla hispana discutiesen las posibles alternativas de la traducción del término “*security*”. Una primera opción fue la expresión “seguridad pública”, pero al fin se impuso la voz “protección”, dado que las nuevas medidas buscan proteger a los buques y a las instalaciones portuarias en contra de amenazas, actos violentos o hechos ilícitos¹².

2 La noción de seguridad marítima antes del 11-S

La seguridad marítima, antes del 11-S, estaba configurada por un conjunto de medidas para garantizar la seguridad del buque, los tripulantes y pasajeros a bordo de la nave, así como para salvaguardar el medio ambiente marino. La seguridad del buque está estrechamente vinculada con la seguridad del entorno marino¹³.

REMEDIOS ZAMORA ROSELLÓ clasifica a la seguridad marítima en dos vertientes: la seguridad del medio ambiente y la seguridad de la navegación o la seguridad del buque¹⁴.

Las medidas de seguridad del medio ambiente son aquellas que tienen como objetivo salvaguardar el entorno marítimo y sus recursos.

¹²En este sentido, FRANCISCO SUÁREZ-LLANOS (“La seguridad marítima en la marina civil Op Cit., pp.27-28.) narra el nacimiento del término protección marítima, el cual surgió con la adopción del Código PBIP.

¹³Sobre la relación existente entre la seguridad de la navegación y la seguridad del medio ambiente marítimo, véase SUÁREZ-LLANOS GALÁN, Francisco, “La seguridad marítima en la marina civil cit., pp.22-23; ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, Régimen jurídico de la seguridad marítima, editorial netbiblo, Oleiros, 2009, pp. 4-5.

¹⁴Al respecto, el Capitán de la Marina Mercante, SUÁREZ-LLANOS (“La seguridad marítima en la marina civil... cit., p. 22), realiza otra clasificación de la seguridad marítima en los siguientes términos: las medidas de seguridad marítima preventivas y las medidas de seguridad marítima de respuesta.

Las normas preventivas se subdividen en dos: las encaminadas a garantizar la seguridad del buque contra riesgos endógenos del buque (estiba de la carga, formación técnica de la tripulación y prevención de la contaminación); y las medidas preventivas para mitigar los peligros exógenos de la nave (evitación de abordajes y balizamiento).

Las normas de seguridad marítima de respuesta están diseñadas para responder en los casos donde las medidas preventivas fallen (la lucha contra la contaminación marítima originada por un buque, el salvamento, etc.).

En cambio, la seguridad de la navegación está constituida por todas aquellas medidas que hace referencia a la correcta navegabilidad y la seguridad de la vida humana a bordo del buque. Ambos tipos abarcan riesgos internos y externos. Asimismo, REMEDIOS ZAMORA ROSELLÓ señala como normas de seguridad de la navegación vinculadas a los riesgos internos del buque son: las relativas a la naturaleza de la carga y las referentes a la tripulación. En relación a las normas de seguridad correspondientes a los riesgos externos del buque, ZAMORA ROSELLÓ las ejemplifica con los siguientes tipos de medidas: la organización del tráfico marítimo y los sistemas de inspecciones privados o públicos¹⁵.

El marco normativo pre-11/S se caracterizaba por estar basado en el concepto “*safety*”, por tal motivo, no existía un instrumento vinculante, a través del cual, los gobiernos pudieran exigir a las empresas navieras, a los tripulantes del buque o a los operadores de instalaciones portuarias, la adopción e implementación de estándares de protección para garantizar la seguridad del buque en contra de actos ilícitos¹⁶.

En el caso particular de las normas de protección del transporte marítimo, el marco jurídico estaba encaminado a prevenir los fraudes, evitar el contrabando, proteger a los participantes en el transporte marítimo, disminuir los efectos negativos del comercio marítimo en contra del espacio acuático y recaudar los aranceles e impuestos¹⁷.

¹⁵Sobre los riesgos internos y externos del buque, ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, op. cit., pp. 4-5; SUÁREZ-LLANOS GALÁN, Francisco, “La seguridad marítima en la marina civil... cit., p. 22.

¹⁶Respecto a la evolución sufrida por la seguridad marítima después de los atentados terroristas del 11-S, véase ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, op. cit., pp. 4-5. También, ZARAGOZA SOTO, op. cit., pp. 12-15.

¹⁷En estos términos, véase WILLIS, Henry H./Ortiz, David S., “Evaluating the Security of the Global Containerized Supply Chain”, Rand, Santa Monica, 2004, pp. 12-13.

3 El concepto de protección marítima surgido del Código PBIP

La seguridad marítima ha sufrido grandes cambios durante la última parte del siglo XX y principio del siglo XXI, como réplica a las nuevas amenazas que afectan la seguridad de los puertos y los buques¹⁸.

A partir de los atentados del 11-S, la comunidad internacional creó un nuevo orden jurídico en materia de seguridad y protección marítima, con el fin de garantizar la máxima protección del transporte marítimo en contra actividades terroristas. Este nuevo marco normativo dejó a un lado otros problemas como son: la inmigración ilegal, el tráfico ilícito de drogas y el resurgimiento de la piratería¹⁹

La nueva regulación cambió del binomio seguridad (*safety*) y facilitación del comercio, al trinomio seguridad (*safety*), protección (*security*) y facilitación del comercio²⁰.

El concepto de protección marítima, surgido después de la adopción del Código PBIP, es definido por el Almirante SEBASTIÁN ZARAGOZA SOTO de la siguiente manera²¹:

“La “security” hay que entenderla como un amplio conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad marítima, no contra peligros naturales, sino contra acciones voluntarias de alguien que, violando el derecho marítimo, pueda perturbar o impedir la actividad legal en la mar o pueda aprovechar la mar, como el espacio libre y sin fronteras, o el propio buque, vulnerable por su

¹⁸Sobre el particular, el Almirante SEBASTIÁN ZARAGOZA SOTO (op. cit., p. 12.) señala que la inmigración ilegal, el tráfico de personas, el transporte ilegal de drogas o armas, son fenómenos recientes que representan riesgos emergentes para la seguridad marítima.

¹⁹Al respecto, MCNICHOLAS, Michael (Maritime Security. An Introduction, editorial Elsevier, Burlington, 2008, p. 132), señala que la comunidad internacional está consciente de las repercusiones generadas por el contrabando de drogas, los robos y la piratería, en contra de la carga marítima. Sin embargo, los gobiernos tienen como principal objetivo el terrorismo, debido a las consecuencias y ramificaciones potenciales existentes en el terrorismo.

²⁰En estos términos, véase WILLIS, Henry H./Ortiz, David S., op. cit., pp. 12-13

²¹Así, ZARAGOZA SOTO, op. cit., p. 12.

aislamiento, para llevar a cabo actividades ilícitas.”

Después del 11-S, los gobiernos y las organizaciones internacionales con competencias en asuntos marítimos trataron de hacer frente a los riesgos emergentes mencionados por el Almirante ZARAGOZA, con la mayor celeridad posible. Esta situación ocasionó la creación de medidas de protección marítima unilaterales y multilaterales²². En particular, las medidas de protección marítima multilaterales se insertaron en el marco normativo existente, con el fin de acelerar su adopción²³.

El mayor impulsor de este nuevo precepto de seguridad marítima fueron los Estados Unidos. Después de los atentados del 11-S, los Estados Unidos designaron a la protección marítima como una prioridad nacional. Este país señala que su seguridad económica depende de la protección de las instalaciones portuarias y de las vías y los cargamentos marítimos, tanto nacionales como internacionales²⁴. Basados en estas premisas, los Estados Unidos han fungido como el mayor impulsor de esta nueva normativa

²² Al respecto, CATHERINE ZARA RAYMOND y ARTHUR MORRIËN (“Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11”, AAVV., Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009, pp. 6-7) señalan que el Código PBIP es un gran avance en materia de seguridad marítima. Sin embargo, los participantes en el transporte marítimo deben mejorar el marco normativo sobre seguridad marítima. Ya que este instrumento legal tiene sus fallas y lagunas, generadas por la urgencia con la que se aprobó. Dentro de las carencias del Código PBIP, los autores mencionan que el Código PBIP establece un marco de requerimientos para el buque y las instalaciones portuaria, pero no establece los estándares para satisfacer estos requisitos. Además, esta medida de seguridad multilateral no establece los estándares mínimos de entrenamiento del oficial de seguridad del buque. Por último, el Código PBIP no contrarresta amenazas como son: los actos de piratería y el robo a mano armada y el tráfico ilegal de personas y de drogas.

²³ En estos términos, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, Container transport security across modes, OCDE, 2005, p. 18.

²⁴ En relación al impacto económico de un ataque terrorista en contra de un puerto de los Estados Unidos DANIEL INOUE (UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally Well-Developed and Are Being Implemented, GAO-08-672, reporte para el Comité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado de los Estados Unidos, Estados Unidos, junio 2008, p. 1.), presidente del Comité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado de los Estados Unidos, ha manifestado que es importante salvaguardar los puertos, los buques y las vías marítimas internacionales para garantizar la seguridad económica de los Estados Unidos. Ya que el 95% del comercio exterior de ese país se transporta por vía marítima. Asimismo, un ataque violento, contra un puerto nacional o extranjero, produciría la interrupción de la cadena de suministro internacional, lo cual tendría un impacto económico calculado en billones de dólares.

marítima, apoyándose en su influencia económica y militar. El gobierno estadounidense ha fomentado los trabajos sobre seguridad marítima de algunos organismos y organizaciones internacionales, como son la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Internacional de Estandarización (ISO). Asimismo, los Estados Unidos han coaccionado a algunos gobiernos para que adopten e implementen los programas multilaterales o bilaterales de seguridad marítima²⁵.

Otro actor importante en el diseño de la seguridad y protección marítima es la Unión Europea, como primera potencia marítima²⁶. La Unión Europea

²⁵Con base en la Estrategia Nacional sobre Seguridad Nacional, en noviembre de 2005, el Secretario de Estado de los Estados Unidos publicó el plan para alcanzar la colaboración y coordinación global en materia de seguridad marítima, denominado Estrategia sobre Promoción y Coordinación Internacional para mejorar la Seguridad Marítima (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, International Outreach and Coordination Strategy to Enhance Maritime Security, Washington, D.C., noviembre de 2005). Entre las estrategias señaladas en este documento se encuentra la colaboración con sus socios y aliados comerciales para desarrollar programas internacionales de protección al dominio marítimo en contra de ataques hostiles o actos criminales. Dichos programas internacionales deben elaborarse a través de los organismos internacionales y regionales u organizaciones privadas apropiados. Asimismo, este instrumento detalla los logros alcanzados, con base en los acuerdos regionales o internacionales adoptados en materia de seguridad marítima.

Igualmente, ENRÍQUEZ ROSAS ("Terrorismo marítimo y libertad de navegación... op. cit., pp. 174-175) destaca otros esfuerzos realizados por los Estados Unidos con el fin de lograr una normativa marítima internacional, como son las negociaciones realizadas por los miembros del servicio exterior de los EEUU, para elevar la tasa de ratificación de los protocolos de enmienda al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988.

Sobre los esfuerzos de los Estados Unidos para lograr un consenso de la comunidad marítima internacional, en materia de seguridad marítima, véase, CHALK, Peter, op. cit., pp. 1-3. También, CROOK, John, "United States Supports New Protocols Directed Against Use of Ships in Terrorism and Proliferation of Weapons of Mass Destruction", publicado en *American Journal of International Law*, Vol. 100, No. 1, enero 2006, pp. 222-224.

²⁶Sobre el particular, el Consejo de la Unión Europea (El libro verde: Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares. COM (2006) final. Bruselas, 7 de junio de 2006) señala, en el libro verde, que la Unión Europea es la primera potencia marítima en base a que los armadores europeos controlan un 40% de la flota mundial; los puertos marítimos europeos reciben cada año 3 500 millones de toneladas de carga y 350 millones de pasajeros; y algunas navieras europeas están entre las 10 más importantes del mundo.

Con respecto a la importancia de la Unión Europea en el transporte marítimo, también véase ALONSO LEDESMA, Carmen, "El transporte marítimo en la Unión Europea", publicado en *Noticias de la Unión Europea*, número 246, 2005, pp. 9-

considera que el transporte marítimo es vital para el comercio internacional y regional de Europa. Asimismo, la Comisión Europea señala que la industria del transporte marítimo requiere la existencia de un alto nivel de protección marítima para seguir prosperando²⁷. Por tal motivo, la Unión Europea, al igual que los Estados Unidos, ha decidido participar activamente en la elaboración de las políticas de protección marítima, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos²⁸: promover las medidas multilaterales y evitar las normas unilaterales que distorsionen la competencia del comercio marítimo.

Sin embargo la Unión Europea debe sortear obstáculos internos antes de lograr un liderazgo europeo en los asuntos marítimos internacionales. Los Estados miembro presentan niveles de protección marítima heterogéneos. Esta diferencia en el grado de seguridad marítima se origina por la disparidad de las medidas, las prioridades, el tipo de dispositivos de seguridad y el presupuesto, destinados a mitigar los actos ilícitos deliberados en contra del transporte marítimo. Para subsanar la discrepancia existente entre las medias destinadas a prevenir y combatir los

10.

²⁷ La seguridad marítima pertenece a la política marítima de la Unión Europea. A diferencia de la estrategia de seguridad marítima de los Estados Unidos, la política marítima europea contempla la salvaguarda del turismo, ya que este sector genera beneficios para los Estados miembro de la Unión Europea. El turismo y la seguridad marítima guardan relación en las siguientes áreas: el turismo no merme la calidad del medio ambiente marino; la construcción naval de cruceros requiere cumplir con estándares de seguridad y protección marítima; el turismo de cruceros debe estar protegido; y la navegación recreativa tiene que adoptar medidas de seguridad marítima. En estos términos, véase CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, el Libro Verde. Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares... cit. pp. 7-9.

²⁸ Sobre la política de protección marítima de la Unión Europea, podemos señalar que la política marítima de la Unión Europea está en proceso de desarrollo. En primer término, la Comisión europea inició el proceso de consulta con la adopción del Libro Verde (Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares... cit. p. 45). Concluido este primer periodo de consultas, la Comisión Europea tomó en cuenta las aportaciones realizadas en la primera etapa para elaborar el Libro Azul (Comunicación (2007) 575 final, de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 10 de octubre de 2007, relativo a una política marítima integrada para la Unión Europea). El Libro Azul expone que es fundamental fomentar el liderazgo europeo en los asuntos marítimos internacionales, para alcanzar una nueva política marítima europea. El liderazgo de la Unión europea debe estar encaminado a crear una gobernabilidad marítima internacional más eficaz y a adoptar una regulación internacional para actividades globales.

actos ilícitos deliberados, la Comisión Europea ha expuesto la necesidad de diseñar normas comunitarias en materia de protección marítima. Con esta labor legislativa, la Comisión Europea busca desarrollar un espacio europeo de seguridad marítima²⁹.

El concepto de seguridad marítima moderno utiliza los avances tecnológicos, como principal herramienta para cumplir sus objetivos. Actualmente existen dispositivos electrónicos que permiten la revisión de los contenedores sin necesidad de abrir sus compuertas. Igualmente, los Estados cuentan con satélites para vigilar sus fronteras marítimas o sus aguas jurisdiccionales. Otro elemento tecnológico es el sistema de búsqueda e identificación del buque. En base a lo anterior, los avances tecnológicos permiten que el transporte marítimo moderno esté caracterizado por el trinomio antes mencionado: seguridad, protección y facilitación del comercio.

4 La seguridad marítima y la protección marítima

Como mencionamos anteriormente, la adopción de la versión en castellano del Código PBIP generó un conflicto entre los conceptos seguridad marítima (*maritime safety*) y protección marítima (*maritime security*). Algunos autores utilizan la expresión de seguridad marítima para referirse a ambos conceptos³⁰. De igual manera, algunas legislaciones nacionales o normas internacionales, basadas en el idioma inglés, no hacen la distinción entre las medidas de seguridad marítima y las medidas de protección marítima.

Sin embargo, otros estudiosos del tema, como GABALDÓN GARCÍA y SOBRINO HEREDIA, hacen una distinción de los conceptos seguridad

²⁹En estos términos, véase Comunicación (2007) 575 final, cit. También SOBRINO HEREDIA JOSÉ MANUEL, "La protección marítima, nuevas dimensión de la política marítima de la Unión Europea", publicado en Revista de Derecho Comunitario Europeo, número 27, Madrid, mayo/agosto 2007, pp. 417-421.

³⁰A este respecto, véase ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, op. cit., p. 4.

marítima y protección marítima³¹.

JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA menciona que la seguridad marítima y la protección marítima son cercanas pero distintas. El principal punto de conexión entre ambos conceptos es la seguridad, sin embargo, estos dos conceptos son difíciles de separar o distinguir en ciertos casos³².

Asimismo, SOBRINO HEREDIA menciona que la protección marítima tiene interrelación con la seguridad del ámbito terrestre. Este nexo está presente entre la protección marítima y la seguridad interior y justicia. La protección marítima está compuesta por medidas destinadas a combatir actividades criminales relacionadas con el terrorismo y tráfico ilegal de personas y drogas. Por tal motivo, las medidas de protección marítima garantizan un

³¹ En este sentido, JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA (Manual de derecho de la navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, 2006, pp. 117-121) apunta que la protección del buque frente a actos violentos ha existido desde los inicios de la navegación marítima. Sin embargo, desde finales del siglo XIX y hasta la década de los ochenta, los actos violentos, en especial los piratas, dejaron de ser un grave riesgo para el transporte marítimo. Posteriormente, a finales del siglo XX, la comunidad internacional volvió a adoptar medidas para prevenir actos ilícitos en contra de buques, como respuesta al secuestro del buque "Achille Lauro". La Resolución A.584 (14) de la OMI alertó de la vulnerabilidad de los buques frente a actos ilícitos. No obstante, el concepto de protección marítima surge hasta la adopción de la Resolución A.924 (22), de 20 de noviembre de 2001. A través de esta resolución, la protección marítima obtiene una identidad propia frente al concepto tradicional de seguridad marítima.

En el mismo sentido, JUAN LUIS PULIDO BEGINES (Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima, editorial Tecnos, Madrid, 2009, pp.444-445) menciona que la Resolución A.924 (22), de la OMI, creó un nuevo concepto, la protección marítima. La protección marítima tiene sustantividad propia y un campo más amplio, en comparación a la seguridad marítima.

Por su parte, SOBRINO HEREDIA (*op. cit.*, pp. 417-421) señala que la Unión Europea tiene un marco comunitario incipiente y sectorial, en materia de protección marítima. En cambio, en lo relativo a la seguridad marítima, un área cercana pero distinta a la protección marítima, las medidas de seguridad son abundantes y operativas.

³² Sobre las conexiones entre seguridad marítima y protección marítima, SOBRINO HEREDIA (*op. cit.*, pp. 420-421) menciona que existen casos en donde la seguridad marítima y la protección marítima son difíciles de separar o distinguir. Una situación concreta es el vertido deliberado de residuos y desechos del buque en el medio ambiente marino.

Por su parte, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, pp. 4-5) no realiza la distinción entre seguridad marítima y protección marítima. Sin embargo, esta autora señala que a finales del siglo XX se adoptaron medidas para reforzar la protección de los buques e instalaciones marítimas. Estas nuevas medidas tienen puntos de conexión con la seguridad marítima, en lo relativo a la seguridad de la navegación y la salvaguarda del medio ambiente marino.

espacio de libertad, seguridad y justicia para los ciudadanos³³.

Nosotros destacamos que el concepto de seguridad marítima, pre-11/S, estaba conformado por el vocablo inglés “*safety*”. A su vez, la noción de protección marítima nació a finales del siglo XX, como consecuencia de los acontecimientos criminales perpetrados en contra de los buques. Además, la protección marítima adquirió importancia, entre la comunidad internacional, como consecuencia de la adopción del Código PBIP. La seguridad marítima y la protección marítima están íntimamente relacionadas, ya que ambos conceptos están vinculados a la seguridad del buque y a la seguridad del entorno marino.

El concepto de seguridad marítima en sentido amplio está integrada por seguridad marítima (*maritime safety*) y protección marítima (*maritime security*). Sin embargo, la seguridad marítima en sentido estricto se refiere a las medidas que tienen como objetivos garantizar las condiciones para una navegabilidad correcta, salvaguardar las vidas y la carga a bordo del buque, y evitar que la actividad humana en el mar cause un daño en el medio ambiente marítimo y sus recursos. Por su parte, la protección marítima está conformada por medidas cuyo fines son prevenir o combatir actos ilícitos deliberados en contra del buque, sus tripulantes o las instalaciones portuarias, e impedir que el transporte marítimo sea utilizado para realizar actividades ilegales³⁴.

Asimismo, retomamos la clasificación de seguridad marítima realizada por el Capitán FRANCISCO SUÁREZ-LLANOS, para señalar que las medidas de protección marítima también pueden ser divididas en dos: preventivas y de

³³En estos términos, véase SOBRINO HEREDIA JOSÉ MANUEL, *op. cit.*, pp. 421-422.

³⁴En este sentido, el Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DOUE, de 29 de abril de 2004, núm. L 129, pp. 6-90) define la protección marítima en los siguientes términos: “Artículo 2. Definiciones: A efectos del presente Reglamento se entenderá por: ... 5) Protección marítima, la combinación de medidas preventivas que se destina a proteger al transporte marítimo y las instalaciones portuarias contra la amenaza de actos ilícitos deliberados.”

respuesta³⁵.

Las medidas de protección marítima preventivas son aquellos estándares de seguridad que deben implementar los participantes en el transporte marítimo para impedir actos ilícitos en contra del buque o la tripulación.

En lo relativo a las medidas de protección de respuesta, podemos señalar que este tipo de normas establecen pautas de actuación para hacer frente a los actos violentos, las cuales tienen lugar cuando el acto violento está ocurriendo o ya sucedió. Su principal objetivo es suprimir el acto ilícito, disminuir los daños producidos o restablecer el funcionamiento normal del comercio marítimo en el menor tiempo posible³⁶.

5 La protección marítima: la importancia de la comunidad marítima internacional

La navegación marítima es una actividad global que requiere una normativa internacional. Las potencias marítimas, como los Estados Unidos y la Unión Europea, reconocen que no es posible desarrollar una protección marítima nacional o regional. La navegación marítima hace que la seguridad marítima tenga un carácter internacional³⁷.

³⁵Sobre la clasificación de la seguridad marítima, véase SUÁREZ-LLANOS GALÁN, “La seguridad marítima en la marina civil... cit., p. 22.

³⁶Así, SOBRINO HEREDIA (*op. cit.*, pp. 418-419.) clasifica a la protección marítima en dos: medidas preventivas y medidas represivas. En este sentido, coincidimos con los dos momentos comprendidos en esta clasificación, la etapa previa al acto ilícito y el periodo en que tiene lugar el acontecimiento o la fase posterior al suceso violento. Igualmente, concordamos con la primera clase de medidas de protección marítima expuesta por SOBRINO HEREDIA. Sin embargo, diferimos con el segundo tipo de medidas, ya que esta división es limitativa y excluye las medidas para disminuir los daños producidos o restablecer el funcionamiento del transporte marítimo o de las instalaciones portuarias.

³⁷Sobre el carácter internacional de la seguridad marítima, ALONSO LEDESMA (“El transporte marítimo en la Unión Europea... cit.”, p. 10) menciona que el transporte marítimo no se desenvuelve en un marco puramente regional. Por tal motivo, la Unión Europea debe participar activamente en: la elaboración de los convenios internacionales; la ratificación de los convenios internacionales por parte de sus Estados miembro; y las iniciativas de regulaciones o las enmiendas del marco existente, ante los organismos

Las medidas de seguridad marítima requieren el acuerdo, la aceptación, la adopción y la implementación de todos los Estados implicados en el transporte marítimo, para lograr garantizar la protección de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino³⁸.

El proceso decisorio de la protección marítima debe incorporar a los foros multilaterales. Ya que, las medidas multilaterales de seguridad marítima aseguran niveles de protección homogéneos. En contrasentido, las normas unilaterales crea estándares de seguridad incompatibles o inadecuados, los cuales pueden obstaculizar el comercio marítimo³⁹.

6 El escenario de la protección marítima: las nuevas amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima

La navegación marítima siempre ha estado aquejada por diversos actos ilícitos que obstaculizan el uso común de los espacios marítimos. Las amenazas a la libertad de navegación han sido distintas a lo largo de la historia del comercio marítimo. No obstante, otras problemáticas del transporte marítimo han resurgido con distintas características, como es el caso de la piratería.

La situación geopolítica ha cambiado en los últimos treinta años, el mundo era bipolar y ahora está caracterizado por una multipolaridad. Esta multipolaridad está configurada por países con economías emergentes,

internacionales.

En este sentido, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, pp. 5-6) señala que los Estados participantes en el comercio marítimo requieren la intervención de los Estados ribereños para implementar medidas de seguridad en sus mares o sus puertos.

³⁸Al respecto, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, p. 4.) menciona que la seguridad marítima requiere de un nivel internacional para ser efectiva. Asimismo, señala dos disposiciones internacionales sobre seguridad marítima exitosas, el Convenio SOLAS y el MARPOL.

³⁹Sobre la importancia de tener una seguridad marítima global, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, *International Outreach and Coordination Strategy to Enhance.... cit.*. También, Comunicación (2007) 575 final, cit.

como son: Brasil, Rusia, India, China y México⁴⁰. El crecimiento económico de estos países en desarrollo depende del comercio marítimo internacional, ya que el mundo se ha transformado en un mercado global, donde más del 80% del comercio internacional se transporta vía marítima. Asimismo, el fenómeno denominado contenerización, iniciado en la década de los sesenta, ha generado que el 90% de la carga en general se transporte a través de contenedores⁴¹. Las mercancías, las instalaciones portuarias y los buques se han estandarizado para manejar la mercancía contenerizada, lo cual ha producido que el transporte marítimo sea más fácil y eficiente⁴².

Del mismo modo, el fin de la Guerra Fría generó otro peligro para la seguridad internacional. Durante el inicio de la década de los noventa, algunos países de Europa, Asia, África y América presentaron conflictos originados por el derrumbe de su gobernabilidad⁴³. Este fenómeno se denominó “Estados fallidos”⁴⁴. Los “Estados fallidos” se caracterizan por no garantizar la seguridad, los servicios básicos y/o las libertades ciudadanas.

⁴⁰ Sobre el tema, véase RUESTA BOTELLA, José Antonio, “Seguridad marítima: tendencias y retos”, compilado en *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, pp.83-84.

⁴¹ Respecto a la importancia de la seguridad marítima para los Estados Unidos, la Estrategia Nacional sobre Seguridad Marítima (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security... cit.*, pp. 1-2.), elaborado por el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (DHS), señala que los océanos han incrementado su importancia en la economía actual, toda vez que más del 80% del comercio mundial viaja por agua y el 90% de la carga en general es transportada por contenedor. Esta situación hace vulnerable al transporte marítimo de sufrir algún acto ilícito.

⁴² Así, MICHAEL A. BECKER (“The shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea”, publicado en *Harvard International Law Journal*, vol. 46, número 1, invierno 2005, pp. 141) indica que los grupos terroristas pueden aprovechar la libertad y el anonimato del comercio marítimo para transportar armas de destrucción masiva. Además, las organizaciones violentas se pueden beneficiar de las nuevas características del comercio marítimo, las cuales son: la contenerización del transporte marítimo y los registros abiertos o las banderas de conveniencia.

⁴³ Vale por todos, Bosnia en Europa, Afganistán en Asia, Rwanda en África y Haití en América.

⁴⁴ Sobre la definición de “Estados fallidos”, ISIDRO SEPÚLVEDA (“Estados fallidos: la quiebra del estado nación y la desestabilidad de la seguridad regional”, publicado en *AAVV., Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario “General Gutiérrez Mellado” de Investigación sobre la Paz, la Seguridad y la Defensa, Madrid, 2009, p. 26) señala que la denominación de “Estado Fallido” no es universal. La degeneraciones institucionales presentadas por un país son designadas por la Unión Europea como Estado frágil; por el Banco Mundial como Estados que están fallando; y por China como zonas de inestabilidad.

El número de “Estados fallidos” han proliferado durante el presente siglo XXI. Actualmente, la comunidad internacional considera a los “Estados fallidos” como una plataforma facilitadora de actividades ilícitas lucrativas o el albergue de criminales u organizaciones terroristas⁴⁵.

Igualmente, la geografía económica se ha modificado. Durante el periodo comprendido entre el siglo XVI y el siglo XVIII, las áreas marítimas más importantes estaban representadas por el Mar Mediterráneo, el Océano Atlántico y el Mar Caribe. Posteriormente, en el siglo XIX, el Mar Caribe disminuyó su importancia para la geografía económica. En contrasentido, el Océano Pacífico ganó trascendencia durante el siglo XX. En el actual siglo XXI, la geografía económica está configurada por la relevancia del Océano Índico y del Océano Atlántico, derivado del apogeo de las economías asiáticas dentro del comercio marítimo y el flujo de recursos energéticos procedentes del Golfo Pérsico⁴⁶. Lo anterior acarrea la presencia de nuevos “cuernos de botella” en las rutas marítimas comerciales. Actualmente, el 75% del comercio marítimo pasa por algún estrecho o canal. Los principales estrechos y canales son⁴⁷: el estrecho de Bab el Mandab, el estrecho del Bósforo, el estrecho de Malaca, el Canal de Panamá, el estrecho de

⁴⁵ Dentro de la Estrategia Nacional sobre Seguridad Marítima (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security...* cit., p. 3), el DHS cataloga a los conflictos regionales como un factor de riesgo para la seguridad marítima. Igualmente, con la ausencia de conflictos entre Estados, las acciones individuales de Estados representan otra amenaza para la seguridad de los dominios marítimos, ya que algunos Estados pueden dar refugio a delincuentes o servir como base de criminales y terroristas.

En estos términos, también véase, SEPÚLVEDA, Isidro “Estados fallidos: la quiebra del estado nación y la desestabilidad de la seguridad regional... cit., pp. 21-22.

⁴⁶ Al respecto, véase HOYT, Timothy D., “The United States and Maritime Strategy: A Parochial View from the U.S. Naval War College”, publicado en *Orbis*, vol. 51, número 4, 2007, pp.579-580.

⁴⁷ Respecto a las rutas marítimas, STEVEN JONES (*Maritime Security: a practical guide, Nautical Institute*, Londres, 2006, pp. 91-93) indica que el tráfico marítimo internacional debe cruzar por varios “cuellos de botella”. Los “cuellos de botella” auspician los ataques piratas o los accidentes de navegación.

Asimismo, TIMOTHY D. HOYT (“The United States and Maritime Strategy... cit., p. 580.) menciona que las rutas comerciales han variado durante la historia del comercio marítimo, y con ello los “cuernos de botella” que deben cruzar los buques cargueros. Durante el Imperio Británico, los principales corredores marítimos eran el Estrecho de Gibraltar y el Báltico. Posteriormente, durante la Guerra Fría, el Mediterráneo oriental, la península de Kola y el espacio marítimo entre Groenlandia, Islandia e Inglaterra, fueron los pasillos marítimos más trascendentes.

Hormuz, el Canal de Suez, el Estrecho de Gibraltar y el Estrecho de Dover. Otro aspecto relevante en la geográfica económica es la presencia de 30 ciudades megapuerto en el eje Asia, América del Norte y Europa. Estos megapuertos constituyen la principal red de comercio marítimo interdependiente⁴⁸.

Los cambios antes descritos provocan que los gobiernos y los particulares implicados en el transporte marítimo deban hacer frente a nuevas amenazas a la libertad de navegación, incluso en tiempos de paz.

Igualmente, los ataques terroristas del 11-S hicieron evidentes la vulnerabilidad del sistema de transporte mundial. Los actores públicos y privados del transporte marítimo se concienciaron de las siguientes situaciones:

1. La fragilidad y la proclividad de la cadena de suministro a sufrir actos terroristas u hechos ilícitos. Un contenedor puede ser utilizado para: contrabandear personas y/o armas; y transportar de forma ilegal sustancias nucleares, químicas o biológicas. Además, un buque permite la posibilidad de ser empleado como un arma, para lanzar un ataque desde él, o ser objeto de un atentado terrorista⁴⁹.
2. La falta de un marco normativo armonizado en materia de seguridad,

⁴⁸En estos términos, la Estrategia Nacional sobre Seguridad Marítima de los Estados Unidos (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security...* cit., p. 2) señalan que el transporte marítimo es vulnerable a un ataque terrorista en base a los siguientes dos factores: el gran cantidad de tráfico marítimo presente en los “cuellos de botella” de las rutas marítimas y la alta concentración de comercio marítimo en 30 ciudades megapuerto.

⁴⁹Sobre el particular, la Conferencia Europea de Ministros del Transporte (*Container transport security across modes*, OCDE, 2005, pp. 42-43.) indican dos tipos de escenarios terroristas en los que se pueden ver implicada la cadena de transporte del contenedor. Estas situaciones son las siguientes: el escenario del “secuestro”, el cual inicia con la interceptación de contenedor en algún punto de la cadena de suministro, posteriormente se inserta un arma terrorista y se vuelve a sellar el contenedor para ocultar la alteración de la carga, por último se detona el arma en el objetivo previamente determinado por el grupo criminal; y el escenario “caballo de Troya”, en donde los terroristas establecen negocios de exportación legales para desarrollar una buena reputación comercial a través de operaciones legítimas durante un periodo, posteriormente se utiliza esa cadena de suministro para enviar cargas ilegales.

Sobre los escenarios terroristas en contra de carga marítima contenerizada, también véase, MCNICHOLAS, *Michael*, *Maritime Security. An Introduction...* cit., pp. 131-134.

que permita el seguimiento y el control de la carga internacional contenerizada⁵⁰.

3. El gran daño generado por un ataque terrorista. La potencial afectación abarca: la pérdida de vidas humanas, el detrimento en los buques y en las instalaciones portuarias y la interrupción de la cadena de suministro⁵¹.

4. La responsabilidad compartida de los gobiernos y empresas en materia de seguridad. Los gobiernos deben garantizar la seguridad en el comercio internacional para eliminar los potenciales riesgos a los que están expuestos sus ciudadanos o sus economías. Por su parte, las empresas son responsables de proteger a sus empleados, sus productos y los consumidores de sus productos⁵².

Las amenazas modernas no provienen de sujetos estatales claros y definidos, sino de enemigos poco definidos y de actores no estatales. Estos actores no estatales están conformados por redes criminales globales. Los grupos transnacionales delictivos toman ventaja de sus conexiones alrededor de todo el mundo y con el apoyo de los avances tecnológicos para desarrollar empresas ilícitas transnacionales coordinadas, eficientes y

⁵⁰Sobre el tema, véase SGUT, Martín, *Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria*, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Santiago de Chile, 2006, p.10.

⁵¹Sobre el impacto negativo de un ataque terrorista nuclear en contra de un megapuerto, CLARK ABT (*The Economic Impact of Nuclear Terrorist Attacks on Freight Transport Systems in an Age of Seaport Vulnerability*, estudio preparado para: US DOT/RSPA/Volpe National Transportation Systems Center, editorial Abt Associates Inc, Cambridge, 2003, p. 3) establece que un ataque nuclear en contra un megapuerto de los Estados Unidos produciría interrupciones al comercio de los Estados Unidos con un valor económico de 100 a 200 mil millones de dólares, daños en la bienes de entre 50 a 500 mil millones de dólares y la pérdida de entre 50,000 a 1, 000,000 de vidas humanas.

Con respecto a otros estudios sobre el posible impacto económico derivado de un ataque terrorista en contra de un puerto de carga estadounidense, véase GORDON, James/RICHARDSON, Harry "Economic impact analysis of terrorism events: recent methodological advances and findings", AAVV., *Terrorism and International Transport: towards risk-based security policy*, editado por Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, París, 2009, pp. 51-82.

⁵²Con respecto a la responsabilidad compartida en la seguridad marítima, JAMES RICE (*Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits*, publicado IBM Center for the Business of Government, Special Report Series, 2005, p. 4.) señala que la seguridad en la cadena de suministro requiere la colaboración del sector público y el sector privado, así como una inversión conjunta en seguridad.

eficaces. Las grandes ganancias generadas por el tráfico ilícito de bienes y personas motivan, a los delincuentes internacionales, a utilizar el transporte marítimo contenerizado para comerciar ilegalmente con personas, drogas o armas de destrucción masiva⁵³. Asimismo, los buques no están exentos de ser el objetivo de agresiones por parte de grupos terroristas o de servir como plataforma para lanzar ataques en contra de ciudades puerto⁵⁴.

Además los transportistas marítimos deben navegar a través de rutas marítimas en donde se presenta un binomio negativo para la libertad de navegación, los “cuellos de botella” y los “Estados o mares fallidos”. En estos espacios marítimos, el Estado ribereño no puede prevenir o reprimir los actos ilícitos. Esta situación es aprovechada por los grupos criminales para realizar actos de piratería en contra de buques⁵⁵.

⁵³Al respecto, el DHS (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security... cit.*, p. 5.) considera que los criminales internacionales aprovechan las rutas del comercio legal para contrabandear mercancías ilegales. Asimismo, el tráfico marítimo de drogas genera ganancias exorbitantes, las cuales pueden ser utilizadas por los delincuentes globales para patrocinar otras actividades ilícitas o actos terroristas.

⁵⁴En estos términos, JAMES KURT (“The New Maritime Strategy Confronting Peer Competitors, Rogue States, and Transnational Insurgents”, publicado en *Orbis*, vol. 51, número 4, 2007, pp. 584-600) señala que durante la guerra fría, los gobiernos tenían identificado a un enemigo particular, el cual ponía en peligro su seguridad marítima. En tiempos de paz, cada gobierno diseñaba su estrategia marítima con base en este adversario específico. En el caso particular de los Estados Unidos, su seguridad marítima estaba delineada para hacer frente a la Unión Soviética. En contrasentido, el fin de la Era Bipolar generó cambios en el escenario de seguridad marítima. La libertad a la navegación está afectada por la presencia de grupos transnacionales de terroristas y redes globales de criminales, en el actual escenario marítimo.

En este mismo sentido, TIMOTHY D. HOYT (*op. cit.*, p. 581) menciona que los riesgos a la seguridad marítima cambiaron de personajes, ya que actualmente los actores no estatales representan una amenaza para la libertad de navegación, en lugar de los Estados. Igualmente, en el siglo XXI no se requiere una declaración de hostilidades para que las rutas marítimas comerciales se vean interrumpidas o obstruidas, como sucedía a principios del siglo XX. Igualmente, el DHS señala, dentro de la Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security... cit.*, p. 3), que la protección marítima debe hacer frente a elementos hostiles ambiguos, no estatales y transnacionales. La naturaleza del terrorismo contiene estas características. Asimismo, los grupos terroristas aprovechan los avances en telecomunicaciones y las mejoras en logística del comercio internacional para tener una capacidad global, coordinar sus acciones alrededor del mundo, causar daños a gran escala y traficar armas de destrucción masiva en varios países.

⁵⁵Así, TIMOTHY D. HOYT (*op. cit.*, pp. 577-584) menciona que la seguridad marítima moderna refleja la naturaleza de las nuevas amenazas, ya que el origen de los riesgos a la seguridad marítima están vinculados con el orden global y la estabilidad de las regiones.

En este mismo sentido, véase RUESTA BOTELLA, José Antonio,

Ningún Estado está libre de sufrir agresiones violentas en contra de su marina mercante. Todos los buques corren el riesgo de ser víctimas de un ataque terrorista o de un acto de piratería, al momento de navegar por las rutas marítimas comerciales, ya que los grupos criminales no enfocan sus ataques contra la flota de un país en particular. En la actualidad, todos los países deben cooperar en la protección de las rutas marítimas y ser corresponsales de la seguridad marítima, para poder ser copartícipes de los beneficios económicos producidos por el comercio marítimo⁵⁶. Por tal motivo, la comunidad internacional ha desarrollado un nuevo marco normativo. La normativa marítima post-11/S tiene como objetivo garantizar la seguridad y la protección de las vías marítimas de comunicación y comercio, en contra de estas nuevas amenazas. Asimismo, Los organismos internacionales con responsabilidades marítimas juegan un rol importante en el desarrollo de este nuevo marco normativo, debido a que el liderazgo de estas instituciones posibilitará la creación de un concepto internacional de seguridad marítima y de medidas de seguridad marítimas globales⁵⁷.

7 Las competencias estatales para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima, en los diferentes espacios marinos

Como anteriormente hemos señalado, desde los comienzos de la humanidad, los hombres han empleado los océanos para realizar diversas tareas, como son: la comunicación, el comercio, el despliegue militar, la

⁵⁶“Seguridad marítima: tendencias y retos...”, *cit.*, p. 84.

⁵⁶En estos términos, HOYT, Timothy D., *op. cit.*, pp. 577-584.

⁵⁷Al respecto, JUAN FRANCISCO MARTÍNEZ (“Capacidades clave en la seguridad marítima”, publicado en AAVV., *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, pp. 156-157) señala que las soluciones a los problemas de seguridad marítima requieren la intervención de las naciones con intereses marítimos, los organismos internacionales y los órganos supranacionales, con responsabilidades marítimas.

En el mismo sentido, la Estrategia Nacional sobre Seguridad Marítima de los Estados Unidos (WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security...*, *cit.*, p. 7.), desarrollada por el DHS, considera importante crear esfuerzos integrales y cohesivos entre los Estados Unidos y otras naciones, con el fin de reforzar la seguridad marítima.

defensa del territorio, la pesca o la explotación de los recursos vivos del mar y, en tiempos más recientes, el aprovechamiento de los recursos naturales no vivos del fondo marino. A lo largo de la historia, los Estados han desarrollado normas para determinar sus competencias en los distintos espacios marinos. En el siglo XVI, los Estados europeos comenzaron a regular el Derecho del Mar con base en normas consuetudinarias, que fueron desarrolladas mediante los usos y prácticas de sus flotas mercantes y de guerra. Además, el principio de libertad de navegación no era universalmente aceptado y los espacios marinos estaban divididos en dos zonas: mar territorial y alta mar. Actualmente, las normas consuetudinarias del Derecho Internacional del Mar se han codificado en convenciones internacionales, universalmente aceptados. Además, estas convenciones internacionales han consagrado el principio de libertad de navegación y han creado nuevos espacios marinos, como son la zona económica exclusiva y la zona internacional de los fondos marinos⁵⁸.

En los siguientes apartados de este capítulo realizaremos un estudio de la evolución del principio de libertad de navegación para posteriormente analizar las competencias estatales en los distintos espacios marinos, a la luz de la Convención UNCLOS. En particular, destacaremos las competencias legislativas y ejecutivas de los Estados para combatir las amenazas a la protección marítima en cada uno de los espacios marinos⁵⁹.

7.1 El principio de la libertad de los mares: los antecedentes y la evolución del Derecho de la navegación

Los mares han favorecido el desarrollo y bienestar de los pueblos desde el

⁵⁸En relación a la evolución del Derecho del Mar, véase DIEZ DE VELASCO, *Manuel, Instituciones de Derecho Internacional Público*, 17a. Edición, editorial Tecnos, Madrid, 2009, pp 471-476; PASTOR RIDRUEJO, José A., *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 14a. ed., editorial Tecnos, Madrid 2010, p. 345-352.

⁵⁹Sobres la jurisdicción estatal sobre los buques en el mar, véase GUILFOYLE, Duoglas, *Shipping interdiction and the law of the sea*, Cambridge University Press, Nueva York, 2009, pp. 7-20.

inicio de la humanidad, por lo que ningún Estado puede restringir el Derecho de la navegación. Sin embargo, el principio de la libertad de los mares no siempre ha sido universalmente aceptado. El principio de la libertad de los mares ha evolucionado hasta llegar al concepto normativo actual de la libertad de navegación⁶⁰.

El imperio romano reconoció el uso común de los espacios marítimos. No obstante, la caída del imperio romano menoscabó el principio de libre ejercicio de la navegación. Durante la Edad Media, las potencias marítimas se confrontaron para lograr el derecho exclusivo sobre las zonas marinas estratégicas para sus intereses comerciales⁶¹. El punto más álgido de la confrontación se dio entre España y Portugal, durante la época de la colonización. España exigió el uso exclusivo del Océano Pacífico y el Golfo de México, y Portugal demandó derechos exclusivos sobre los océanos Índicos y el Océano Atlántico sur⁶².

El principio de la libertad de los mares fue generalmente aceptado en el siglo XVII, con la obra del holandés Hugo Grotius, conocida como *Mare Liberum*. El *Mare Liberum* basa sus argumentos en el Derecho romano y en una sistematización de los postulados de Francisco de Victoria y Fernando Vázquez en favor de la libertad de los mares. La obra de Hugo Grotius defiende el derecho de las compañías holandesas para tener acceso a mejores rutas marítimas y a abundantes caladeros⁶³.

⁶⁰ENRÍQUEZ ROSAS, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación... *cit.*, p. 157

⁶¹Respecto a la historia del principio de la libertad de los mares, ANAND ("Freedom of the Seas: Past, Present and Future", AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001, pp. 262-264) señala que la historia de dicho principio es eurocentrista, debido a que ignora la postura de los países asiáticos al respecto. Desde las leyes de Rodas y posteriormente en el Derecho romano, los países asiáticos no han obstruido la libertad de navegación. Durante las épocas del imperio de Srivijaya y del dominio árabe, los países asiáticos gozaron del tráfico y del comercio marítimo en el Océano Índico y en otros mares asiáticos.

⁶²En estos términos, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación... *cit.*, p. 157

⁶³En contraposición ANAND, Ram ("Freedom of the Seas: Past, Present and Future", AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001, pp. 262-264) señala que Hugo Grotius no abogó por el principio de libertad de los mares. En 1613, el autor de *Mare*

En contraposición, el inglés John Seldein escribió *De dominio maris regio*, bajo el título *Mare clausum*, en donde argumentó a favor de la política exclusivista inglesa sobre los mares⁶⁴. La obra de John Seldein prolongó la oposición hacia el principio de la libertad de los mares, por parte de las potencias marítimas, debido a que Algunas potencias marítimas, en especial Inglaterra, seguían reclamando derechos exclusivos sobre sus dominios marítimos.

La discusión iniciada por Hugo Grotius finalizó en 1702, con la publicación del estudio *De dominio maris dissertatio*, realizado por el holandés Cornelio Van Bynkershock. La obra de Van Bynkershock establece que la potestad terrestre termina donde termina la fuerza de las armas. Este principio realizó una división entre el mar territorial y alta mar, con base en la fuerza de los cañones de batalla, lo cual dio como resultado una franja de mar territorial de tres millas de anchura⁶⁵. No obstante, el verdadero resurgimiento de la libertad de los mares tuvo lugar hasta el final del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, bajo el liderazgo de Gran Bretaña. La revolución industrial impulsó

liberum viajó a Inglaterra con una delegación holandesa para argumentar en favor del monopolio holandés sobre el comercio con las islas de las Especias.

En términos parecidos, GONZÁLEZ CAMPOS (*Curso de Derecho Internacional Público*, 6a. ed., Civitas, Madrid, 1998, p. 597) señala que la expansión europea hacia los territorios descubiertos realizada durante los siglos XV a XVII generó un tráfico comercial intenso por vía marítima entre los países colonizadores y las colonias. Por tal motivo, los Estados europeos adoptaron la libertad de navegación y del comercio, que estaba justificada por los teóricos Vázquez de Menchaca y Hugo de Grocio.

⁶⁴Con respecto a la obra de John Seldein, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 157

⁶⁵Sobre la determinación de la anchura del mar territorial con base en la fuerza de los cañones, véase PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, p. 357

En contraposición LACLETA MUÑOZ, José Manuel ("Las fronteras de España en el mar", publicado en *Documento de Trabajo, DT Nº 34/2004*, Madrid, 2004, p.11) señala que durante el siglo XVIII, la frase "la tierra domina el mar" se creó para consagrar un principio fundamental en el Derecho del mar. Esta frase expresa lo siguiente: "la autoridad, los poderes o la jurisdicción, que corresponden a un Estado sobre el mar ante sus costas no derivan de su poderío militar, económico, en una palabra, político, sino de la realidad geográfica de la costa y el mar ante ella.". Asimismo, la regla de las tres millas de anchura del mar territorial no nace del alcance máximo de la artillería de esa época, debido a que no fue generalmente aceptada la idea de que el Estado costero podía ejercer jurisdicción sobre el mar territorial si su costa estaba artillada y guarnecida, ni se pretendió ampliar la anchura de tres millas cuando los progresos de la artillería superaron dicha distancia. La anchura de tres millas del mar territorial nació con base en la distancia de visibilidad de un buque desde la playa.

la restauración de la libertad de los mares, debido a la necesidad de desarrollar grandes mercados, explotar las fuentes de materias primas de Asia y África, y realizar inversiones de capital fuera de Europa.

Durante el siglo XIX y gran parte del siglo XX, el concepto de libertad de los mares era ambiguo. El principal punto de consenso de la libertad de los mares recaía en la libertad de navegación pacífica. Sin embargo, existía un acuerdo parcial sobre la libertad de pesca. Además, no había un acuerdo generalizado sobre el límite del mar territorial. Las reglas ambiguas de la libertad de los mares beneficiaban a las potencias marítimas dominantes⁶⁶.

Desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial hasta la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención UNCLOS), los países costeros en desarrollo y las potencias marítimas discutieron sobre la anchura del mar territorial, la jurisdicción en materia de pesquería, la plataforma continental y otros temas de Derecho del mar. Ninguna de las cuatro convenciones suscritas en 1958 creó un marco normativo claro de los temas antes mencionados⁶⁷.

Durante las negociaciones de la Convención UNCLOS, los países costeros en desarrollo y las potencias marítimas lograron un acuerdo entre sus diferentes intereses contrapuestos con relación a los usos del mar. La Convención UNCLOS precisa los principios del Derecho del mar y establece el principio generalmente aceptado bajo la siguiente premisa: ningún Estado puede someter parte de la alta mar a su soberanía. Asimismo, la Convención UNCLOS instituye un régimen internacional para la zona y los recursos de los fondos marítimos más allá del mar territorial⁶⁸.

⁶⁶Sobre este particular, véase GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D. [et al.], *op. cit.*, p. 597

⁶⁷En estos términos, véase BARNES, Richard, et al., "The Law of the Sea: Progress and Prospects", AAVV., *The Law of the Sea*, Oxford University Press, 2006, p. 1

⁶⁸Sobre las aportaciones de la Convención UNCLOS, véase BARNES, Richard, [et al.], *op. cit.*, p. 1. También, CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar", AAVV., *Cursos Euromediterráneos Bancaja de Derecho Internacional*, editorial Tirant lo Blanch, España, 2002, pp. 565-567.

7.2 Los principios básicos de jurisdicción marítima emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Los avances tecnológicos surgidos después de las dos guerras mundiales permitieron mejorar los mecanismos de pesca, y detectar y explotar los recursos del subsuelo marino localizados fuera del mar territorial. No obstante, el principio de libertad de los mares no establecía reglas claras sobre los temas antes señalados. Por tal motivo, la comunidad internacional prosiguió con sus esfuerzos tendientes a codificar los temas relacionados con el derecho del mar⁶⁹. Entre 1958 y 1960, la ONU organizó dos conferencias, con la finalidad de desarrollar normas claras sobre el mar territorial, la jurisdicción en materia de pesquería, la plataforma continental y otros temas de Derecho del mar. En 1958, la comunidad internacional adoptó las siguientes cuatro convenciones básicas: Convención sobre mar territorial y zona contigua, Convención sobre el alta mar, Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar, y Convenio sobre la Plataforma Continental⁷⁰. Aunque las cuatro convenciones de 1958 reafirmaron la libertad de navegación y aceptaron la soberanía del Estado costero sobre su plataforma continental, la comunidad internacional no alcanzaba un acuerdo sobre la extensión del mar territorial o sobre la jurisdicción en materia de pesquería⁷¹. Posteriormente, en 1960, la Segunda

⁶⁹Respecto la codificación del derecho del mar, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, p. 597) menciona que una etapa del desarrollo del derecho del mar está comprende desde 1900 hasta 1970, en donde la sociedad internacional realizó labores para codificar las normas consuetudinarias existentes en la materia. El primer esfuerzo fue la Conferencia de codificación de la Sociedad de Naciones de 1930, la cual no logró adoptar un texto debido a la falta de consenso entre los Estados para fijar de modo uniforme la anchura del mar territorial y para crear una zona contigua a éste.

⁷⁰España se adhirió a los cuatro convenios básicos de 1958 el 25 de febrero de 1971 por medio del Boletín Oficial del Estado de 24 de diciembre de 1971.

⁷¹En los mismo términos, CAMINOS, Hugo ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*, p. 566) señala lo siguiente: "En la dicotomía -mar territorial y alta mar- se basó la codificación del derecho del mar en las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958. No obstante, la cuestión de la anchura del mar territorial quedó sin resolverse pues resultó muy difícil coincidir en una fórmula que pudiese satisfacer los reclamos de los países ribereños en desarrollo, de una zona exclusiva de pesca en el mar adyacente a sus costas. A excepción de la Convención sobre la Plataforma Continental, las Convenciones de Ginebra codificaron el

Conferencia de las Naciones Unidas sobre derecho del mar tampoco logró acuerdo en ambas cuestiones, ya que debido a la falta de un voto para la mayoría de dos tercios no pudo aprobarse la propuesta norteamericano-canadiense de 6 millas para el mar territorial y otras 6 millas para la zona de pesca⁷².

La ausencia de solución general para los temas de la anchura del mar territorial y del aprovechamiento de ellos recursos vivos, junto con la aparición de nuevos Estados independientes hace imprescindible la celebración de una nueva Conferencia sobre Derecho del Mar, con la finalidad de solucionar los problemas antedichos⁷³. En 1982, la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar concluye con la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convención UNCLOS), la cual entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Los 320 artículos y 9 anexos de la Convención UNCLOS constituyen un extraordinario logro en materia de Derecho internacional. Algunos autores califican a la Convención UNCLOS como la Constitución de los océanos⁷⁴. La Convención UNCLOS señala que la libertad de los mares comprende los siguientes seis derechos⁷⁵: libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, libertad de pesca y libertad de investigación científica.

“viejo” derecho del mar.”

⁷²Al respecto, véase GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D. [et al.], *op. cit.*, p. 597. También, DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, pp 476-477.

⁷³Sobre los motivos que dieron origen a la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, p. 597) indica que en 1970 se dio una quiebra del ordenamiento vigente debido a los siguientes factores: 1) en materia económica, la utilización del medio marino se proyecta de forma preferente hacia la explotación de los recursos vivos y de los recursos minerales; 2) en materia político-estratégica, el nacionalismo de los nuevos Estados busca aumentar su soberanía sobre los espacios marítimos adyacentes a sus costas, como modo para proteger su seguridad e independencia; y 3) en materia científico-tecnológica, el apareamiento de buques impulsados por energía nuclear y el aumento en el transporte marítimo de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas generan nuevos problemas antaño desconocidos.

En los mismos términos, véase DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, pp. 477-478.

⁷⁴Por todos, CAMINOS, Hugo, “Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 566); BARNES, Richard, et al., “The Law of the Sea: Progress and Prospects... cit., p. 1

⁷⁵En estos términos, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David, “Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 157

Además de los seis derechos antes indicados, la Convención UNCLOS realiza las siguientes aportaciones⁷⁶: crea conceptos innovadores, como la Zona Económica exclusiva, el estatus de los archipiélagos y el fondo marino; adopta nuevas obligaciones, como son la protección del medio ambiente marino; encomienda nuevas funciones a las organizaciones internacionales existentes, como sucede con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y con la Organización Marítima Internacional; y crea nuevas instituciones, como son Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar y la Comisión sobre Límites de la Plataforma Continental.

La Convención UNCLOS establece los derechos y obligaciones de los Estados en el ejercicio de sus competencias territoriales más allá de su territorio terrestre. Las competencias de los Estados en el mar están cimentadas con base en la clasificación y la delimitación de los distintos espacios marítimos. Asimismo, las competencias de los Estados se clasifican en competencias de ejecución y en competencias legislativas. HUGO CAMINOS señala que las competencias de ejecución son todas las acciones realizadas por los Estados para inducir o compeler a los Estados al cumplimiento de la Convención UNCLOS, los estándares internacionales y sus leyes y reglamentos dictados en conformidad con el Derecho internacional. Por su parte, las competencias legislativas son las facultades de un Estado para dictar leyes y reglamentos sobre los principios emanados de la Convención UNCLOS. Derivadas de estas dos competencias, el cumplimiento de las disposiciones de la Convención UNCLOS requieren que los Estados realicen los procesos de implementar y de ejecutar. Por tal motivo, los Estados deben dictar leyes y reglamentos para integrar las normas de la Convención UNCLOS en su sistema de derecho interno, así como hacer cumplir las disposiciones de la Convención UNCLOS, de los estándares internacionales y de sus leyes y reglamentos. El proceso de

⁷⁶Sobre el particular, véase BARNES, Richard, et al., "The Law of the Sea: Progress and Prospects... cit., p. 1

implementación y el proceso de ejecución no siempre marchan juntos⁷⁷.

Para el caso particular de este estudio, la Convención UNCLOS regula el Derecho de la navegación y las competencias legislativa y de ejecución de los Estados en materia de navegación, con base en las distintas categorías marítimo-territoriales o, en otras palabras, en una pluralidad de espacios marinos. La pluralidad de espacios marinos se puede clasificar en dos⁷⁸: los espacios sometidos a la jurisdicción nacional de los Estados ribereños y los espacios marítimos situados más allá de la jurisdicción nacional de los Estados. En la primera clasificación encontramos a las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, hasta las 200 millas medidas a partir de la línea de base. En el segundo apartado están la denominada alta mar, así como el lecho y el subsuelo de mar más allá de las 200 millas que comprende la zona económica exclusiva.

Asimismo, debemos señalar que la Convención UNCLOS señala una serie de limitaciones al principio de libertad de la navegación, por motivos de protección al medio ambiente marino, seguridad de la navegación y protección marítima. Estas limitaciones al principio a la libertad de la navegación son retomadas y reglamentadas por diversos instrumentos jurídicos internacionales⁷⁹.

A continuación realizamos un breve análisis de las distintas categorías de los espacios marítimos y su relación con la libertad de navegación.

⁷⁷ En estos términos, véase CAMINOS, Hugo "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., pp. 567-568.

⁷⁸ Respecto a la clasificación de los espacios marítimos, véase GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D. [et. al.], *op. cit.*, p. 594.

⁷⁹ Vale por todos, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el Código PBIP.

7.2.1 Las aguas interiores: El régimen de acceso y de estancia de los buques en puerto

El artículo 8 de la Convención UNCLOS señala que salvo lo dispuesto en la Parte IV sobre aguas archipelágicas, las aguas interiores son las aguas situadas en el interior de la línea de base rectas trazadas por el Estado costero para facilitar la determinación del límite exterior del mar territorial⁸⁰. Las aguas interiores están integradas por las aguas marítimas de los puertos, las radas, las bahías, y otras aguas encerradas por el trazado de líneas de base recta. El Estado ribereño posee plena soberanía sobre sus aguas interiores. Sin embargo, la soberanía del Estado ribereño sobre sus aguas interiores se ve afectada por el artículo 8.2 de la Convención UNCLOS. Con base en dicho precepto, el Estado ribereño debe permitir el derecho de paso inocente, cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar aguas interiores que no eran consideradas como tales⁸¹.

⁸⁰ Respecto las aguas interiores españolas, LACLETA MUÑOZ, José Manuel (“Las fronteras de España en el mar... *cit.*, p. 4) indica que España ha rodeado sus costas casi por completo de líneas de base rectas, por medio del Real Decreto 2510/1977, de 4 de agosto, que rectificaba el 627/1976. Sin embargo, muchas de esas líneas no están en concordancia con el Derecho internacional. Igualmente, la mayoría de los Estados han trazado tales líneas sin responder a las condiciones establecidas en el Derecho Internacional. Sin embargo, el trazado realizado por España no se aparta de la dirección general de la costa española, ni tiene una longitud excesiva, si se alejan exageradamente de la orilla, y tampoco ha sido objetado por otros países.

En cuanto a las aguas interiores mexicanas, SZÉKELY (*op. cit.*, p. 61) menciona que las aguas interiores marítimas no contaban con un régimen jurídico especial, hasta la entrada en vigor de la Ley Federal del Mar. Anteriormente, la legislación mexicana regulaba de igual manera las aguas interiores y el mar territorial.

Sobre la legislación mexicana vigente relativa a las aguas marinas interiores, podemos señalar que la Ley Federal del Mar (D.O.F., de 8 de enero de 1986) regula las aguas interiores mexicanas en sus artículos 34 al 41. Asimismo, el artículo 41 de la Ley Federal del Mar obliga a los buques extranjeros a cumplir con las normas internas mexicanas, al prever lo siguiente: “las embarcaciones extranjeras que navegue en las Aguas Marinas Interiores quedan sujetas, por ese solo hecho, al cumplimiento de esta Ley, de sus Reglamentos y de las demás disposiciones legales aplicables de la República.”. Al respecto, el ordenamiento jurídico antedicho no estipula las medidas que puede tomar el Estado mexicano sobre los buques infractores, ya que el artículo 4 transitorio de la Ley Federal del Mar señala que las infracciones a dicho ordenamiento deben ser sancionadas de conformidad con los ordenamientos nacionales aplicables a sus distintas materias. Además, la Ley Federal del Mar debe contar un reglamento para regular las sanciones correspondientes. Sin embargo, el Reglamento de la Ley Federal del Mar no ha sido elaborado por la autoridad competente.

⁸¹ Sobre el tema, véase CAMINOS, Hugo, “Las normas sobre ejecución en la convención

Por tanto, el Estado ribereño tiene plenas competencias para regular, suspender o prohibir la navegación en sus aguas interiores. No obstante, en la práctica internacional los Estados ribereños permiten la navegación lateral o la navegación vertical de los buques de todos los pabellones⁸². Asimismo, el Estado puede adoptar medidas de carácter administrativo o judicial sobre el buque, durante su estancia en puerto o al momento de solicitar su acceso a puerto.

En cuanto a la estancia en puerto, el Estado rector de puerto tiene plena soberanía para regular el régimen de la estancia del buque extranjero en puerto. Asimismo, el Estado rector del puerto tiene plena jurisdicción civil, penal y competencia administrativa sobre el buque extranjero. En particular, las competencias administrativas para comprobar que los buques extranjeros cumplan con las reglas y los estándares internacionales en materia de seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación, pesca ilegal y condiciones de vida y trabajo a bordo del barco.

La jurisdicción civil del Estado ribereño excluye los asuntos que atañen al régimen interno del buque. Por tanto, el Estado ribereño solamente ejerce su plena jurisdicción cuando intervengan sus propios intereses o cuando lo solicite el Capitán del buque o el cónsul del Estado del pabellón⁸³.

En materia penal, los Estados han creado la excepción llamada paz en puerto. La excepción de la paz en puerto consiste en que el Estado rector del puerto no interviene cuando el delito cometido a bordo del buque

de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., pp. 568-569.

⁸²En estos términos, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit., pp. 69-70.

En sentido parecido, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) indica que el régimen de la navegación de buques extranjeros por las aguas interiores está sometido a la legislación interna del Estado ribereño, toda vez que con base en el artículo 25.2 de la Convención de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua, el Estado ribereño puede fijar las condiciones aplicables a la admisión de dicho buque en tales aguas, pudiendo exigir su previa autorización. La única excepción a esta regla está prevista en el artículo 8.2 de la Convención UNCLOS.

⁸³En estos términos, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 570

extranjero solamente afecta el orden interno de la nave y a ciudadanos extranjeros⁸⁴.

Respecto a las competencias administrativas, la Convención UNCLOS ha creado un marco normativo para regular el control de los buques por el Estado rector del puerto, el cual está consagrado en sus artículos 219. 220.1 y 218.1.

El artículo 219 de la Convención UNCLOS faculta a los Estados rectores del puerto a adoptar medidas sobre el buque extranjero, así como impedir su salida del puerto, cuando dicha nave carezca de las condiciones de navegabilidad exigidas en las reglas y estándares internacionales. Con base en estas reglas y estándares internacionales, un Estado rector del puerto puede, en primer lugar, examinar los certificados correspondientes del buque. Posteriormente, en el caso que los inspectores consideran que existen motivos fundados para pensar que el estado del buque no corresponde con lo establecido en tales certificados, el Estado rector del puerto puede realizar una inspección más detallada del buque extranjero. En última instancia, el Estado visitado puede decretar la detención del buque extranjero, cuando los resultados de la inspección concluyan que existe un riesgo inaceptable para la seguridad de las personas, del buque o del medio ambiente marino⁸⁵.

Además del artículo 219 de la Convención UNCLOS, el marco normativo internacional relativo al régimen del control por el Estado rector del puerto está integrado por una serie de acuerdos internacionales, los cuales regulan

⁸⁴ Al respecto, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 71. También DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, p. 485.

En términos parecidos se manifiesta CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit. p. 571), quien señala que el Estado ribereño puede intervenir en los siguientes tres casos: “(1) si el delito fue cometido por una persona que no pertenece a la tripulación; (2) si el capitán solicita la intervención de la autoridad local; (3) si la tranquilidad del puerto ha sido comprometida.”

⁸⁵ Sobre este particular, véase GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 71). También, GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D., *op. cit.*, p. 604.

los elementos esenciales del buque, la capacitación y seguridad de la tripulación y la prevención y responsabilidad derivada de la contaminación⁸⁶. Asimismo, algunos Estados rectores del puerto han desarrollado acuerdos regionales que les permitan realizar controles, inspecciones y detenciones sobre buques extranjeros, con la finalidad de verificar el nivel de cumplimiento de los estándares internacionales relativos a seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques extranjeros, así como de realizar un compromiso de inspecciones mínimas de buques extranjeros que visitan sus puertos. Aunque los Estados de abanderamiento son los responsables de garantizar que se realizan de forma completa y eficaz las inspecciones y reconocimientos realizados para expedir los certificados en la materia, los Estados rectores del puerto realizan controles sobre buques extranjeros, debido a que éstos desconfían del control efectivo del Estado de abanderamiento sobre sus propios buques⁸⁷.

Los acuerdos regionales más destacados en esta materia son los siguientes: el Memorándum de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, de 1982⁸⁸; el Acuerdo latinoamericano sobre control de buque por el Estado rector del puerto, de 1992⁸⁹; el Memorándum sobre control del

⁸⁶Respecto al marco normativo internacional en materia de control del Estado rector del puerto, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, p. 256) señala que los acuerdos internacionales que constituyen la piedra angular del control por el Estado rector del puerto en materia de seguridad marítima son los siguientes: 1) el Convenio Internacional sobre Líneas de cargas de 1966, y su protocolo de 1988; 1) el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y el Protocolo de 1988; 3) el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación procedente de los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978; el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar de 1972; el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969; y el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños a la contaminación por hidrocarburos de 1992.

⁸⁷En estos términos, véase ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, *op. cit.*, pp. 255-259

⁸⁸El Memorándum de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982.

⁸⁹Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, suscrito en Viña del Mar, en 1992 (Acuerdo de Viña del Mar). De conformidad con la página oficial del Acuerdo de Viña del Mar, consultada el 17 de febrero de 2011 (www.acuerdolatinoint.int.ar), ha sido adoptado por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y

Estado rector del puerto de la región Asia-Pacífico⁹⁰; el Memorándum del Caribe sobre control del Estado rector del puerto, de 1996⁹¹; Memorándum del Mediterránea sobre control del Estado rector del puerto, de 1997⁹²; el Memorándum del océano Índico sobre control del Estado rector del puerto, de 1998⁹³; el Memorándum del África occidental y central sobre control del Estado rector del puerto, de 1999⁹⁴; el Memorándum sobre control del Estado rector del puerto en la región del mar Negro, de 2000⁹⁵ y el

Venezuela. El acuerdo establece que las Autoridades Marítimas de los Estados parte deben alcanzar un nivel mínimo de inspecciones del 15% de los buques extranjeros que hayan entrado en los puertos de sus Estados. El acuerdo de Viña del Mar no contempla el control sobre las disposiciones en materia de protección marítima, emanadas del Código PBIP.

⁹⁰Memorándum sobre control del Estado rector del puerto de la región Asia-Pacífico, suscrito el 1 de diciembre 1993, en Tokio (Memorándum de Tokio). De conformidad con la página oficial del organismo del Memorándum de Tokio, consultada el 17 de febrero de 2001, (www.tokyo-mou.org), los países parte del Memorándum son los siguientes: Australia, Canadá, Chile, China, Corea del Sur, Federación Rusa, Fiji, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Islas Salomón, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Singapur, Tailandia, Vanuatu y Vietnam. El Memorándum fija como cuota mínima de inspección el 80% de los buques extranjeros que operan en los puertos de la región.

⁹¹Memorándum del Caribe sobre control del Estado rector del puerto, suscrito el 9 de febrero de 1996, en Barbados (Memorándum del Caribe). La página web oficial de la organización del Memorándum del Caribe, consultada el 17 de febrero de 2011 (www.caribbeanmou.org) señala que los países miembros del Memorándum son los siguientes: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Islas Caimán, Cuba, Curazao, Granada, Guayana, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Antillas Holandesas Surinam y Trinidad y Tobago.

⁹²Memorándum del Mediterránea sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en julio de 1997, en Valletta (Memorándum del Mediterránea). La página oficial del Comité del Memorándum del Mediterránea, consultada el 17 de febrero de 2011 (www.medmou.org) menciona que los siguientes países han ratificado el Memorándum: Argelia, Chipre, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Malta, Marruecos, Túnez y Turquía. Con base en el Memorándum, los países miembro están comprometidos a inspeccionar al 15% de los buques extranjeros que entren en sus puertos.

⁹³Memorándum del océano Índico sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en Pretoria, en junio de 1998 (Memorándum del océano Índico). La página web oficial del Comité del Memorándum del Océano Índico, consultada el 17 de febrero de 2011 (<http://www.iomou.org/>) menciona que 14 países han ratificado el Memorándum: Australia, Eritrea, Francia, India, Irán, Kenia, Maldivas, Mauricio, Omán, Sudáfrica, Sri Lanka, Sudán, Tanzania y Yemen. El Memorándum establece que los Estados miembro deben inspeccionar al 10% de los buques extranjeros que entran en sus puertos, durante un año calendario.

⁹⁴Memorándum del África occidental y central sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en Abuja, el 22 de octubre 1999 (Memorándum de Abuja). La página web de la Secretaría General del Memorándum, consultada el 17 de febrero de 2011 (<http://www.mowca.org>), señala que los Estados parte son los siguientes: Angola, Benin, Camerún, Cabo Verde, Costa de Marfil, Guinea, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea Ecuatorial, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Sudáfrica y Togo.

⁹⁵Memorándum sobre control del Estado rector del Puerto de la región del Mar Negro, suscrito en Estambul, el 1 abril de 2000 (Memorándum del Mar Negro). Con base en la

Memorándum sobre control del Estado rector del puerto en la región del Golfo Pérsico, de 2004⁹⁶.

En particular, el régimen del control de puerto en los Estados europeos está desarrollado con base en el Memorándum de París, de 1982. Igualmente, el Memorándum de París ha servido como modelo para otros acuerdos regionales en la materia⁹⁷. Actualmente, la legislación vigente de la Unión

página web de la organización del Memorándum del Mar Negro, consultada el 17 de febrero de 2011 (www.bsmou.org), los países miembros del Memorándum son los siguientes: Bulgaria, Georgia, Rumanía, Federación Rusa, Turquía y Ucrania.

⁹⁶Memorándum sobre control del Estado rector del puerto en la región del Golfo Pérsico, suscrito en Riyadh, en junio de 2005 (Memorándum de Riyadh). De conformidad con la página web de la organización del Memorándum de Riyadh, consultada el 17 de febrero de 2011 (www.riyadhmu.org), los Estados miembros del Memorándum son los siguientes: Omán, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Bahrein, Kuwait y Arabia Saudita.

⁹⁷Sobre la evolución del régimen de control del Estado rector del puerto en la Unión Europea, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) señala que la Unión Europea ha adoptado una serie de medidas para garantizar la aplicación homogénea del principio de seguridad marítima y prevención de la contaminación y la armonización de los procedimientos de inspección. Posteriormente, la Unión Europea complementó las disposiciones del memorándum de París con la Directiva 95/21/C.E del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembro (DOUE del 7 de julio de 1995, núm. L 291, pp.1-19).

Respecto al Memorándum de París, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, p. 259-281) menciona que el Memorándum de París tiene como objetivo impedir la navegación y el desarrollo operativo de los buques subestándares. Las Autoridades Marítimas de los Estados parte deben asumir los siguientes tres compromisos: contar con el número necesario de inspectores cualificados necesarios para impedir la navegación y el desarrollo operativo de los buques subestándares; sufragar los costes económicos del Memorándum; y participar en el sistema de intercambio de información sobre las inspecciones. En cuanto a la obligación relativa al número de inspectores, los Estados miembro deben contar con un número suficiente de inspectores para perseguir el cumplimiento de los estándares marítimos internacionales relativos a seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques autorizados a enarbolar su pabellón y a bordo de buques extranjeros. Asimismo, los Estados firmantes se comprometen a inspeccionar al 25% de los buques extranjeros que arriben a sus puertos. Además, el Memorándum armoniza los criterios establecidos para realizar las inspecciones. Cuando un buque extranjero presente deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar, los inspectores de las Autoridades Marítimo pueden decretar la inmovilización del buque, hasta la subsanación de las mismas. Respecto al sistema de información, el Memorándum de París cuenta con el sistema de información Sistema de información (*Système d'Information Relatif Aux Navire Contrôllés*, SIRENAC), el cual contiene la siguiente información: las inspecciones que ha sufrido cada buque en los puertos de los Estados miembro del Memorándum; los datos de los buques detenidos en el ámbito del Memorándum; y el número de veces que ha sido detenido un buque infractor en los últimos 24 meses. Con base en esta información, el órgano encargado de gestionar la información suministrada elabora tres listas bianuales, en donde se clasifican los Estados de Abanderamiento en función del número de

Europea en la materia está integrada por el Memorándum de París y la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009⁹⁸. La transposición de la Directiva 2009/16/CE en el ordenamiento interno español es realizada mediante el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles⁹⁹.

La Directiva 2009/16 incorpora un nuevo régimen de inspección de buques extranjeros y aumenta el compromiso anual de inspecciones establecido en el Memorándum de París, del 25% a la totalidad de los buques que hagan escala en los puertos o fondeaderos de la Comunidad¹⁰⁰. Los inspectores de los Estados miembros realizan una inspección inicial sobre los buques extranjeros, en donde se comprueban los certificados y documentos obligatorios en materia de seguridad y protección marítima, se examine las condiciones generales y de higiene del buque y, en su caso, se verifique si se han rectificado las deficiencias pendientes detectadas en una inspección previa realizada por otro Estado miembro o Estado signatario del memorándum de París. Como resultado de la inspección inicial, el inspector puede realizar una inspección más detallada, si existen motivos fundados

inspecciones realizadas a sus buques y las detenciones que ha sufrido tras las mismas. La primera lista es denominada lista negra, la cual está integrada por aquellos Estados cuyos buques constituyen un mayor riesgo para la seguridad marítima. La segunda lista tiene el nombre de lista gris, ya que está conformada por los Estados cuyos buques mantienen un porcentaje de detenciones un punto por encima de la media. La tercera lista es la lista blanca, y contiene a los Estados cuyos buques están por debajo de la media de detenciones. Las Autoridades Marítimas pueden denegar el acceso a puerto de los buques extranjero, debido a su inclusión en la lista negra o en el número de inmovilizaciones que haya sufrido.

⁹⁸ Vid. Unión Europea. Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (DOUE, 28 de mayo de 2009, núm. L 131, pp. 57-100).

⁹⁹ Vid. España. Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (BOE número 317 de 30 de diciembre de 2010, pp. 108664-108702)

¹⁰⁰ Al respecto, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, p. 282-283) señala que el nuevo compromiso de inspecciones toma como referencia el mayor o menor riesgo de los buques, ya que los buques de alto riesgo son inspeccionados con más frecuencia, mientras que los buques de calidad sufren un menor número de inspecciones.

Igualmente, el artículo 10 de la Directiva 2009/16/CE señala que el perfil de riesgo de un buque está determinado en base a los parámetros de riesgo genéricos e históricos. Además, la normativa comunitaria crea una base de datos, que contiene los datos de los buques inspeccionados.

para estimar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen sustancialmente con los estándares internacionales en la materia¹⁰¹. Asimismo, la Directiva 2009/16 contempla un tercer tipo de control, denominado inspección ampliada. La inspección ampliada está limitada a una determinada categoría de buques, con base en su antigüedad y de la naturaleza de su transporte¹⁰². El Estado rector del puerto de inspección puede inmovilizar al buque o detener una operación, cuando dicha nave presente deficiencias que sean manifiestamente peligrosas para la seguridad o el medio ambiente. La inmovilización o la detención es mantenida hasta que las deficiencias hayan sido rectificadas, y el buque pueda hacerse a la mar o continuar la operación interrumpida sin riesgo para la seguridad marítima, el medio marino o la salud de los pasajeros y la tripulación¹⁰³. Sin embargo, cuando la deficiencia no puede rectificarse en el puerto de inmovilización, la autoridad competente puede autorizar al buque a dirigirse al astillero idóneo más próximo donde se puede efectuar la rectificación, o requerir que la rectificación de la deficiencia se realice en un plazo máximo de 30 días. El Estado rector del puerto de inmovilización debe informar a la administración del Estado de abanderamiento o, en su defecto, al cónsul, sobre los casos de inmovilización y las circunstancias que dieron lugar a dicha medida sobre el buque de su bandera. El propietario o explotador de un buque inmovilizado de forma indebida tienen derecho a ser indemnizados por todos los daños o perjuicios sufridos como consecuencia de la inmovilización¹⁰⁴.

Respecto a las medidas de protección marítimas, el Código PBIP dispone que un Estado rector del puerto pueden inspeccionar, demorar, detener,

¹⁰¹ Vid. artículo 13 de la Directiva 2009/16/CE; artículo 6 del RD 91/2003.

¹⁰² Vid. artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE; artículo 7 del RD 91/2003

¹⁰³ Con respecto de las inmovilizaciones decretadas en puertos españoles, ZAMORA ROSELLÓ (*op. cit.*, p. 278) menciona que el acto por el que se ordena la inmovilización del buque es recurrible por el armador, el operador o el representante del buque, quienes pueden interponer un recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante. Tal recurso de alza solamente podrá suspender la inmovilización cuando se estime que puede causar perjuicios de imposible o difícil reparación, o bien el acto sea nulo de pleno derecho.

¹⁰⁴ Vid. artículo 19 de la Directiva 2009/16/CE; artículo 11 del RD 91/2003

restringir las operaciones dentro del puerto o expulsar a un buque extranjero, cuando el Estado ribereño sospeche o, en su caso, compruebe que dicha nave no cumple con las disposiciones del Código PBIP¹⁰⁵. Igualmente, el régimen de control por el Estado rector del puerto de la Directiva 2009/16 también abarca la protección marítima. En particular, la Directiva 2009/16 integra elementos del Código PBIP en sus disposiciones. Por lo tanto, la inspección inicial contempla la revisión de los certificados establecidos en el Código PBIP¹⁰⁶. Además, la Directiva 2009/16 encuadra algunos elementos del Código PBIP como motivos fundados para realizar una inspección más detallada sobre un buque extranjero¹⁰⁷. En contrasentido, otros acuerdos regionales en materia de control por el Estado rector del puerto solamente abarcan la seguridad marítima. Así sucede, por ejemplo con el Acuerdo de Viña del Mar. En consecuencia, los Estados partes de tales acuerdos no verifican el nivel cumplimiento de las disposiciones sobre protección marítima de los buques que visitan sus puertos.

Igualmente, los Estados han suscritos acuerdos regionales para prevenir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), como el Reglamento (CE) N° 1005/2008¹⁰⁸. Con base en este reglamento, el Estado rector del puerto puede inspeccionar un buque pesquero con pabellón extranjero que realicen operaciones de desembarque y transbordo en alguno de sus puertos¹⁰⁹. En tales casos, el encargado de la inspección está facultado para examinar las zonas, cubiertas y dependencias

¹⁰⁵ Este tema lo desarrollaremos ampliamente en el apartado 34.

¹⁰⁶ Vid. anexo IV de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁰⁷ Vid. anexo V de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁰⁸ Unión Europea. Reglamento (CE) N° 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 y (CE) n° 601/2004 y se derogan los Reglamentos (CE) n° 1093/94 y (CE) n° 1447/1999 (DOUE de 29 de octubre de 2008, núm. L 286, pp. 1-51).

¹⁰⁹ En cuanto a la inspección de buques pesqueros de terceros países en los puertos comunitarios, el artículo 9 del Reglamento (CE) 1005/2008 establece que los Estados miembros deben inspeccionar, como mínimo, el 5% de los buques pesqueros de terceros países, que realicen operaciones de desembarque y trasbordo en sus puertos.

pertinentes, del buque pesquero, así como para realizar un control de la totalidad de las operaciones de desembarque o transbordo y un cotejo de las cantidades de cada especie consignadas en la notificación previa de desembarque¹¹⁰. Si como resultado de la inspección, se aprecie que el buque de un tercer país ha estado involucrado en pesca INDNR, el encargado de la inspección puede negar el desembarco o el transbordo de las capturas del buque infractor¹¹¹.

En general, podemos señalar que el régimen del control por el Estado rector del puerto no cuenta con un convenio internacional, que regule las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados de Rector. Algunos Estados rectores del puerto no realizan inspecciones o inspeccionan un bajo porcentaje de los buques que arriban a sus puertos. Estos Estados rectores del puerto son denominados como “puertos de conveniencia”¹¹². En consecuencia, los buques deficientes acceden a este tipo de Estados rectores del puerto, para evadir el cumplir de la legislación internacional sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino, pesca ilegal y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques. Los acuerdos regionales en la materia buscan crear criterios comunes para el control de los buques, armonizar los procedimientos de inspección de los buques, disuadir a los buques defectuosos de entrar en los puertos y fondeaderos de los Estados parte y establecer una cuota mínimo de inspecciones sobre los buques extranjeros que hacen escala en sus puertos. Por tal motivo, los acuerdos regionales aumentan los niveles de seguridad y protección marítima. Sin embargo, los niveles de seguridad y protección marítima varían en cada una de las regiones del mundo, ya que como hemos mencionado algunos acuerdos regionales en la materia no abarcan la protección marítima.

¹¹⁰Vid. art. 10 del Reglamento (CE) 1005/2008.

¹¹¹Vid. art. 11.2 del Reglamento (CE) 1005/2008

¹¹²Sobre los puertos de conveniencia, JAAP MOLENAAR (“Port State Jurisdiction: Toward Mandatory and Comprehensive Use”, AAVV. *The Law of the Sea. Progress and Prospects*, Oxford University Press, Nueva York, 2006, p. 195) indica que los Estados rectores de puerto pueden disminuir u omitir los controles e inspecciones de los estándares internacionales para obtener beneficios económicos.

Por su parte, el artículo 220.1 de la Convención UNCLOS confiere competencias ejecutivas al Estado ribereño para hacer valer sus leyes y reglamentos dictados conforme a la Convención UNCLOS, así como las reglas y estándares internacionales en materia de prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques. Con base en el precepto antes mencionado, el Estado rector del puerto puede iniciar investigaciones sobre un buque sospechoso que se encuentre voluntariamente en su puerto o en una de sus instalaciones terminales costa afuera, con respecto de cualquier infracción a sus leyes, reglamentos y a las reglas y estándares internacionales, cometida en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. En las situaciones antes descritas, el Estado rector del puerto puede realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque sospechoso, realizadas en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado¹¹³.

El artículo 218.1 de la Convención UNCLOS otorga otras facultades al Estado rector del puerto para sancionar conductas ilícitas relacionadas con la contaminación marina producida desde buques. Con base en el artículo antes señalado, un Estado rector del puerto puede iniciar investigaciones, y si las pruebas lo justifican, incoar procedimientos a los buques que se hallen voluntariamente dentro de sus puertos, con respecto de cualquier descarga procedente de dicho buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva del Estado anfitrión, en contravención con lo establecido en las reglas y estándares internacionales. En relación a las descargas ilegales realizadas en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, el Estado del puerto sólo puede iniciar el procedimiento establecido en el artículo 218.1, cuando los Estados afectados o amenazados por la descarga, o el Estado del pabellón lo soliciten. Sin embargo, el Estado anfitrión puede iniciar un

¹¹³Al respecto véase CAMINOS, Hugo (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*”, p. 595).

procedimiento contra el buque sospecho, sin la petición de los Estados antes mencionados, cuando la descarga haya causado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado de puerto¹¹⁴.

En cuanto al acceso a puerto, la Convención UNCLOS es omisa sobre la libertad de acceso a puerto por parte de un buque extranjero. Los buques extranjeros tienen un derecho de naturaleza consuetudinaria para entrar o salir en los puertos de otro Estado abiertos a la navegación internacional. Sin embargo, la entrada a puerto extranjero no es un derecho consagrado en el Derecho internacional. Por tal motivo, los Estados suscriben convenios bilaterales para garantizar la libre visita y estancia en sus puertos¹¹⁵.

¹¹⁴Sobre la contaminación causa por un buque en la alta mar o en las aguas de otros Estados, CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit. p. 571) indica que los Estados tiene competencias para legislar sobre esta materia, debido a que las disposiciones del artículo 218.1 sobre el Estado del puerto suponen necesariamente las facultades para legislar.

Por su parte, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación... cit.*, p. 72) resume los supuestos en los cuales el Estado del puerto puede realizar investigaciones e incoar procedimientos a los buques que se hallen voluntariamente dentro de sus puerto en los siguientes tres casos: 1) cuando la descarga o el daño fue realizado en alta mar, en contravención de las reglas y estándares internacionales aplicables; 2) cuando el daño tuvo lugar en los espacios marítimos de otros Estados, y existe una petición de los Estados afectados por la descarga para iniciar la investigación; y 3) cuando el daño fue producido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva del propio Estado del puerto, en violación de sus leyes y reglamentos dictados conforme a la Convención, o las reglas o estándares internacionales aplicables.

¹¹⁵Al respecto, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 69-70.

En los mismo términos, JAAP MOLENAAR ("Port State Jurisdiction: Toward Mandaroty and Comprehesive Use", AAVV. *The Law of the Sea. Progress and Prospects*, Oxford University Press, Nueva York, 2006, p. 195) señala que la abundancia de acuerdos bilaterales sobre acceso al puerto indica la ausencia de un derecho general de acceso a los puertos consagrado en el Derecho internacional consuetudinario.

En sentido similar, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) señala que existe una tendencia favorable al principio de libertad de acceso de los buques a los puertos extranjeros. En el laudo arbitral del asunto Aramco se sostuvo que de acuerdo con un gran principio de Derecho internacional, los puertos de cualquier Estado deben estar abiertos a los buques mercantes extranjeros y sólo pueden ser cerrados cuando así lo exijan los intereses vitales del Estado ribereño. Este principio es aceptado por el derecho histórico español, en el artículo 36 del R.D. De Extranjería de 1852. Sin embargo, la práctica internacional actual es más restrictiva al respecto. En cuanto a los buques mercantes, las necesidades derivadas de la cooperación pacífica internacional en materia de navegación imponen al Estado costero la admisión de buques extranjeros en sus puertos, siempre que dichas naves cumplan con establecidas por su legislación interna. En contrasentido, existe un régimen especial más gravoso respecto de los buques mercantes impulsados por energía nuclear, el cual estipula la autorización previa

No obstante, el Estado rector del puerto puede prohibir o restringir la entrada

por parte del Estado costero y la imposición de medidas de seguridad, como se observa en el Acuerdo hispano-norteamericano sobre el Savannah de 1964, así como en el R.D. 799/1981, de 27 de febrero, sobre investigación científica-marina en zonas sometidas a la jurisdicción española (BOE del 8 de mayo de 1981, núm 110, p. 9861), en donde establece que los buques dedicados a la investigación científica-marina deben contar con la autorización del Estado español para poder hacer escala en puertos españoles. Respecto a los buques de guerra, la regla general es el régimen de previa autorización del Estado ribereño, solicitada por vía diplomática.

En el mismo sentido, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p. 484) afirma que en tiempo de paz, la entrada de navíos de guerra extranjero en los puertos está sometida a algunas condiciones. Cada Estado establece las condiciones correspondientes dentro de su derecho interno. La práctica internacional más generalizada consiste en que el buque debe realizar una notificación previa por vía diplomática, la cual debe ser autorizada por el órgano correspondiente. En el caso de los puertos españoles, el requisito de notificación previa emana de los artículos 7 y 8 de la Orden 25/1985, de 23 de abril, del Ministerio de Defensa, titulada Normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempos de paz (B.O.E. De 21 de febrero de 2003). En los casos de buques de guerra de características especiales, como son los buques de propulsión nuclear y los que transportan armamento nuclear, los Estados no permiten la entrada de dichos buques en sus puertos salvo acuerdo en contrario. Así sucede, por ejemplo con el Convenio sobre Cooperación para la Defensa, suscrito por Estados Unidos y España, el 1 de diciembre de 1988, y enmendado por el Protocolo de 10 de abril de 2002 (B.O.E. De 21 de febrero de 2003).

Por su parte, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 355) hace mención que la Convención y Estatuto general sobre el régimen internacional de puertos marítimos, firmada en Ginebra, el 9 de diciembre de 1923, estipula en el artículo 2 del Estatuto que bajo condiciones de reciprocidad, todo Estado contratante se compromete a asegurar que los buques de cualquier otro Estado contratante recibirán un tratamiento igual al de sus propios buques o al que diere a buques de cualquier otro Estado, en los puertos marítimos bajo su soberanía o autoridad, en lo que concierne a su libertad de acceso al puerto, la utilización de los mismos y el completo disfrute de los beneficios que conceda a la navegación y a las operaciones comerciales de los navíos, sus pasajeros y mercancías. No obstante, los Estados se reservan la facultad de suspensión del beneficio de igualdad de trato a todo buque de un Estado que no aplique de manera efectiva las disposiciones del Estatuto. El régimen del Estatuto abarca a los buques de particulares, de colectividades públicas o del Estado, dejando fuera de las disposiciones de dicho ordenamiento a los buques de policía o de control, a los navíos que ejerzan el poder público y a los buques de pesca o de captura. Debemos señalar que el instrumento internacional antes citado entró en vigor el 26 de julio de 1926. Asimismo, México es Estado contratante (DOF, del 17 de septiembre de 1935).

Sobre el acceso a puertos mexicanos por parte de un buque extranjero, el artículo 36 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo estipula lo siguiente: “la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad internacional. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la Secretaría podrá negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos. Asimismo, cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas deberá observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México. Lo anterior, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables por la misma o en coadyuvancia con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación de la materia. En caso de desobediencia, se impondrán las sanciones establecidas por esta ley y por las disposiciones aplicables.”

de un buque extranjero a sus puertos, con base en los artículos 25.2 y 219 de la Convención UNCLOS ¹¹⁶. Los preceptos antes mencionados establecen que un Estado ribereño puede impedir la entrada a sus aguas interiores o el recalado en sus puertos a los buques extranjeros que no realicen un paso inocente ¹¹⁷.

Igualmente, en materia de protección marítima, un Estado ribereño puede denegar la entrada a puerto de los buques que no proporcionen la información establecida en el Convenio SOLAS y en el Código PBIP ¹¹⁸.

Asimismo, existen acuerdos regionales que establecen la denegación de acceso a puerto de los buques extranjeros deficientes, como es la Directiva 2009/16. Este ordenamiento comunitario prevé que un Estado miembro puede denegar el acceso a sus puertos o fondeaderos a los buques que enarboles el pabellón de un Estado cuyo índice de inmobilizaciones corresponda a la lista negra del Memorándum de París y que ha sido inmobilizado más de dos veces durante los 36 meses precedentes o a los buques de pabellón de un Estado miembro cuyo índice de inmobilización corresponda a la lista gris adoptada de conformidad con el Memorándum de París y que haya sido inmobilizado por más de dos veces en el transcurso de los últimos 24 meses. La medida de denegación de acceso es aplicable desde el momento en que el buque abandona el puerto o fondeadero donde haya sido inmobilizado por tercera vez. La autoridad competente del puerto en que haya dictado la tercera inmobilización debe notificar la orden de denegación de acceso a los Estados miembro y a los Estados parte del Memorándum de París, para evitar que el buque pueda acceder a ningún

¹¹⁶ En estos términos, véase JAAP MOLENAAR, "Port State Jurisdiction: Toward Mandatory and Comprehensive Use... cit., p. 195.

¹¹⁷ Sobre el artículo 25 de la Convención UNCLOS, CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 570) señala lo siguiente: "Esta disposición lleva implícito el reconocimiento, en base a la soberanía del Estado ribereño sobre sus aguas interiores y puertos, de aplicar las normas que regulen el acceso de los buques extranjeros a esas aguas e instalaciones portuarias."

¹¹⁸ Sobre el tema supra apartado 36

otro puerto de un Estado miembro¹¹⁹. Después de tres meses, el propietario o explotador del buque puede solicitar que se levante la orden de denegación de acceso, si acredita con un documento expedido por la administración del Estado de abanderamiento que el buque cumple plenamente con las disposiciones aplicables en la materia¹²⁰. La denegación de acceso puede llegar a ser permanente, cuando el explotador del buque no aplica reiteradamente las medidas correctivas a pesar de sucesivas denegaciones de acceso e inmovilizaciones en los puertos y los fondeaderos de la Unión Europea.

De forma análoga, algunos Estados han adoptado leyes, reglamentos, así como acuerdos regionales para impedir el acceso a puerto de los buques que no cumplan con los tratados, las reglas y los estándares internacionales en materia de diseño, construcción, dotación y equipamientos de buques¹²¹. En tales casos, los Estados ribereños deben dar publicidad a esos requisitos, y comunicar las normas adoptadas a la OMI¹²².

Igualmente, algunos países han adoptado medidas unilaterales o regionales para restringir el acceso de buques extranjeros a sus puertos, cuando dichas naves no cumplen con los estándares internacionales establecidos por la OMI o las organizaciones competentes en materia de pesca INDNR, como el Reglamento (CE) 1005/2008¹²³.

¹¹⁹ *Vid.* el artículo 16 de la Directiva 2009/16/CE.

¹²⁰ *Vid.* anexo VIII de la Directiva 2009/16/CE

¹²¹ Así sucede, por ejemplo con el Reglamento (CE) nº 417/2002 del parlamento Europeo y del Consejo de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, (DOCE de 7 de marzo de 2002, número L 64)

¹²² *Vid.* apartado 3 del artículo 211 de la Convención UNCLOS

¹²³ Vale por todos, el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1005/2008 establece lo siguiente: “artículo 4. Inspección en el marco de regímenes portuarios. 1. Se instaurará un régimen eficaz de inspecciones portuarias de los buques pesqueros de terceros países que hagan escala en puertos de los Estados miembros, para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. 2. Salvo en caso de fuerza mayor o situación de peligro con arreglo al artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (“fuerza mayor o situaciones de peligro”), para la prestación de los servicios estrictamente necesarios para remediar tales situaciones, los buques pesqueros de terceros países que no cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento tendrán prohibido entrar en los puertos de los miembros, recibir servicios portuarios y realizar operaciones

En contrasentido, el Estado costero no puede negar la entrada un buque extranjero a sus puertos en caso de arribada forzosa. El Derecho internacional consuetudinario avala un derecho de arribada forzosa por razones de seguridad. No obstante, algunos Estados han negado el acceso a sus puertos de buques extranjeros, cuando tales barcos representaban un grave riesgo para el medio ambiente marino del Estado ribereño¹²⁴.

de desembarque o transbordo en esos puertos...”

¹²⁴Vale por todos, el caso del “Prestige”, Galicia, 2002.

Sobre el derecho de arribada forzosa por razones de seguridad, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 70) señala que el derecho internacional no reconoce el derecho de acceso a puerto a los buques siniestrados ni obliga a los Estados ribereños a establecer lugares de puerto. Sin embargo, el Estado ribereño está internacionalmente obligado a conceder la entrada en sus puertos o en otros lugares, en los siguientes casos: “1) Cuando ellos sea necesario para el salvamento de vidas (art. 98 UNCLOS; Convenio SAR; Cap. V Anexo del SOLAS; etc.); 2) Cuando ello constituya el medio más razonable de que dispongan las autoridades del Ribereño para prevenir, controlar o reducir la contaminación del medio ambiente (cfr. arts. 192 y 194 UNCLOS)...”

En el mismo sentido, la Organización Marítima Internacional (Directrices relativas a lugares de refugio para los buques necesarios de asistencia, Resolución A.949 (23), aprobada el 6 de diciembre de 2003, Londres) distingue dos situaciones: cuando está en peligro la vida de las personas a bordo del buque, y cuando un buque esté necesitado de asistencia pero no peligre la seguridad de la vida humana. En el primer supuesto, las reglas aplicables son: el Convenio de Búsqueda y Salvamento (SAR), el Manual internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR) y los documentos derivados de éstos. Respecto al segundo supuesto, la OMI señala lo siguiente: “1.3 cuando un buque se ve afectado por un suceso, el mejor método para impedir los daños o la contaminación debidos al deterioro progresivo del buque sería alijar la carga y el combustible y reparar el buque. Es preferible que esta operación se efectúe en un lugar de refugio. 1.4 Sin embargo, cuando se lleva un buque afectado por un suceso a un lugar de refugio cercano a la costa, se corre el riesgo de poner en peligro al Estado ribereño tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista ecológico, y de que las autoridades y la población locales manifiesten una fuerte oposición. 1.5 Si bien los Estados ribereños pueden manifestar cierta renuncia para aceptar buques dañados o descalabrados en sus respectivas zonas de responsabilidad debido, primordialmente, a la posibilidad de que se ocasionen daños al medio ambiente, de hecho resulta difícil ocuparse de manera satisfactoria y eficaz de un siniestro marítimo en mar abierta. 16. En determinadas circunstancias, cuando más tiempo un buque dañado esté obligado a permanecer a merced de los elementos en alta mar, mar es el riesgo de que se deteriore su estado o el de la mar, de que cambie el tiempo o las condiciones ambientales y de que, por consiguiente, se convierta en un riesgo mayor. 1.7 Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente puede tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa.”

7.2.2 El mar territorial: el paso inocente

El mar territorial es el espacio marino adyacente al territorio y a las aguas interiores. El artículo 3 de la Convención UNCLOS señala que los Estados tienen el derecho a fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de 12 millas marinas, medidas a partir de la línea de base normal o líneas de base rectas¹²⁵.

¹²⁵ Sobre la anchura del mar territorial, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) menciona que con base en la Sentencia del T.I.J en el asunto de las pesquerías anglo-noruegas, un Estado ribereño deber trazar tres límites distintos para su mar territorial. El primer trazado está relacionado con el límite interior, respecto de la tierra firme o de las aguas interiores. El segundo trazado corresponde al límite exterior, para determinar dónde termina el mar territorial y dónde comienzan los otros espacios adyacentes al mar territorial. Por último, el tercer trazado está el límite lateral, el cual separa los mares territoriales de los Estados cuyas costas son contiguas.

En relación a la anchura del mar territorial español, LACLETA MUÑOZ, ("Las fronteras de España en el mar... *cit.*, p. 6) menciona que España nunca admitió la vieja regla de las tres millas de anchura del mar territorial. La regla española era de seis millas de anchura, hasta la Ley 10/1977, de 4 de enero. La antigua anchura de mar territorial español, de seis millas, deriva de la Real Cédula de 1770, donde se establecía de una a dos leguas marinas la jurisdicción española en materia de represión del contrabando.

En iguales términos, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 72-73) señala que la anchura del mar territorial está establecida en Ley 10/1977 y en la ley de Puertos Marina Mecante. La primera legislación señala que la soberanía del Estado español fuera de su territorio y de sus aguas interiores al mar territorial hasta las 12 millas marinas. La segunda legislación establece que el mar territorial es la zona de navegación en la que España ejerce soberanía y que se extiende hasta una longitud de 12 millas náuticas.

Sobre los acuerdo para la delimitación convencional de mar territorial español, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p.496) indica que España ha suscrito varios tratados en la materia, de los cuales se destacan los dos Convenios de Guarda con Portugal, de 12 de febrero de 1976, sobre delimitación tanto del mar territorial y la zona contigua como de la plataforma continental. Sin embargo, el desacuerdo sobre la delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva entre las Canarias y Madeira ha impedido la ratificación de tales convenios. Además, el Convenio de París de 1974 sobre delimitación del mar territorial y zona contigua en el Golfo de Vizcaya. No obstante, España y Francia no han llegado a un acuerdo respecto a la delimitación del mar territorial de ambos países en el mar Mediterráneo. Asimismo, no existe un convenio sobre delimitación del mar territorial entre Marruecos y España.

En cuanto a los antecedentes de mar territorial mexicano, SZÉKELY (*Derecho del Mar*, editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, Ciudad de México, 1991, pp. 30-42) señala que con base en el principio *uti possidetis*, en 1821 México heredó la extensión máxima del mar territorial estipulada en el derecho internacional, la cual era tres millas náuticas. Posteriormente, la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación, del 18 de diciembre de 1902, estableció que el mar territorial abarcaba una distancia de tres millas marítimas, contadas a partir de la línea de la marea más baja en la costa firme o en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional. Sin embargo, la anchura del mar territorial fue modificada por el Decreto de Reforma a la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación, de 31 de agosto de 1935, en donde se establece que el mar territorial abarca hasta la distancia de nueve millas Asimismo, México jugó un papel

Como ya hemos mencionado, el proceso de consolidación de la institución del mar territorial no ha estado exento de conflictos, debido a que el mar territorial concentra los intereses del Estado ribereño y de la comunidad internacional. Por una parte, el Estado costero tiene intereses de exclusividad, con la finalidad de tener el control exclusivo sobre el mar territorial por motivos de seguridad, bienestar económico y protección ambiental. Por el otro lado, la comunidad internacional tiene intereses de inclusión, cuya finalidad es tener libertad de navegación en esa franja marítima. La conciliación entre los intereses de la libertad de navegación y del control exclusivo del Estado costero está plasmada en la Convención UNCLOS, la cual consagra el derecho de paso inocente de todos los Estados y la soberanía *sui generis* del Estado costero¹²⁶.

El Estado ribereño ejerce su soberanía sobre el mar territorial, así como sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de esa zona marítima. La Convención de Navegación Aérea, de 1919, fue la primera convención internacional en reconocer la soberanía del Estado ribereños sobre su mar territorial¹²⁷. Posteriormente, el artículo 1 de la Convención sobre el Mar territorial y la Zona Contigua, de 1958, estableció lo siguiente:

“Artículo 1.-

1.- La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus

importante para lograr un mar territorial de doce millas, en la Conferencia de Derecho del Mar de 1958. Actualmente, México no ha publicado cartas marinas oficiales con el trazado de líneas de base rectas para todo su mar territorial, en contravención al artículo 4 de la Convención de 1958 sobre Mar territorial y Zona Contigua.

Acerca de la legislación mexicana vigente sobre el mar territorial, podemos señalar que la anchura de doce millas del mar territorial mexicano está fijada por la por el artículo 25 de la Ley Federal del Mar.

¹²⁶ Respecto a los intereses de los Estados costeros y la comunidad internacional SHEKHAR GHOSH (“The Legal Regime of Innocent Passage through the Territorial Sea”, AAVV., *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001, p. 38) indica que el principio de control sobre el mar territorial tomó fuerza en el siglo XIV, con el concepto de “mare adjacens” de Bartolus, y posteriormente con la noción de “mare portio terrae” de Gentilis en el siglo XVI. Por su parte, la comunidad internacional está interesada en la libertad de navegación en el mar territorial debido a que la mayoría de las rutas del comercio marítimo cruzan, en algún momento, por el mar territorial de uno o varios Estados. Los cambios de ruta para evitar estos cruces incrementaría sustancialmente el costo de las mercancías y de las materias primas.

¹²⁷ Sobre el tema, véase GHOSH, Shekhar “The Legal Regime of Innocent Passage through the Territorial Sea”, *cit.*, p. 38.

costas designadas con el nombre de mar territorial...”

Sin embargo, la soberanía del Estado ribereño sobre su mar territorial no alcanza total plenitud, como es el caso de su territorio y sus aguas interiores, ya que dicha soberanía está limitada por el paso inocente de los buques de todos los Estados¹²⁸.

El paso inocente está regulado en los artículos 17 a 32 de la Convención UNCLOS. El artículo 19 de la Convención señala que el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Asimismo, el artículo 19 proporciona una lista *ad ejemplum* de una serie de actividades que no pueden considerarse paso inocente¹²⁹. Por su parte, el artículo 18 establece que el paso inocente contempla dos tipos de navegación¹³⁰: 1) el paso lateral, por el que cualquier buque extranjero puede navegar dentro del mar territorial de otro Estado para atravesar esa zona marítima; y 2) el llamado paso transversal, por medio del cual un buque puede pasar por dicho mar hacia o desde las aguas interiores. La navegación debe ser rápida e ininterrumpida. Por tal motivo, el contenido del derecho de paso inocente no incluye el fondeo o la detención

¹²⁸Sobre el tema, véase PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, pp. 356-363.

¹²⁹En relación al significado de paso inocente, CAMINOS, (Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*, p. 573) menciona que el artículo 19 de la Convención UNCLOS retoma la noción contenida en el artículo 14 (4) de la Convención sobre Mar territorial y Zona Contigua de Ginebra. Sin embargo el artículo 19 da una lista de actividades que se consideran perjudiciales para la paz, la cual no tiene el carácter taxativo. Sin embargo, la lista del artículo 19 (2) ha servido para objetivar la noción de paso inocente y reducir a un mínimo la discreción del Estado ribereño para determinar la inocencia del paso. Un Estado ribereño puede determinar la inocencia de un paso con base en la conducta que realice el buque durante su paso por el mar territorial, e impide que dicho Estado pueda considerar la no inocencia con referencia al carácter del buque. Por tal motivo, un Estado ribereño debe permitir el derecho de paso inocente a buques petroleros gigantes o buques de propulsión nuclear.

En sentido parecido, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 73) señala que con base en el artículo 19, un Estado ribereño puede considerar que un buque no está realizando un paso inocente cuando dicha nave está accidentada, lo cual genera una grave amenaza de contaminación, tampoco cuando un buque cuyas deplorables condiciones de navegabilidad pongan en alto riesgo el medio ambiente del Estado ribereño. Ambos supuestos son contrarios al buen orden y la seguridad del Estado ribereño.

¹³⁰Sobre el paso lateral o transversal, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 73-74) señala que es importante tener en cuenta esta distinción, debido a que esta clasificación conlleva consecuencias jurídicas distintas, como las establecidas en los artículos 25.2, 27 y 28 de la Convención UNCLOS.

del buque, salvo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación, o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultades graves, o se realicen con la finalidad de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro.

Todos los buques gozan del derecho de paso inocente, incluyendo los buques no comerciales, como los navíos de guerra¹³¹. No obstante, en cuanto a los submarinos o cualquier otro vehículo sumergible, la Convención UNCLOS señala que dichas embarcaciones sumergibles deben navegar en la superficie y enarbolar su pabellón durante su paso por el mar territorial de otro Estado.

Con base en el artículo 24 (1) de la Convención UNCLOS, el Estado ribereño está obligado a no poner dificultades al paso inocente de los buques extranjeros. HUGO CAMINOS señala que el artículo 24 (1) de la Convención UNCLOS limita la competencia del Estado ribereño para aplicar en su mar territorial las normas de la Convención o de sus leyes y reglamentos, ya que el Estado ribereño no puede imponer a los buques extranjeros requisitos que generen el efecto práctico de denegar o

¹³¹En cuanto al derecho de paso inocente de los buques de guerra, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit*, p. 74-75) señala que el paso inocente no depende del fin de la navegación, sino del comportamiento del buque en el curso del paso. Los buques de guerra gozan de inmunidad pero deben respetar la legislación del Estado ribereño. En caso contrario, un Estado ribereño puede invitar al buque de guerra a abandonar su mar territorial. Asimismo, en estos casos de incumplimiento por parte de un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales, el Estado del pabellón incurre en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño sufrido por el Estado ribereño.

En ese mismo sentido, CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 574) indica que un buque de guerra puede realizar ejercicios con armas; el lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves; el lanzamiento, recepción embarque de dispositivos militares. Dichas acciones son contrarias a la paz, buen orden y seguridad del Estado ribereño. En tales casos, el Estado puede usar la fuerza necesaria para compeler al buque de guerra a salir de su mar territorial.

En relación al paso inocente por el mar territorial español, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) menciona que la Orden 25/1985, de 23 de abril, determina que el paso de buques de guerra por el mar territorial español no requiere autorización especial. Sin embargo, dicho navío debe enarbolar su pabellón de forma bien visible y no podrá detenerse, arriar embarcaciones, poner en vuelo aeronaves, efectuar maniobras, ejercicio, trasvases o traslados de cualquier clase, así como tampoco realizar trabajos hidrográficos u oceanográficos.

obstaculizar el derecho de paso inocente, o discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste. Sin embargo, el Estado ribereño puede suspender temporalmente el paso inocente, si concurren los siguientes cinco requisitos¹³²: 1) la suspensión es indispensable para la protección de su seguridad; 2) la suspensión no discrimina de hecho o de derecho por razón de su pabellón; 3) la suspensión está limitada a determinadas áreas de su mar territorial; 4) la suspensión es temporal; y 5) El Estado realiza una publicidad internacional antes de iniciar la suspensión.

La Convención UNCLOS confiere competencias legislativas al Estado ribereño, en las siguientes materias¹³³: 1) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; 2) la protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones; 3) la protección de cables y tuberías; 4) la conservación de los recursos vivos del mar; 5) la prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca; 6) la prevención, reducción y control de la contaminación del medio ambiente marino; 7) la investigación científica marina; y 8) las de carácter fiscal, aduanero, inmigración o sanitarias. No obstante, la Convención establece una excepción a la competencia legislativa del Estado ribereño. Por tanto, las leyes y los reglamentos que dicte el Estado ribereño no pueden abarcar requisitos de diseño, construcción, equipo y manejo de los buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

Asimismo, el Estado ribereño puede exigir a los buques extranjeros que

¹³²Al respecto, véase CAMINOS, Hugo "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*, p. 574-575)

¹³³Sobre las competencias legislativas del Estado ribereño, CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*, p. 575) señala que la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 también otorgaba competencias legislativas al Estado ribereño. No obstante, esta convención no especificaba o limitaba las materias sobre las que era competente el Estado ribereño para dictar leyes o reglamentos.

utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico establecidos en su regulación, cuando estas medidas sean necesarias para la seguridad de la navegación¹³⁴.

Igualmente, la Convención UNCLOS confiere al Estado ribereño competencias jurisdiccionales en materia penal y en materia civil, respecto de los buques que navegan por su mar territorial.

En materia penal, la Convención UNCLOS otorga distintas competencias al Estado Ribereño, con base en el tipo de paso que realiza el buque extranjero dentro del mar territorial. En primer término, el Estado goza de plenas competencias jurisdiccionales penales, cuando el buque extranjero está navegando en paso vertical, procedente de las aguas interiores, de la misma manera que de las aguas interiores¹³⁵. En cuanto al paso lateral, la Convención realiza una clasificación de las competencias jurisdiccionales penales del Estado ribereño tomando en cuenta el tipo de infracción penal y si el delito se ha cometido antes de que el buque entrara en el mar territorial o cuando el buque estaba realizando el paso inocente. El artículo 27 (5) establece que el Estado ribereño no tiene jurisdicciones penales cuando el delito se ha cometido antes de que el buque entrara a aguas territoriales¹³⁶. En cambio, respecto a los delitos cometidos durante el ejercicio del derecho de paso inocente, el artículo 27 (1) de la Convención UNCLOS señala que el Estado ribereño no debería ejercer sus competencias jurisdiccionales penales sobre el buque extranjero, salvo en los siguientes supuestos¹³⁷: 1)

¹³⁴Al respecto, véase DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, p. 493

¹³⁵En estos términos, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 76-77.

¹³⁶Al respecto, véase CAMINOS, Hugo "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 577. Igualmente, GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 76.

¹³⁷Respecto al artículo 27.1, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 76-77) menciona que dicho artículo contempla supuestos tasados pero de amplia formulación. Una amplia gama de tipos delictivos pueden ser subsumida en los dos primeros supuestos. En el tercer supuesto, la existencia de jurisdicción se deja a la voluntad del capitán o del agente diplomático, sin ninguna delimitación *ratione materiae*. Por el contrario, el cuarto supuesto contempla conductas específicas.

En el mismo sentido, CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 577) destaca la

el delito tiene consecuencias en el Estado ribereño; 2) el delito puede perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; 3) el capitán del buque o un agente diplomático del Estado de pabellón solicita la asistencia del Estado ribereño; 4) las medidas son necesarias para la represión del narcotráfico marítimo.

Asimismo, la disposición prohibitiva del artículo 27 (5) contempla las siguientes dos excepciones: 1) en materia de protección y preservación del medio ambiente, relativa a la Parte XII de la Convención UNCLOS; y 2) los derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos, establecidos en la Parte V de la Convención.

Respecto a la primera excepción, la Convención UNCLOS confiere competencias ejecutivas por actos de contaminación al Estado ribereño. Por tanto, si el Estado ribereño puede adoptar medidas sobre un buque extranjero, cuando tenga motivos fundados para creer que dicha nave ha infringido sus leyes o reglamentos en materia de prevención y protección del medio ambiente. En tales casos, los Estado ribereños tienen derecho a solicitar información, interceptar, detener e inspeccionar el buque y, si los resultados de la inspección arrojan indicios de la comisión del delito, el Estado ribereño puede retener al buque, conducir a la nave a puerto e iniciar un procedimiento sancionador sobre el barco. Estas medidas son de carácter gradual. No obstante, el Estado no tiene que observar la secuencia ordinaria de las actuaciones antes señalada cuando el buque realice un acto de contaminación intencional y grave, debido a que dicha situación es

expresión “no debería” utilizada en el artículo 27 (1), y la frase “no podrá” empleada en el párrafo 5 de la misma disposición. La Convención UNCLOS utiliza diferentes formulaciones para reflejar la diferente naturaleza jurisdiccional de las zonas en las cuales el presente delito tuvo lugar. Por tanto, el Estado ribereño puede ejercer sus competencias jurisdiccionales penales cuando el presunto delito ha tenido lugar a bordo de un buque durante su paso inocente. Sin embargo, el artículo 27 (1) de la Convención UNCLOS insta a los Estado ribereños a no ejercitar su jurisdicción excepto en los cuatro casos especificados, por motivos de cortesía, más que por una obligación legal.

susceptible de producir importantes daños de contaminación¹³⁸.

En cuanto a la segunda excepción del artículo 27 (5), un Estado ribereño tiene competencias ejecutivas para hacer cumplir sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos del mar territorial. Por lo tanto, los Estados ribereños pueden visitar, inspeccionar, apresar e iniciar procedimiento sancionador sobre los buques que incumplan sus leyes o reglamentos en esta materia¹³⁹.

Otra competencia ejecutiva del Estado ribereño está consagrada en el artículo 111 de la Convención UNCLOS¹⁴⁰. Este artículo prevé el derecho de persecución, que permite a los Estados ribereños emprender la persecución de un buque extranjero, cuando existan motivos fundados para creer que dicha nave ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de este Estado¹⁴¹. Los navíos de guerra u otros buques oficiales autorizados del Estado ribereño pueden iniciar la persecución de un buque infractor extranjero, mientras dicho buque o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor. Asimismo, el buque perseguidor debe comenzar la persecución después de haber dado una señal visual o auditiva desde una distancia que permita al buque perseguido verla u oírlo. No es necesario que el buque perseguidor esté navegando en la misma zona

¹³⁸En estos términos, véase GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 75-76)

¹³⁹Sobre la excepción del artículo 27 (5) relacionada con la Parte V de la Convención UNCLOS, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 578) indica que el artículo 73, contenido en la Parte V de la Convención UNCLOS no establece que las medidas de ejecución solamente puede adoptarse en la zona económica exclusiva, por lo que el Estado ribereño también puede aplicar dichas medidas ejecutivas cuando el buque extranjero pase por el mar territorial.

¹⁴⁰Respecto al derecho de persecución, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p. 548) señala que la Convención sobre Alta Mar de 1958 también contempla el derecho de persecución en su artículo 23.

¹⁴¹Sobre el tema, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) señala que el derecho de persecución permite la autodefensa de los Estados ribereños frente a infracciones o delitos cometidos en las aguas sometidas a su jurisdicción o soberanía. El derecho de persecución impide que los buques infractores se puedan liberar de la jurisdicción penal de los Estados ribereños por el simple hecho de salir a alta mar al divisar un guardacostas.

marina que el buque perseguido, al momento de dar la orden de detenerse a este último. El buque perseguidor sólo puede continuar la persecución fuera del mar territorial o de la zona contigua cuando dicha persecución ha sido continua y no se ha interrumpido¹⁴². No obstante, el Estado perseguidor debe cesar la persecución del buque perseguido en el momento que este último entra en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. Si el buque perseguido es detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el derecho de persecución, el Estado perseguidor debe resarcir al buque perseguido todos los perjuicios o daños ocasionados por dicha detención o apresamiento¹⁴³.

Respecto a la supresión y represión de las amenazas a la protección marítima, debemos destacar que hay casos excepcionales en donde los Estados pueden detener e inspeccionar un buque sospechoso que navegue en el mar territorial de otro Estado. Así sucede, por ejemplo con las resoluciones 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009) y 1959 (2010)¹⁴⁴. A través de estas resoluciones, el Consejo de Seguridad autoriza a los Estados, que cooperan en la lucha contra la piratería en el mar frente a la costa de Somalia, a entrar en las aguas territoriales de Somalia, con el fin de reprimir los actos de piratería, en forma compatible con el régimen de alta mar en la materia. Este tipo de autorizaciones están limitadas en la *ratione loci* y la *ratione temporis*.

Asimismo, existen Estados ribereños sin una flota naval capaz de suprimir y reprimir las amenazas a la protección marítima en sus aguas territoriales.

¹⁴²Respecto a las condiciones para ejercer el derecho de persecución ininterrumpida, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (M/V "SAIGA" (No. 2) Case, Sait Vicent and the Grenadines v. Ginea, 1 de julio de 1999) señala en la sentencia del asunto del buque "Saiga" lo siguiente: "El Tribunal apunta que las condiciones para el ejercicio del derecho de persecución en caliente según el artículo 111 de la Convención son acumulativas; cada una de ellas debe ser satisfecha para que la persecución sea legítima bajo la Convención."

¹⁴³Sobre el derecho de persecución, véase PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, p. 390; DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, p. 548; CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 580

¹⁴⁴Al respecto, véase PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, p. 390.

Por tal motivo, tales Estados autorizan a los Estados con buques de guerra o con buques oficiales a realizar diversas actividades dentro de su mar territorial. Así sucede, por ejemplo con el Convenio para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de droga en el área del Caribe. A través de este acuerdo regional, los Estados ribereños autorizan a los Estados con buques de guerra a realizar las siguientes actividades: 1) entrar en sus aguas territoriales, con la finalidad de detener e inspeccionar un buque sospechoso de realizar narcotráfico marítimo; y realizar patrullajes antidrogas en sus aguas territoriales¹⁴⁵.

El artículo 28.3 de la Convención UNCLOS también otorga competencias jurisdiccionales civiles al Estado ribereño, respecto de todos los buques que se detengan voluntariamente en el mar territorial o naveguen por dicha zona procedentes de las aguas interiores. En contrasentido, con base en el artículo 28.1 de la Convención UNCLOS, un Estado ribereño no debería detener ni desviar de su ruta al buque extranjero para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona a bordo, cuando dicho buque realice una navegación lateral por el mar territorial o una navegación vertical hacia las aguas interiores¹⁴⁶.

Asimismo, en los casos en que el acto de jurisdicción va dirigido contra el buque como bien patrimonial, el Estado ribereño no puede adoptar contra el buque medidas de ejecución ni medidas cautelares, excepto por obligaciones contraídas por dicho buque con motivo o durante la navegación por el mar territorial¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Véase infra el apartado 26

¹⁴⁶ En cuanto las competencias jurisdiccionales civiles de un Estado ribereño, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit*, p. 77) señala que el artículo 28.1 utiliza la expresión “no debería”, por lo que dicha norma no parece imponer una obligación jurídica, sino una mera recomendación.

¹⁴⁷ Así, GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit*, p. 77.

7.2.3 Los Estrechos utilizados para la navegación internacional: el derecho de paso de tránsito

Como anteriormente mencionamos, los Estrechos son espacios marinos de gran importancia para el transporte marítimo internacional, debido a que el 75% del comercio marítimo pasa a través de algún estrecho o canal. Asimismo, las principales rutas de comercio marítimo deben atravesar estos “cuellos de botella” marinos, lo cual es aprovechado por los grupos criminales para realizar actos en contra de la protección del buque y de sus tripulantes. Por tal motivo, los Estados ribereños de estrecho deben contar con las facultades legales y los medios materiales necesarios para prevenir y reprimir dichos actos ilícitos¹⁴⁸. Sin embargo, a pesar de su importancia para el transporte marítimo, los Estados ribereños de estrechos y las potencias navales no habían logrado alcanzar un acuerdo internacional para regular ese espacio marino, hasta la suscripción de la Convención UNCLOS. A diferencia de otras Partes de la Convención UNCLOS, las disposiciones de la Parte III sobre estrechos internacionales no estuvieron basadas en ninguna de la Convención de Derecho del Mar de 1958¹⁴⁹. La Parte III de la Convención UNCLOS crea un nuevo régimen *sui generis* de navegación, el cual concilia los intereses de los Estados ribereños de estrechos y de las potencias navales, debido a las siguientes razones¹⁵⁰: 1) el nuevo régimen regula los estrechos más importantes para la navegación internacional a través de una serie de disposiciones menos restrictivo que el paso inocente; y 2) el régimen *sui generis* es más liberal que el paso inocente, pero menos permisivo que las disposiciones relativas a las libertades de navegación y

¹⁴⁸En estos términos, véase TIMOTHY D. HOYT, *op. cit.*, pp. 577-584.

¹⁴⁹En estos términos, véase NANDAN, S./ANTERSON, D.H., “Straits used for international navigation: a commentary on part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982”, AAVV., *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001, p. 245

En sentido parecido, DIEZ DE VELASCO (op. cit., pp. 504-505) indica que la Convención sobre el Mar territorial de 1958 solamente se limita a señalar que no se puede suspender el paso inocente de buques extranjeros que se utilicen para la navegación internacional entre una parte de alta mar y otra parte de alta mar, o en el mar territorial de un Estado extranjero.

¹⁵⁰Sobre el tema, véase CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 581-582)

sobrevuelo en alta mar¹⁵¹. En cambio, la Parte III de la Convención UNCLOS mantiene el mismo régimen jurídico del mar territorial, con respecto a las aguas, así como a su lecho y subsuelo.

La Parte III de la Convención UNCLOS regula los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de alta mar o de una zona económica exclusiva¹⁵². GABALDÓN GARCÍA menciona que un estrecho debe reunir los siguientes elementos para quedar sometido al régimen *sui generis* de la navegación¹⁵³:

¹⁵¹ Respecto a la diferencia entre el derecho de paso en tránsito y la libertad de navegación en alta mar, NANDAN y ANTERSON (*op. cit.*, p. 245) señala que las diferencias entre ambos conceptos son las siguientes: 1) el derecho de paso en tránsito debe ser ejercido en concordancia con los establecido en la Parte III y la libertad de navegación en alta mar está regulada en la Parte IV; 2) el derecho de paso en tránsito solamente permite el transitar rápida e ininterrumpida por el estrecho, y no acepta las maniobras de conducción; 3) el ejercicio del derecho de paso en tránsito debe realizarse con la única finalidad de navegar de una parte de alta mar o zona económica exclusiva a otra parte de alta mar o zona económica exclusiva.

¹⁵² En cuanto al régimen jurídico español sobre estrechos internacionales DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p. 505) señala que España realizó nueve declaraciones interpretativas al momento de firmar la Convención UNCLOS, con los siguientes objetivos: 1) reducir los posibles problemas que acarrearía la aplicación de la Convención en el ejercicio del derecho del paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar; 2) reflejar las competencias legislativas y reglamentarias del Estado ribereño en materia de tráfico aéreo y prevención y control de la contaminación en ese espacio marítimo, sin negar y obstaculizar el derecho de paso en tránsito por Gibraltar.

Igualmente, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 370) menciona que el Real Decreto de 4 de abril de 2007 (B.O.E. No. 81, de 2007) reconoce el régimen de paso en tránsito de los estrechos internacionales españoles y prevé las medidas aplicables a los buques que realizan descargas contaminantes en los estrechos, donde España ejerce jurisdicción. Sin embargo, el autor citado indica que la legislación antes mencionada tiene un error de orden técnico, ya que los Estados ribereños tienen soberanía, y no jurisdicción, en esta zona marítima.

Sobre el estrecho mexicano de Yucatán, SALAZAR-LÓPEZ ("Protección de la Soberanía Nacional en las Zonas Marinas Mexicanas", publicado en la revista electrónica argentina *Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 2, agosto de 2010, obtenida en: <http://estudiosmaritimos.wordpress.com> (consultado el 10 de octubre de 2010)) señala que el estrecho de Yucatán es una espacio marítimo sin importancia para el gobierno mexicano, a pesar de que el mismo es una ruta marítima importante. La legislación mexicano no regula la figura del estrecho internacional, que emana del artículo 34 de la Convención UNCLOS. Sin embargo, debemos señalar que el estrecho de Yucatán no puede ser considerado como un estrecho internacional, en los términos de la disposición antedicha, debido a que tiene una extensión de 120 millas de ancho.

¹⁵³ La afirmación corresponde a GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 78-79).

En el mismo se manifiesta DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 505-506). En su exposición sobre los elementos relevantes de los estrechos internacionales, el autor citado señala que el elemento funcional de los estrechos internacionales debe ser

“i) el elemento geográfico: el brazo de agua pone en comunicación zonas de alta mar o económicas exclusivas; ii) el elemento jurídico: las aguas del estrecho han de tener la condición de mar territorial (de uno de más Estados); y iii) el elemento funcional: el estrecho tiene que ser utilizado para la navegación internacional.”

El régimen de navegación en los estrechos internacionales está caracterizado por el concepto de derecho de paso en tránsito. En los estrechos internacionales, todos los buques y aeronaves, incluyendo los navíos y los aviones de guerra, gozan del derecho de paso en tránsito. El derecho de paso en tránsito es similar al derecho de paso inocente. Sin embargo, como hemos señalado anteriormente, el derecho de paso en tránsito es más liberar que el derecho de paso inocente, con base en los siguientes elementos¹⁵⁴: 1) el Estado ribereño de estrecho no puede suspender el derecho de paso en tránsito; 2) el derecho de paso en tránsito permite que las embarcaciones sumergibles puedan atravesar el estrecho en inmersión; 3) el Estado ribereño no puede detener un buque en tránsito

recogido mediante factores objetivos, como son: *“el número de buques y banderas que usas el estrecho, su tonelaje total, el valor de las mercancías, que se trate de una vía de paso más corta o única...”*.

¹⁵⁴En términos similares, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 602-603) señala que desde la perspectiva de la seguridad de los Estados con estrecho en sus costas, el paso de tránsito es totalmente negativo, debido a que estos espacios marinos quedan abiertos por completo a la libre navegación marítima y aérea. Las potencias navales lograron obtener sus aspiraciones durante las negociaciones de la III conferencia de las Naciones Unidas, ya que el régimen de la navegación por los estrechos internacionales es más favorable a los buques extranjeros que el paso inocente por el mar territorial. Esta situación tiene repercusiones para España, respecto a la libre navegación a través del estrecho de Gibraltar de buques y aeronaves de guerra extranjeros, a pesar de ser un sector estratégico para la defensa del Estado español.

En el mismo sentido, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 366) menciona que las disposiciones de paso en tránsito de aeronaves del Estado son lesivas para la seguridad del Estado ribereño del Estrecho, con base en el siguiente argumento: *“...los aviones militares de un tercer Estado que sobrevuelan un estrecho en ejercicio del derecho de paso en tránsito, sólo normalmente estarían obligados a cumplir las medidas de seguridad establecidas por el Reglamento del Aire. Pero ¿quién califica si la situación es normal o no? ¿Por qué razón en situaciones excepcionales no deben cumplir las aeronaves militares con los requisitos de identificación? ¿No se está perjudicando con ello la seguridad de la navegación aérea en zonas de gran densidad de tráfico, como son los estrechos utilizados para la navegación internacional? ¿No se están poniendo limitaciones excesivas a la soberanía y a las exigencias de defensa del Estado ribereño del estrecho en cuyo territorio podrían penetrar sorpresivamente aeronaves de guerra extranjeras? Consideraciones de este tipo están en la base de la resistencia de la delegación de España a la aceptación global del régimen de paso en tránsito y de la presentación de la enmienda de forma...”*.

por incumplimiento de las normas relativas a la contaminación, excepto cuando dicha nave causa o amenaza causar graves daños al medio ambiente marino del estrecho; y 4) las aeronaves puede ejercer el derecho de paso en tránsito.

El régimen de paso inocente es aplicable para algunos estrechos, con la única diferencia de que el paso inocente en esos espacios marinos no puede ser suspendido. Los estrechos en donde opera el paso inocente son los siguientes: los que unen el mar territorial de un Estado con la alta mar o la zona económica exclusiva de otro Estado y los formados por una isla de un Estado ribereño y su territorio continental, cuando al otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que traviere una zona económica exclusiva.

El paso en tránsito consiste en la navegación o sobrevuelo rápido e ininterrumpido por el estrecho, salvo los casos de dificultad grave o de fuerza mayor. Las obligaciones de los buques que ejercen el derecho de paso en tránsito están señaladas en el artículo 39. El artículo 39.1 de la Convención UNCLOS indica que durante el paso en tránsito los buques y aeronaves deben avanzar sin demora, abstenerse de realizar actos de amenaza, de uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho y de toda actividad que no este relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido¹⁵⁵. Asimismo, el artículo 39.2 de la Convención UNCLOS estipula que los buques deben cumplir con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas en materia de seguridad en el mar y de prevención de la contaminación por

¹⁵⁵Respecto a las obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso por los estrechos internacionales, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p. 508) señala lo siguiente: *“Queda por aclarar el sentido del art. 39.1.c) de la Convención, donde se obliga a los buques y aeronaves en tránsito rápido a abstenerse “de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria para fuerza mayor o por dificultades graves”, fórmula que también aparece en el párrafo 2.º del artículo 18, que trata del paso inocente por el mar territorial, y donde tampoco aclara su significado. Esta fórmula puede abrir la puerta a interpretaciones arbitrarias de los usuarios sobre lo que pueda estar permitido a una agrupación aeronaval de combate o a un convoy que navegue por un estrecho internacional, por ejemplo, en una situación de crisis.”*

buques. Por su parte, los Estados ribereños están obligados a no obstaculizar el paso en tránsito y a dar publicidad de la manera adecuada de cualquier peligro para la navegación dentro del estrecho, del cual tengan conocimiento¹⁵⁶.

Las competencias ejecutivas de los Estados ribereños de estrecho son más acotadas, con respecto de las facultades conferidas a los Estados ribereños en relación al paso inocente. Los Estados ribereños no pueden tomar medidas de ejecución sobre los buques o aeronaves que violan las obligaciones impuestas en el artículo 39 durante el ejercicio del derecho de paso en tránsito. En los casos de la violación de esas obligaciones, el Estado de pabellón incurre en responsabilidad internacional. Sin embargo, el Estado ribereño de estrecho no puede denegar el derecho al paso en tránsito en los casos violaciones de dichas obligaciones. El Estado ribereño únicamente puede plantear el asunto a través de los medios diplomáticos o de otros modos de solución de controversias, al ser una transgresión al Derecho internacional. En contrasentido, el artículo 25.1 confiere competencias ejecutivas al Estado ribereño para impedir todo paso que no sea inocente¹⁵⁷. Además, el artículo 233 de la Parte XII de la Convención

¹⁵⁶En relación a la obligación de no obstaculizar el derecho de paso en tránsito, NANDAN y ANTERSON (*op. cit.*, p. 245) señala que la expresión “*no obstaculizar el paso*” significa que el movimiento no ha de ser obstruido retrasado, dificultado o impedido por obstáculos materiales. Por tal motivo, un Estado ribereño de estrecho no puede permitir la construcción de instalaciones marinas que impidan o dificulten el tránsito por el estrecho. Asimismo, el Estado ribereño de estrecho no puede imponer requerimientos legales que retrasen el tránsito por el estrecho, ni arrestar buques en tránsito.

Respecto a la construcción de instalaciones o estructuras en el estrecho de Gibraltar, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p.508) menciona que los Gobiernos de España y de Marruecos han suscritos acuerdos (B.O.E. de 9 de enero de 1981, 13 de diciembre de 1989 y 2 de febrero de 1991) para auspiciar la realización de estudios de viabilidad y la promoción del proyecto de un enlace fijo entre Europa y África a través del estrecho de Gibraltar. Los resultados de investigaciones han concluido que la construcción de un túnel subterráneo excavado en el subsuelo marino a partir de tierra firme es la mejor solución para no impedir ni entorpecer la navegación de superficie o en inmersión por el Estrecho de Gibraltar, así como para cumplir con lo establecido en la Convención UNCLOS.

¹⁵⁷Sobre las medidas de ejecución sobre los buques o aeronaves que violan las obligaciones del artículo 39 de la Convención de la UNCLOS, HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 583) menciona lo siguiente: “*La historia legislativa indicaría que el derecho de paso en tránsito definido en el artículo 38, no está ligado a las obligaciones enumeradas en el artículo 39. Este último consistiría más bien e el código de conducta,*

UNCLOS otorga al Estado ribereño competencias ejecutivas sobre situaciones concretas, y no sobre todas las materia en las que posee competencia legislativa. Este precepto legal únicamente confiere competencias ejecutivas al Estado ribereño de estrecho cuando existe un nexo directo entre una violación a la seguridad de la navegación o al control de la contaminación, según los artículos 42.1.a y 42.1.b respectivamente, por parte de un buque que no goce de inmunidad soberana, y un daño grave o una amenaza de daño grave al medio marino del estrecho¹⁵⁸.

En cuanto a las competencias legislativas del Estado ribereño de estrecho, el artículo 42 de la Convención UNCLOS señala que el Estado costero tiene competencias legislativas en las siguientes materias: 1) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; 2) la prevención, reducción y control de la contaminación; 3) la prohibición de la pesca; 4) el embarco y desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención con las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios.

En el caso de las competencias legislativas en materia de seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, los Estados ribereños de estrechos pueden designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico para la navegación por los estrecho. Esta facultad también está presente en el paso inocente por el mar territorial. Sin

cuya violación no faculta a los Estados ribereños a tomar medidas de ejecución contra el buque que transita por el estrecho.”

¹⁵⁸Sobre las competencias ejecutivas del Estado ribereño de estrecho, HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 584-589) señala lo siguiente: *”Dado que el artículo 42 (2) prohíbe a los Estados ribereños de estrechos dictar leyes y reglamentos que tengan el efecto de negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso en tránsito, se hace necesario conciliar esta disposición con el citado artículo 233 que autoriza a aquellos a tomar las “medidas apropiadas de ejecución” para prevenir daños graves al medio marino del estrecho. Como el artículo 222, de la Parte XII de la Convención, permite la inspección física del buque, y su retención si fuese necesario, como también la iniciación de procedimientos legales, podría afirmarse que este es el tipo de medidas de ejecución que prevé el artículo 233.”* Asimismo, los Estados ribereños de estrecho pueden tomar en cuenta los siguientes factores para calcular la posibilidad de amenaza de daño grave: los casos de accidentes en el estrecho, el tamaño del buque y la cantidad y el tipo de carga del buque.

embargo, los procedimientos para designar o sustituir las vías marítimas o dispositivos son distintos en ambos espacios marítimos. En el caso del mar territorial, el Estado ribereño debe “tener en cuenta” las recomendaciones de las organizaciones internacionales competentes. En cambio, el Estado ribereño de estrecho debe someter su propuesta a la organización internacional competente. Posteriormente, la organización internacional adoptara las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico, convenidas con el Estado ribereño, después de lo cual este último puede designar, establecer o sustituir dichas vías o dispositivos.

Al igual que en los casos de violación a las obligaciones del derecho de paso de tránsito, el artículo 42 de la Convención UNCLOS estipula que los Estados ribereños no pueden aplicar sus leyes y reglamentos de forma alguna que en la práctica surtan el efecto de negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso en tránsito. Al igual que en el artículo 39, la competencia estipulada por el artículo 42 tampoco tiene carácter ejecutivo. Por tal motivo, las naves transgresoras no pueden ser detenidas, ni estar sujetas a controles que puedan menoscabar el paso en tránsito. El Estado ribereño transgredido solamente puede recurrir a los procedimientos legales contra el buque o contra el Estado del pabellón, en los casos de buques que gocen de inmunidad soberana. Tanto el buque como el Estado del pabellón incurren en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los Estados ribereños de estrechos transgredidos¹⁵⁹.

¹⁵⁹Sobre este particular, véase CAMINOS, Hugo, “Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 584-585.

En términos parecidos se manifiesta DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 507-508). En su exposición sobre el tema competencias ejecutivas de los Estados ribereños con estrecho, el autor citado menciona que las disposiciones sobre los deberes de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito no son más que meras exhortaciones, sin carácter coercitivo para los buques y aeronaves que utilizan los estrechos internacionales. Toda vez que el Estado ribereño está limitado por su obligación de no obstaculizar o suspender de cualquier forma el paso de tránsito.

7.2.4 Las facultades de los Estados en la zona contigua

El artículo 33 de la Convención UNCLOS estipula que la zona contigua es el espacio marino adyacente al mar territorial, cuya extensión no puede extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. La existencia de la zona contigua depende de la potestad de cada Estado, ya que la Convención UNCLOS no establece directamente este espacio marítimo, solamente otorga legitimación internacional para su creación¹⁶⁰.

La zona contigua es un área marítima que se superpone o solapa con el espacio de la zona económica exclusiva o con el espacio de la alta mar, cuando el Estado ribereño carezca de zona económica exclusiva. Por tal motivo, el régimen jurídico de la zona contigua está relacionado con estos dos últimos espacios marítimos¹⁶¹.

¹⁶⁰En estos términos, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 80.

Sobre la zona contigua española, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p.499) señala que España incluye la zona contigua dentro de las aguas donde ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción, con base en el artículo 7.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En cuanto a la zona contigua de México, podemos señalar que la Ley Federal del Mar regula las aguas contiguas en sus artículos 42 a 45. el artículo 43 del ordenamiento antedicho estipula que la zona contigua de México se extiende a 24 millas marinas. Asimismo, el artículo 42 señala que la nación mexicana tiene competencias para tomar las medidas de fiscalización necesarias con el objetivo de prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y a sus reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, que se hayan cometido en las aguas marinas interiores o en el mar territorial mexicano.

¹⁶¹Respecto al régimen jurídico de la zona contigua, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 80-81) indica que el régimen jurídico de la zona contigua es el mismo que el régimen de la zona económica exclusiva o, en caso de que el Estado ribereño carezca de zona económica exclusiva, que el régimen de la alta mar.

En sentido parecido, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 580) señala lo siguiente: "*La Convención de Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 describía a la zona contigua como "una zona de alta mar". La formulación del artículo 33 omite esa referencia pues conforme al artículo 55 de la Convención, el Estado ribereño podrá establecer una zona económica exclusiva "en un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste". Como es obvio, en este caso, la zona contigua y la zona económica exclusiva se superpondrían y la primera dejaría de ser parte de alta mar. En este supuesto, la confluencia de ambos regímenes, según un autor, haría que las cuestiones entre los derechos del Estado ribereño y los derechos de otros Estados no estarían regidos por el principio de la libertad de los mares, "sino que sería siempre necesario*

El Estado ribereño únicamente tiene competencia ejecutiva para prevenir o sancionar las infracciones cometidas en su territorio o mar territorial a su legislación aduanera, fiscal, inmigratoria o sanitaria. Por tal motivo, el Estado ribereño puede aplicar a los buques infractores, que navegan en su zona contigua, las sanciones establecidas en su legislación, cuando la transgresión fue cometida en el territorio o en el mar territorial del Estado costero. Por otra parte, el Estado ribereño puede interceptar, detener, inspeccionar y conducir a puerto, a los buques sospechosos que ingresen a la zona contigua, con la finalidad de prevenir las infracciones comprendidas en el artículo 33 de la Convención UNCLOS¹⁶².

En cuanto al derecho de persecución ininterrumpida en la zona contigua, el Estado ribereño puede emprender la persecución de un buque extranjero y continuar fuera de la zona contigua si ha sido ininterrumpida, cuando el Estado ribereño tenga motivos fundados para creer que dicho buque ha cometido una infracción en materia aduanera, fiscal, inmigratoria o sanitaria¹⁶³.

7.2.5 La jurisdicción del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva tiene sus antecedentes en las declaraciones unilaterales de Chile, de Perú y de varios países árabes realizadas entre 1947 y 1949. Las declaraciones unilaterales antes mencionadas tienen los

comparar y resolver el conflicto entre las detalladas disposiciones de la Parte XV sobre la zona económica exclusiva y los artículos 33 y 111 relativos a la zona contigua...".

¹⁶²En cuanto a las competencias ejecutivas del Estado ribereño en la zona contigua, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 80-81) señala que la competencia del Estado ribereño es funcional y subordinada, debido a que sólo alcanza a las materias enumeradas en el artículo 33 y porque el ejercicio de las potestades preventivas y sancionadoras del Estado ribereño sólo pueden realizarse cuando se haya conculcado o pretenda conculcar el orden jurídico en el territorio del Estado ribereño.

¹⁶³Al respecto, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 580.

siguientes puntos en común¹⁶⁴: 1) la jurisdicción sobre el lecho y el subsuelo marino; y 2) la libertad de navegación y de sobrevuelo.

Posteriormente, en 1952, Chile, Ecuador y Perú realizaron la Declaración de Santiago¹⁶⁵. A través de esta declaración, los tres países declarantes sostuvieron que la extensión del mar territorial y de la zona contigua son insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de la fauna y flora marítima localizadas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, y sobre las cuales tienen derecho los países costeros. En consecuencia, los tres países declarantes proclamaron la soberanía y jurisdicción exclusiva que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas. Asimismo, los países declarantes manifestaron que la Declaración de Santiago no significa el rechazo o desconocimiento de las limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción del Estado costero establecidas en el Derecho internacional en favor del paso inocente, a través de la zona señalada para los buques de todos los Estados¹⁶⁶.

¹⁶⁴En estos términos, véase COSSÍO DÍAZ, José Ramón, “la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva”, publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. VI, 2006, p. 932.

¹⁶⁵Respecto a la Declaración de Santiago, ROMERO REYES (“Jurisdicción penal del Estado Mexicano para sancionar delitos contra la salud cometidos en la zona económica exclusiva”, publicado en la revista mexicana *Ciencia y Mar*, vol. 29, mayo-agosto 2006, p. 19) menciona que en 1945, el presidente de los Estados Unidos, Truman, emitió la proclama 2667 que establece la política de los Estados Unidos en relación con los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental. Este hecho desencadenó que Perú, Chile y Ecuador fijaran la extensión de su mar territorial hasta 200 millas náuticas, como medida de compensación a falta de plataforma continental.

¹⁶⁶Vid. Declaración sobre Zona Marítima de Chile, Ecuador y Perú, el 18 de agosto de 1952, en Santiago de Chile.

Sobre la Declaración de Santiago de 1952, véase KOH (“The exclusive economic zone”, AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001, p. 158-160) señala que la Declaración de Santiago originó que otros países latinoamericanos se unieron a las reclamaciones de Chile, Perú y Ecuador, para denunciar el viejo, injusto y obsoleto orden legal. Así sucede, por ejemplo con la Declaración de Montevideo sobre Derecho del Mar de 1970 y la Declaración de los Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar de 1970, en Lima. Respecto a la primera, la Declaración de Montevideo fue suscrita por Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay. En ella, los países declarantes reconocieron que los Estados ribereños tienen el derecho para establecer los límites de soberanía jurisdicción marítima, con base en

A partir de la Declaración de Santiago, la comunidad internacional estableció una discusión en materia de reivindicaciones marítimas en la zona económica exclusiva, con dos principales vertientes¹⁶⁷: 1) los Estados que buscaban el ejercicio de competencias para fines económicos específicos; y 2) los Estados que perseguían incrementar el ejercicio de las competencias del Estado ribereño.

Otro avance del concepto de ZEE tuvo lugar con la Declaración de Santo Domingo de 1972, en donde participaron quince Estados del Caribe, entre ellos México. La Declaración de Santo Domingo es importante debido a que puso énfasis en tres elementos sustanciales del concepto actual de zona económica exclusiva. En primer término, la Declaración destacó la jurisdicción patrimonial del Estado ribereño sobre los recursos renovables y no renovables existentes en esa zona marítima. En segundo lugar, la Declaración desarrolló el término de mar patrimonial. En tercer término, la Declaración señaló que el mar territorial y el mar patrimonial no pueden extenderse más allá de 200 millas náuticas. Este último punto difiere de la Declaración de Santiago, en donde no se especificó una extensión máxima para el mar patrimonial¹⁶⁸.

Con base en los antecedentes antedichos, la comunidad internacional desarrolló el concepto de zona económica exclusiva en la Convención de las

sus características geográficas y geológicas. Por su parte, la Declaración de los Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar fue suscrita por veintidós Estados, entre ellos México.

¹⁶⁷Sobre en particular, véase COSSÍO DÍAZ, José Ramón, "la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva... cit., p. 932

¹⁶⁸En relación a la Declaración de Santo Domingo, véase KOH, Tomy T., "The exclusive economic zone... cit., pp. 160-161.

En el mismo sentido, ROMERO REYES (*op. cit.*, p. 19) indica que algunos Estados de África celebraron un Seminario Regional sobre el Derecho del Mar en Yaoundé, del 20 al 20 de julio de 1972, donde se concluyeron disposiciones sobre la zona económica exclusiva en el mismo sentido que la Declaración de Santo Domingo. El principal punto de similitud entre ambas declaraciones son el concepto de mar patrimonial. Sin embargo, dicho concepto fue cambiado por el término zona económica exclusiva, debido a que el primero tiene una connotación gramatical de propiedad, situación que genera confusión entre los derechos de propiedad de esa zona marítima y los derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos en ese espacio marítimo.

Naciones sobre el Derecho del Mar de 1982. Las disposiciones relativas a la zona económica exclusiva de la Convención UNCLOS reflejan el equilibrio entre el interés de los países ribereños sobre los recursos de los espacios marítimos más allá de su mar territorial y el interés de las potencias marítimas de mantener las libertades del mar. Asimismo, la Convención UNCLOS dota al Estado costero de una serie de facultades específicas para el aprovechamiento económico de esas aguas y la explotación de los recursos vivos, en la franja de mar adyacente al mar territorial. Por tal motivo, la Convención no otorga al Estado ribereño una plena soberanía territorial sobre la zona económica exclusiva, debido a que la comunidad internacional también goza de derechos sobre esta franja de mar¹⁶⁹.

¹⁶⁹Sobre la carencia de soberanía absoluta por parte del Estado ribereño en la zona económica exclusiva, COSSÍO DÍAZ, José Ramón, ("la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva... cit., p. 933-934) indica que la Suprema Corte de Justicia de México consideró incorrectamente a la zona económica exclusiva de México como parte del territorio nacional, en la resolución del Amparo Directo en Revisión 23/2005. El tema central de la resolución consistió en determinar si la Zona Económica Exclusiva puede ser considerada parte del territorio nacional, para efectos de sancionar la conducta delictiva cometida en dicha zona, ya que con base en la determinación final del planteamiento antedicho, se puede afirmar que se está ante un delito de introducción de narcóticos al país de manera consumada, o bien, no consumada. Dentro de la resolución, los ministros manifestaron que la Nación mexicana ejerce derechos de soberanía y jurisdicción sobre la zona económica exclusiva, en donde los Estados extranjeros gozan de derechos, libertades y obligaciones. Además, los ministros señalaron que el Estado mexicano, como Estado parte de la Convención UNCLOS, puede legislar todo lo relacionado con la zona económica exclusiva, debido a los derechos de soberanía y jurisdicción que tiene sobre dicha zona, la cual se considera como patrimonio nacional, siendo un bien de dominio público. Asimismo, los ministros consideraron que las normas nacionales e internacionales permiten observar tres aspectos fundamentales, para establecer su dentro del concepto jurídico-político de territorio nacional, se comprende la zona económica exclusiva, los cuales son los siguientes: a) la facultad para crear las leyes en materia de derecho del mar; b) ejercicio de soberanía; y c) ejercicio de jurisdicción. Por último, los ministros sostuvieron que el concepto jurídico-político de territorio nacional, circunscribe la aplicación de la ley penal de la Nación mexicana, de acuerdo al lugar donde se haya desplegado la conducta delictiva, por lo que esta aplicación debe realizarse en aquellos lugares que estén sometidos a su soberanía, jurisdicción y en donde el Estado mexicano ejerza facultades legislativas. Por tal motivo, se considera a dicha zona como territorio nacional, para efectos del artículo 194, fracción II del Código Penal Federal. Los ministros fundaron lo antes expuesto en el artículo 2 de la Ley Federal del Mar, ya que dicho ordenamiento rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y más allá de éste, en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y otros derechos. Los ministros realizaron una interpretación errónea el artículo 2 de la Ley Federal del Mar, ya que dicha disposición distingue entre las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y la zonas marinas más allá de éste, dentro de estas últimas está la zona económica exclusiva. Asimismo, se debe considerar parte del patrimonio nacional los recursos de la zona económica exclusiva y los derechos limitados que se ejercen sobre dicha zona, no la zona misma, y que el concepto de territorio nacional es

La zona económica exclusiva es una institución con naturaleza autónoma, *sui generis* y propia. Las disposiciones de la Parte V de la Convención determinan la naturaleza de este espacio marino¹⁷⁰. La zona económica exclusiva está regulada en los artículos 55 al 77 de la Convención UNCLOS. La Convención UNCLOS define a la zona económica exclusiva como el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, el cual no puede extenderse más allá de 200 millas a partir de las líneas de base utilizadas para medir el mar territorial.

Los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado costero están plasmados en el artículo 56 de la Convención UNCLOS. Con base en esta disposición, el Estado ribereño tiene derechos soberanos para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales del mar, sean vivos o no, sean renovables o no. Asimismo, el Estado ribereño tiene jurisdicción para el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la protección y la tutela de los recursos naturales de la ZEE¹⁷¹. En concreto, el régimen jurídico de la

distinto del concepto de patrimonio nacional. La zona económica exclusiva no es parte del territorio mexicano y el Estado mexicano no puede aplicar su legislación penal de forma unilateral, debido a que sólo ejerce derechos de soberanía, y tiene jurisdicción y facultades para dictar leyes de acuerdo con los supuestos establecidos en el artículo 56 de la Convención UNCLOS.

En sentido parecido se manifiesta KOH ("The exclusive economic zone... cit., pp. 160-161), quien señala que la delimitación de extensión, derechos y deberes en la zona económica exclusiva generó un conflicto entre la comunidad internacional. En particular, la jurisdicción exclusiva en materia de pesca. Los países costeros en desarrollo mantuvieron un conflicto con los países pesqueros de aguas lejas. Los países costeros en desarrollo no contaban con una flota pesquera capaz de competir con las flotas pesqueras modernas de países pesqueros desarrollados, como Japón, la Unión Soviética y los Estados Unidos. Estos últimos sostenían la doctrina de libertad de pesca en la alta mar. En contraposición, los Estados costeros en desarrollo se declararon a favor del reconocimiento de la soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos vivos y no vivos en una zona adyacente a su mar territorial. El desarrollo de la Convención UNCLOS pudo conciliar este conflicto.

¹⁷⁰ En este sentido, véase RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis "La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional", publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 73/2009, editado por el Real Instituto Elcano, Madrid, mayo de 2009, pp. 2-3. También, MARÍN CASTÁN, Fernando "Marco jurídico de la seguridad marítima", AAVV., *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, pp. 188-189.

¹⁷¹ Sobre los derechos de los Estados ribereños en la zona económica exclusiva, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre

zona económica exclusiva otorga al Estado ribereño el aprovechamiento exclusivo o preferente tanto de los recursos vivos como no vivos. Por tal motivo, cada Estado ribereño fija la extensión de su zona económica exclusiva, dentro de los límites antes mencionados¹⁷².

Derecho del Mar... cit., p. 588) señala que hay un asunto vinculado con la naturaleza jurídica de la zona económica exclusiva el cual es la cuestión de los derechos residuales, es decir, establecer si los derechos no atribuidos por la Convención al Estado ribereño o a otros Estados en la zona, pertenecen al primero o a los segundos. Esta cuestión fue resuelta por la llamada fórmula Castañeda, propuesta por el jurista mexicano Jorge Castañeda. La propuesta hizo avanzar las negociaciones de la Tercera Conferencia y quedó plasmada en el artículo 59 de la Convención UNCLOS.

¹⁷²Respecto de la delimitación de la zona económica exclusiva, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 82-83) establece que en el caso de España, la Ley 15/1978 creó y reguló la zona económica exclusiva. La zona económica española tiene una extensión de 200 millas, contadas desde las líneas rectas que sirven para medir el mar territorial. En los casos de los archipiélagos españoles, las líneas de base para medir la zona económica exclusiva se trazan desde los puntos extremos de las islas e islotes. No obstante, esta forma para medir la zona económica exclusiva únicamente son aplicables a los Estados archipelágicos. Este trazado no se lleva a cabo en la práctica, debido a la ratificación de la Convención UNCLOS, por parte del Estado español. La zona económica española solamente se creó en las aguas españolas del océano Atlántico y en el mar Cantábrico. Sin embargo, la Ley de Puertos y Marina Mercante define a la zona económica exclusiva como el área que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas cotadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél. Esta disposición genera que la zona económica exclusiva se extiende alrededor de todo el litoral español, incluyendo las costas peninsulares o insulares del Mediterráneo, lo cual extiende la aplicación de las materias reguladas por la ley antes mencionada, como son la seguridad de la navegación y lucha contra la contaminación del mar, sobre dichas zonas. Las disposiciones de la Ley de Puertos y Marina Mercante son contrarias a lo dispuesto por el RD 1315/1997, dictado en desarrollo de la Ley 15/1978 y modificado posteriormente por el RD 431/2000. La disposición antes mencionada ha creado una zona de protección pesquera en el Mediterráneo. Por lo tanto, España tiene derechos soberanos a efectos de la conservación de los recursos marinos vivos, así como para la gestión y control de la actividad pesquera. Lo anterior genera que España tenga derechos más limitados que los inherentes a la zona económica exclusiva, como es la competencia y jurisdicción para la preservación del medio marino.

Respecto a la zona de protección pesquera española en el Mediterráneo, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 534-535) menciona que la zona de protección pesquera es un híbrido entre las zonas unilaterales de pesca anteriores a la Tercera Conferencia sobre Derecho del mar y la zona económica exclusiva consagrada en la Convención UNCLOS. El objetivo de tales zonas es evitar la explotación incontrolada de los recursos pesqueros en el mismo espacio marino por parte de buques factoría de terceros Estados. La zona de protección pesquera española es conforme con los artículos 55 a 57 de la Convención UNCLOS y con el Derecho comunitario. Sin embargo, Francia ha protestado la creación de dicha zona a través de la nota verbal de 22 de febrero de 1998, debido a la aplicación del principio de la equidistancia que defiende el Real Decreto para delimitar tal zona. Asimismo, Francia ha creado su propia zona de protección ecológica en el Mediterráneo, por medio de la Ley 2002-346, de 15 de abril de 2003, y desarrollada por el Decreto 2004-33, de 8 de enero de 2004 (J.O. De 16 de abril de 2004 y 10 de enero de 2004), con la finalidad de preservar y proteger el medio marino en su costa mediterránea.

En cuanto a la delimitación de la zona económica mexicana, SZÉKELY (*op. cit.*, p. 55) señala que México fue uno de los primeros países en delimitar una zona

El régimen de la navegación en la ZEE es idéntico al de la alta mar, aunque con algunos matices. Además, todos los Estados gozan de las libertades de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas. Los artículos 88 a 115, de la Parte VII sobre Alta Mar, son aplicables a la zona económica exclusiva, en cuanto no sean incompatibles con la Parte V de la Convención. Sin embargo, la libertad de navegación en la zona económica exclusiva tiene excepciones, relacionadas con la seguridad de la navegación o la prevención de la contaminación causada por buques. El Estado ribereño tiene competencias legislativas para dictar leyes y reglamentos en el ejercicio de sus competencias en la zona. Asimismo, el Estado ribereño tiene competencias ejecutivas sobre actos de contaminación¹⁷³.

Una excepción al derecho de libertad de navegación está constituida por el derecho a constituir islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva, así como a establecer zonas de seguridad de la navegación en torno a dichas islas e instalaciones. Sin embargo, los Estados ribereños no puede construir islas artificiales, instalaciones o estructuras, ni determinar zonas de seguridad cuando éstas interfieran la utilización de las en las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional. La determinación de las áreas de seguridad de la navegación en torno a las islas e instalaciones artificiales deben tomar en cuenta las normas internacionales aplicables. La extensión de cada una de estas áreas de seguridad no puede ser mayor a 500 metros de radio, salvo las excepciones autorizadas por las normas internacionales o las recomendaciones de la OMI¹⁷⁴. Las instalaciones o estructuras

económica mexicana, ya que el 6 de febrero de 1976 el gobierno mexicano fijó en el párrafo 8 del Artículo 27 de la Constitución que la zona económica mexicana abarca 200 millas náuticas.

Sobre la regulación vigente relativa a la zona económica mexicana, podemos señalar que la Ley Federal del Mar regula este espacio marino en sus artículos 46 a 56. Asimismo, el artículo 56 de la Ley Federal del Mar señala que la zona económica mexicana se extiende a 200 millas marinas.

¹⁷³Sobre el particular, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 84-85.

¹⁷⁴Sobre el procedimiento para establecer áreas de seguridad para la navegación, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Zonas de Seguridad y Seguridad de la Navegación alrededor de instalaciones y estructuras mar adentro, A.671(16), adoptada

abandonadas o en desuso deben ser retiradas para garantizar la seguridad de la navegación. En los casos de estructuras no retiradas, el Estado ribereño debe informar sobre su profundidad, posición y dimensiones¹⁷⁵.

Una facultad legislativa de los Estados ribereños está relacionada con las zonas marítimas especialmente sensibles. En tales casos, un Estado ribereño puede solicitar a la OMI la aprobación de una zona marítima especialmente sensible dentro de su zona económica exclusiva, debido a que dicha zona requiere la adopción de medidas obligatorias para prevenir la contaminación causada por buques en esas zonas. Una vez aprobada la zona por parte de la OMI, el Estado ribereño puede dictar leyes y reglamentos para aplicar las reglas, los estándares o las prácticas de navegación internacionales aplicables¹⁷⁶.

Como anteriormente mencionamos, el Estado ribereño tiene jurisdicción en materia de investigación científica marina en la zona económica exclusiva. Por tal motivo, los Estados o las organizaciones internacionales competentes requieren el consentimiento del Estado ribereño para realizar investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental. El Estado ribereño debe otorgar su consentimiento cuando las investigaciones tengan fines pacíficos y cuyos objetivos sean aumentar el conocimiento científico del medio marino en beneficio de toda la humanidad. Por el contrario, Los Estados podrán rehusar discrecionalmente su consentimiento a otro Estado u organización internacional competente, en los siguientes casos: 1) tenga importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos y no vivos; b) entrañe

el 19 de octubre de 1989, Londres.

¹⁷⁵ En cuanto a la jurisdicción del Estado ribereño para construir islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva, véase KOH, Tomy T., "The exclusive economic zone... cit.", pp. 184-185

¹⁷⁶ Al respecto, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 84.

Sobre el procedimiento para la aprobación de zonas marítimas especialmente sensibles, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, A.927 (22), aprobada el 29 de noviembre de 2001, Londres.

perforaciones en la plataforma continental, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias perjudiciales en el medio marino; c) entrañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de las islas artificiales, instala y estructuras; o d) los objetivos del proyecto sean inexactos, o el Estado o la organización internacional tenga obligaciones pendientes con el Estado ribereño resultante de un proyecto de investigación anterior. Además, los Estados ribereños tienen competencias legislativas para dictar reglas y procedimientos con el objetivo de garantizar que no se demore o deniegue sin razón dicho consentimiento. Los Estados u organizaciones internacionales que realicen investigaciones científicas marítimas deben cumplir con las obligaciones estipuladas en el artículo 249 de la Convención UNCLOS. En los casos de incumplimiento de los deberes establecidos en la disposición antes mencionada, el Estado ribereño puede exigir la suspensión o cesación de las actividades de investigación científica marina¹⁷⁷. El Estado ribereño tiene el derecho de exigir la suspensión de las

¹⁷⁷Respecto de los proyectos de investigación científica del medio marino en la zona económica española, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, pp. 634) indica que el Real Decreto 799/1981, de 27 de febrero (B.O.E. de 8 de mayo, núm 110, p. 9861) regula la investigación científica marina en las zonas marinas sometidas a jurisdicción española. Los Estados interesados en realizar investigación científica marina en la zona económica española deben realizar una solicitud ante el Ministerio de Asuntos Exteriores, haciendo constar los objetivos del proyecto de investigación, los medios a emplear, las áreas geográficas objeto de la investigación, las fechas en que se llevaran a cabo las actividades y los puertos españoles en los que se vaya a hacer escala. El Estado español puede determinar las condiciones específicas en que se debe llevar a cabo la investigación, así como ordenar la inclusión de científicos españoles en la investigación. La solicitud se entiende concedida si no se contesta negativamente en el plazo de cuatro meses. Los Estados y las organizaciones investigadoras deben remitir los resultados y datos en un plazo de un año, contados a partir de la terminación de la investigación.

Sobre la investigación científica marina en las zonas marinas mexicanas, podemos señalar que la Ley Federal del Mar regula la investigación científica en las zonas marinas mexicanas. Sin embargo, dicho ordenamiento no estipula las sanciones que pueden ser impuestas a los Estados u organizaciones investigadoras que comentan una infracción durante la realización de las actividades de investigación científica marina. Con base en el artículo 10 de la Ley Orgánica de la Armada de México (DOF del 30 de diciembre de 2002) y en la fracción 12 del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (DOF del 29 de diciembre de 1976), la Armada de México es la autoridad encargada de otorgar los permisos a los Estado u organizaciones internacionales que deseen realizar investigación científica en las zonas marinas mexicanas. Durante el periodo 2005 a 2010, la Armada de México (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-126/11, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 18 de febrero de 2011) señala que la dependencia recibió 43 solicitudes para realizar actividades de investigación científica marina en la zona económica mexicana. En todos los casos, la Armada de México otorgó el permiso correspondiente. Asimismo, ninguna expedición o

actividades de investigación científica marina cuando la expedición o exploración científica extranjera o internacional no realizan las actividades de conformidad con el proyecto de investigación autorizado por el Estado costero. En cambio, el Estado ribereño tiene el derecho de exigir la cesación de las investigaciones científicas marinas cuando las expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales realiza actividades distintas a las establecidas en el proyecto de investigación autorizado, o bien cuando el Estado o la organización internacional investigadora no corrigen las violaciones que hayan provocado una suspensión¹⁷⁸.

Igualmente, la Convención UNCLOS otorga competencia legislativa al Estado ribereño en materia de conservación y administración de los recursos vivos. El artículo 62.4 estipula que los Estado ribereño tienen competencias legislativas para dictar leyes y reglamentos con la finalidad permitir el acceso a otros Estados al excedente de la captura de los recursos vivos de la zona económica exclusiva¹⁷⁹.

La Convención UNCLOS también establece competencias ejecutivas para el Estado ribereño, con la finalidad de la ejecución de sus leyes y reglamentos relativos a la exploración explotación, conservación y administración de recursos vivos en la zona económica exclusiva. El Estado ribereño puede inspeccionar, apresar e iniciar procedimientos judiciales sobre los buques que violen sus leyes y reglamentos de pesca. No obstante, los artículos 73.2 y 73.3 establecen las siguientes garantías para los buques apresados y sus tripulaciones¹⁸⁰: 1) los buques apresados y sus tripulaciones deben ser

exploración científica extranjera o internacional ha sido suspendida o cesada por no cumplir con la legislación nacional e internacional en la materia.

¹⁷⁸Al respecto, véase GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, "Régimen Jurídico de la Investigación Científica Marina", publicado en *Temas Selectos de Derecho Internacional*, 4ta. edición, editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2003, pp. 457-471.

¹⁷⁹ Respecto a la competencias legislativa del Estado ribereño en materia de conservación y administración de los recursos vivos, véase KOH, Tomy T., "The exclusive economic zone... cit., pp. 164-185.

¹⁸⁰ Sobre las garantías estipuladas en los artículos 73.2 y 73.3 de la Convención UNCLOS, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., pp. 590-591) señala que los casos de la falta de cumplimiento por parte del Estado que realizó el arresto, relativa a la pronta

liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otro tipo de garantía; 2) las sanciones no pueden incluir penas privativas de la libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados; y 3) en los casos de apresamiento o retención de buque extranjero, los Estados ribereños deben notificar a la brevedad posible al Estado del pabellón las medidas adoptadas y, en su caso, las sanciones impuestas.

En relación a las potestades ejecutivas por actos de contaminación marina procedente de buque, la Convención señala una competencia concurrente entre el Estado ribereño y el Estado de pabellón para los casos de contaminación marina por vertimiento. Por lo tanto, las leyes y reglamentos dictados con arreglo a la Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables, pueden ser ejecutados por el Estado ribereño, respecto a los vertimientos dentro de su mar territorial o de su zona económica exclusiva o sobre su plataforma continental, y por el Estado del pabellón, respecto de los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio¹⁸¹.

liberación del buque y de su tripulación mediante la constitución de una fianza razonable u otra garantía, pueden ser sometidos al procedimiento judicial especial del artículo 292 de la Convención UNCLOS. El procedimiento judicial especial tiene un carácter independiente, respecto de los procedimientos instituidos ante los tribunales del Estado que ordenó el arresto del buque. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar resuelve los procedimientos judiciales especiales en cuanto se refiere a la liberación del buque y a la fianza u otra garantía, y no entra al estudio sobre el fondo del caso.

Asimismo, respecto de las medidas que puede tomar el Estado ribereño para hacer valer su reglamentación en materia pesquera DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 529-530) señala que a la luz del artículo 73.1 de la Convención UNCLOS, los Estados ribereños no puede utilizar la fuerza para hacer cumplir su legislación en la materia antedicha. En la práctica, los Estados violan esporádicamente la prohibición del uso de la fuerza armada con motivo del ejercicio de sus derechos en la zona económica exclusiva. Los casos de violación a la prohibición tienen lugar en el contexto de crisis políticas bilaterales o regionales, como la crisis del Sudeste Asiático o el Atlántico Sur. Los Estados afectados por tales actos de fuerza han presentado protestas y exigido la responsabilidad internacional correspondiente, como sucedió con el caso de Valle de Atzondo y el Burgoamendi, ambos pesqueros con pabellón español, los cuales fueron opusieron resistencia cuando fueron encontrados, por la Marina francesa, faenando sin licencia en la zona económica francesa. Posteriormente, la Marina francesa persiguió a ambos buques, y posteriormente realizó disparos de advertencia contra las naves españolas, lesionando a nueva marineros. El Gobierno español protestó el uso de la fuerza armada. La solución diplomática entre España y Francia se alcanzó después de que el Gobierno francés accedió a indemnizar ex gratia con setenta millones de pesetas por los daños causados.

¹⁸¹ En ese sentido, véase HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la

En cuanto a la ejecución por parte del Estado del pabellón, la Convención UNCLOS estipula que dicho Estado debe velar por la ejecución efectiva de las reglas, estándares, leyes y reglamentos dondequiera que se haya cometido la infracción por parte de un buque que enarbole su pabellón. Además, el Estado del pabellón puede apresar a un buque infractor de su bandera en la zona económica exclusiva de otro Estado¹⁸².

Por su parte, el Estado ribereño puede adoptar medidas sobre los buques que naveguen en su zona económica exclusiva, cuando dicha nave ha cometido en su zona económica exclusiva o en su mar territorial una infracción a las reglas, estándares, leyes y reglamentos en materia de contaminación causada por buques. Las medidas van en escala ascendente, según la gravedad de la violación. Por tal motivo, un Estado ribereño puede exigir información al buque infractor sobre su identidad y puerto de registro, escalas anteriores y siguientes, y cualquier otra información necesaria para determinar si ha cometido una infracción. En los casos de una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, el Estado puede detener la nave infractora y realizar una inspección física a bordo, cuando dicho buque se niegue a dar información o la información facilitada está en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso

convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 594).

¹⁸²Respecto de la ejecución de las reglas, estándares, leyes y reglamentos, por parte del Estado del pabellón, en materia de contaminación del medio marino por buques, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 594) indica que el Estado del pabellón puede adoptar medidas de ejecución sobre un buques infractor de su bandera en la zona económica exclusiva de otro Estado debido a que el régimen de la alta mar, establecido en los artículos 88 a 115, se aplica a la zona económica exclusiva, en la medida en que no sea incompatible con la Parte V.

En términos parecidos, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 85) indica que la Convención UNCLOS otorga preferencia a la competencia sancionadora del Estado del pabellón frente a la del Estado ribereño, siempre que el primero inicie procedimiento en el plazo de seis meses contados desde la iniciación del procedimiento sancionador del Estado ribereño, excepto en los casos de daños graves al Estado ribereño o que el Estado del pabellón haya faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y estándares aplicables, respecto de las infracciones cometidas por sus buques.

justifican esa inspección. Por último, el Estado ribereño afectado puede iniciar procedimiento sancionador contra el buque infractor, incluida la retención de dicha nave, cuando exista prueba objetiva y clara de que la infracción del buque ha tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o a cualquier recurso de su mar territorial o zona económica exclusiva¹⁸³. Sin embargo, el Estado ribereño puede autorizar al buque infractor a proseguir su viaje, en los casos en donde se haya iniciado un procedimiento por conducto de la organización internacional competente o de otra forma convenida, y por medio del cual se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas.

El ejercicio de las facultades de ejecución por parte del Estado ribereño o del Estado del pabellón contra los buques infractores está sujeto a las garantías establecidas en los artículos 223 a 232, de las cuales se destacan las siguientes¹⁸⁴: las facultades de ejecución contra los buques sólo pueden ser ejercitadas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves militares y otros buques o aeronaves que lleven signos para su identificación, como buques o aeronaves al servicio de un gobierno; el ejercicio de las facultades de ejecución no debe poner en peligro la seguridad de la navegación, ni exponer al medio marino a un riesgo injustificado, ni retener al buque más tiempo del que sea imprescindible; los Estados ribereños no deben discriminar, de hecho o de derecho, contra los buques extranjeros; las infracciones cometidas por buques extranjeros sólo darán lugar a la

¹⁸³En cuanto a las medidas que puede adoptar un Estado ribereño sobre un buque infractor extranjero en su zona económica exclusiva, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 85) señala que la Convención UNCLOS también establece medidas extraordinarias, que pueden adoptar los Estados ribereños en los casos de contaminación causada por accidentes marítimos susceptibles de generar un grave impacto negativo al ambiente marino, como son los casos de los buques "Erika" y "Prestige". Con base en el artículo 221 de la Convención UNCLOS, un Estado ribereño puede adoptar medidas que guarden proporciones con el daño real o potencial, con la finalidad de proteger sus costas o intereses conexos, como es la pesca, de la contaminación o amenaza de contaminación resultante del accidente marítimo.

¹⁸⁴Sobre las garantías emanadas de los artículos 223 a 232 de la Convención UNCLOS, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 596; y GABALDÓN GARCÍA José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación... cit.*, p. 76.

imposición de sanciones pecuniarias; las medidas adoptadas deben tomar en cuenta los principios de necesidad y de proporcionalidad; el Estado del pabellón debe ser notificado sin dilación de las medidas adoptadas contra sus buques; los Estados son responsables de los daños y perjuicios que resulten de las medidas adoptadas de forma ilegal o excesivas; y el Estado ribereño no puede poner en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionar riesgo alguno a los buques, los cuales no pueden ser conducidos a un puerto o fondeaderos inseguros.

El derecho de persecución ininterrumpida también es aplicable a las infracciones cometidas en la zona económica exclusiva, sobre la plataforma continental o en las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de plataforma. Los Estados ribereños pueden comenzar persecuciones en la zona económica exclusiva y continuarlas en alta mar. Sin embargo, los Estados ribereño solamente pueden emprender persecuciones por violaciones a las leyes o reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental¹⁸⁵.

7.2.5 La jurisdicción de los Estados en alta mar: las competencias legislativas y ejecutivas de los Estados para combatir las amenazas a la libertad de navegación y a la protección marítima

La alta mar se define negativamente por la ausencia de poderes estatales¹⁸⁶. En este sentido, la Convención de Alta Mar de 1958 señala que la alta mar es la parte del mar que no pertenece al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado. Posteriormente, la Convención UNCLOS incluye los nuevos espacios marinos en la definición antes mencionada. Por tal motivo, la alta mar está integrada por una serie de libertades. La Convención enumera, en su artículo 87, las libertades existentes en la alta

¹⁸⁵En estos términos, véase DIEZ DEL VELASCO, Manuel, *op. cit.*, p. 548.

¹⁸⁶Al respecto, véase GONZÁLEZ CAMPOS, *op. cit.*, pp. 647

mar, las cuales son las siguientes¹⁸⁷: a) la libertad de navegación; b) la libertad de sobrevuelo; c) la libertad de tender cables y tuberías submarinas; d) la libertad de construir islas artificiales, instalaciones y estructuras; e) la libertad de pesca; y f) la libertad de investigación científica.

Nos referiremos aquí exclusivamente a la libertad de navegación. Respecto a dicha libertad, el artículo 90 de la Convención UNCLOS establece que todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tiene el derecho de que los buques con derecho a enarbolar su pabellón naveguen en alta mar. Se desprende de la disposición antes mencionada que el principio de libertad de navegación está relaciona con los principios de nacionalidad de los buques y de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón.

Respecto al principio de nacionalidad de los buques, el artículo 91 de la Convención UNCLOS señala que los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.

Por su parte, el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón está consagrado en la Convención sobre Alta Mar de 1958 y adoptado por la Convención UNCLOS en su artículo 92. El principio jurisdicción exclusiva establece que salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados o en la Convención UNCLOS, los buques están sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón. Por tal motivo, el Estado del pabellón posee plena competencia legislativa y ejecutiva sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón que naveguen en alta mar¹⁸⁸. En otras palabras, las competencias de los Estados sobre los buques en alta mar están basadas en el pabellón y la nacionalidad del buque, por lo que no tienen un soporte espacial¹⁸⁹.

La Convención UNCLOS contempla excepciones al principio de jurisdicción

¹⁸⁷Respecto a la libertad de Alta Mar, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 355) indica que las libertades enumeradas en la Convención UNCLOS no tiene carácter de *numerus clausus* sino de *numerus apertus*.

¹⁸⁸Al respecto, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit.", p. 598

¹⁸⁹En este sentido, véase PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, p. 388.

exclusiva del Estado del pabellón sobre los buques en la alta mar. Tales excepciones reconocen la competencia estatal para proceder en contra de determinados buques extranjeros, cuando dichos buques han atentado contra la soberanía o la seguridad interna del Estado en cuestión, o cuando los barcos han violado determinadas normas que protegen intereses de la comunidad internacional¹⁹⁰. Tales excepciones no afectan a los buques de guerra ni a los buques que gozan de inmunidad. En la mayoría de los casos, las excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón afectan el principio de libertad de navegación. Igualmente, otros acuerdos multilaterales también prevén excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, como la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y sustancias Sicotrópicas de 1988¹⁹¹. Es importante entrar al estudio de las excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, debido a que tales excepciones tienen repercusiones en la lucha en contra las amenazas a la protección marítima. El marco normativo internacional en materia de combate contra las amenazas a la protección marítima está desarrollado en

¹⁹⁰ Respecto a las excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, véase GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, p. 650) hace una diferenciación entre las excepciones a la libertad de navegación y las excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado.

En sentido similar, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 388) no hace una distinción entre ambas clases de excepciones. El autor citado solamente contempla las excepciones al principio de jurisdicción de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, dividiéndolas de la siguiente manera: 1) los casos de abordaje; 2) las situaciones que se consideran como ejercicio de policía en alta mar, entre los cuales está el transporte de esclavos, la piratería, las transmisiones no autorizadas de radio o televisión y derecho de persecución.

Igualmente, HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 599), solamente contempla un tipo de excepción al principio de jurisdicción del Estado del pabellón. Asimismo, el autor citado señala que las excepciones al principio de libertad de navegación otorgan diferentes tipos de competencias a los terceros Estados. Al respecto, HUGO CAMINOS señala lo siguiente: “*En lo que toca a la piratería, todos los Estados y con respecto a las transmisiones no autorizadas desde la alta mar, los Estados mencionados en el artículo 109, además del derecho de visita, tienen competencias legislativas y ejecutivas sobre los buques que cometan los actos previstos en la Convención. La situación no es la misma en relación con los demás casos en los que se autoriza el derecho de visita.*”

En sentido similar, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 544-548) tampoco realiza separación entre las excepciones a estos dos principios. Sin embargo, el autor antes mencionado solamente toma en consideración las excepciones al principio de libertad de la navegación.

¹⁹¹ Vale por todos, la Convención de Viena de 1988.

concordancia con el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del Pabellón, que emana de la Convención UNCLOS. Sin embargo, en algunos casos, como ocurre con la piratería, el narcotráfico y el terrorismo marítimo, los Estados del pabellón no tienen los recursos suficientes para reprimir y suprimir dichas amenazas contra la protección marítima. Por tal motivo, los Estados deben adoptar medidas sobre buques extranjeros dedicados a la piratería, al narcotráfico y al terrorismo marítimo, con la finalidad de erradicar tales actividades en contra de la protección marítima. En consecuencia, las excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón permiten que los Estados puedan actuar en contra de los buques extranjeros sospechosos, de manera más expedita. En cambio, el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón limita las actuaciones de un Estado sobre un buque extranjero. No obstante, el marco normativo internacional contempla como regla general que los Estados intervinientes deben obtener la autorización del Estado del pabellón para poder actuar en contra un buque implicado en actividades en contra de la protección marítima, como el terrorismo y el narcotráfico marítimo. En resumen, un Estado debe obtener la autorización del Estado del pabellón para poder detener, inspeccionar y apresar un buque extranjero, que esté implicado en el transporte ilícito de estupefacientes o en actos de terrorismo. Empero, algunos Estados han suscrito acuerdos regionales o bilaterales, con la finalidad de acotar el principio de jurisdicción exclusiva sobre un buque de su bandera, que esté siendo utilizado para realizar actos en contra de la protección marítima. Algunos acuerdos bilaterales o regionales contemplan la autorización tácita del Estado de pabellón, mientras que otros acuerdos permiten que los Estados parte puedan adoptar medidas sobre un buque extranjero, en alta mar, sin la autorización previa del Estado del pabellón.

La primera excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón son los actos de piratería, los cuales son una amenaza a la protección marítima. Esta excepción está consagrada en el artículo 105 de la Convención. La disposición antes mencionada estipula que todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún

Estado, un buque pirata, o un buque en poder de piratas¹⁹². A través de esta excepción, los Estados pueden proteger a sus buques en alta mar, en contra de los ataques pirata.

La segunda excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón está relacionada con las transmisiones no autorizadas de radio o televisión difundidas desde un buque o una instalación en alta mar y dirigidas al público en general. En tales casos, el artículo 109.4 establece que las personas o buques que efectúen transmisiones no autorizadas pueden ser apresados por los siguientes Estados¹⁹³: 1) el Estado del pabellón del buque; 2) el Estado del cual la persona sea nacional; 3) cualquier Estado en que puedan recibir las transmisiones; o 4) cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencia.

La tercera excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón es el derecho de visita, regulado en el artículo 110. Por medio de este precepto, un buque de guerra puede ejercer el derecho de visita sobre un buque extranjero en alta mar, si dicho navío de guerra tiene sospechas fundadas de que la nave extranjera realiza alguna de las siguientes actividades: 1) piratería; 2) trata de esclavos; 3) transmisiones no autorizadas; 4) navega sin pabellón; o 5) poseé la misma nacionalidad del buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero. En tales casos, los oficiales del buque de guerra examinarán, en primer término, los documentos de la nave sospechosa. Si aún después del examen de los documentos continúan las sospechas, los oficiales pueden inspeccionar el buque. Si las sospechas no resultan fundadas, el buque visitado tiene derecho a ser indemnizado por todos los perjuicios y daños sufridos.¹⁹⁴

Además del derecho de visita, la Convención UNCLOS otorga competencias

¹⁹²Infra el apartado 11 de este trabajo.

¹⁹³En estos términos, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 599.

¹⁹⁴Al respecto, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 400.

legislativas y ejecutivas a todos los Estados, en materia de piratería, y a los Estados señalados en el artículo 109, en los casos de transmisiones no autorizadas desde la alta mar. En cambio, con respecto a los sucesos relacionados con el transporte de esclavos, el artículo 110.3 no indica que acción pueden tomar un navío de guerra cuando está en presencia de un buque que transporta esclavos. Por tal motivo, el buque de guerra solamente podrá informar de tal situación al Estado del pabellón ¹⁹⁵.

¹⁹⁵ *Ibidem.*, p. 598

En el mismo sentido, MARTÍN CASTÁN (*op. cit.*, pp. 202-210) señala que a diferencia de lo que ocurre con la piratería, la Convención UNCLOS no autoriza a los buques de guerra a apresarse a los buques que se dedican a la trata de esclavos. Sin embargo, un buque de guerra puede adoptar medidas sobre las personas a bordo de dicha nave, si como resultado de la visita se desprende que las condiciones de los esclavos sean tan lamentables que hacen temer por sus vidas, con base en el artículo 98 de la Convención UNCLOS, relativo al deber de prestar auxilio en el mar para socorrer a las víctimas. Asimismo, el autor citado menciona que no debe confundirse el tráfico de esclavos con el tráfico ilegal de migrantes, ya que son dos figuras distintas. La principal diferencia entre ambas consiste en que la esclavitud es contraria a la voluntad de quien la padece y los migrantes ilegal tiene la voluntad de salir de su país de origen. Por el contrario, estas dos figuras tiene como elemento en común que los traficantes transportan a los esclavos y a los inmigrantes en condiciones inhumanas, las cuales ponen en riesgo la vida de los personas transportadas. Además, el tratamiento legal de estas dos figuras tiene tres aspectos en común: la necesidad de diferenciar entre los traficantes de seres humanos y las víctimas del tráfico; la importancia de la cooperación internacional para reprimir y suprimir estas dos actividades ilícitas; y las ganancias generadas por ambas actividades ilícitas pueden ser destinadas para financiar otros hechos ilícitos. Asimismo, los Estados pueden combatir el tráfico de seres humanos por mar a través de los siguientes instrumentos legales internacionales: la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Transnacional (B.O.E. de 29 de septiembre de 2003); el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y niños (B.O.E. de 11 de diciembre de 2003); y el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, por Tierra, Mar y Aire (B.O.E. de 10 de diciembre de 2003). El Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños no contiene disposiciones especiales respecto al transporte por mar, ni contempla referencias a la jurisdicción de los Estados para prevenir o reprimir esta actividad ilícita en los espacios marítimos. En cambio, el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire contempla medidas para suprimir o reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar. Con base en este instrumento legal internacional, el Estado de pabellón puede solicitar la asistencia de otro Estado parte con la poner fin al tráfico ilícito de migrantes por mar, realizado por medio de un buque de su bandera. Asimismo, un Estado parte puede solicitar la autorización del Estado de pabellón para visitar y registrar un buque sospechoso de dedicarse al tráfico ilícito de migrantes. No obstante, el Estado interviniente no puede adoptar medidas sobre el buque sospecho sin la autorización expresa del Estado de pabellón, salvo las que sean necesarias para eliminar un peligro inminente para la vida de las personas. Por su parte, el Derecho interno español contiene disposiciones para la prevención, persecución y represión del tráfico de seres humanos, entre los que destacan: los artículos 313 y 318 bis del Código Penal; y el artículo 23.4.g de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

En contrasentido, GONZÁLEZ CAMPOS (*op. cit.*, p. 650) menciona lo siguiente: “Además de las obligaciones de cada Estado para con sus buques, el artículo

Igualmente, la Convención UNCLOS también regula la trata de esclavos en su artículo 99. Sin embargo, esta disposición solamente prevé que todo Estado está obligado a tomar medidas efectivas para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques de su pabellón. Asimismo, el artículo antedicho estipula que todo esclavo que se refugie en un buque de cualquier pabellón queda libre *ipso facto*. Por lo tanto, podemos señalar que la excepción a la jurisdicción del Estado del pabellón o a la libertad de navegación emana del artículo 110.3 de la Convención UNCLOS¹⁹⁶.

En relación a los buques sin bandera que se encuentren en alta mar, la Convención UNCOLOS solamente autoriza el derecho de visita. En tales casos, todos los Estados pueden ejercitar el derecho de visita debido a que tales buques no están bajo la protección de algún Estado¹⁹⁷.

110 del mismo Convenio concede a los buques de guerra de cualquier Estado el llamado derecho de registro o de visita para inspeccionar a los buques mercantes extranjeros en alta mar, cuando haya motivo fundado para creer que el buque se dedica a la trata de esclavos.”

¹⁹⁶En el sentido del texto se manifiesta CAMINOS, Hugo (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 600). También, DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, p. 546

En contrasentido, véase GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D., *op. cit.*, pp. 650

¹⁹⁷Respecto a los buques sin nacionalidad, CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 600) señala que aunque ningún Estado sea competente para reclamar una violación del derecho internacional, existe la posibilidad de que el Estado de la nacionalidad pueda ejercer la protección diplomática de los individuos a bordo del buque sin bandera.

En cuanto a los problemas de la nacionalidad del buque, ENRÍQUEZ ROSAS (“Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 157) menciona que la nacionalidad del buque puede presentar los siguientes problemas: doble bandera; buque sin bandera; el doble registro en el contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque; y la bandera de conveniencia. Sobre el doble registro en el contrato de arrendamiento a casco desnudo, el artículo 11 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de México contempla el contrato de arrendamiento financiero, en los siguientes términos: “*las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:... II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales...*”. La disposición antes transcrita permite la construcción y la adquisición de buques. Por tal motivo, el buque se matricula y el arrendamiento financiero se inscribe en un determinado país, y luego se suspende la matriculación para permitir que el contrato de arrendamiento financiero se regule por la ley del Estado de la matrícula originaria, y el ejercicio de la navegación se realiza bajo la legislación del Estado en donde se inscribe el buque con base en el contrato de arrendamiento financiero. En cuanto a las banderas de conveniencia, el autor citado señala que el

Otra excepción al régimen general de la alta mar está integrada por el derecho de persecución ininterrumpida, del cual nos ocupamos al tratar el mar territorial¹⁹⁸. No obstante, debemos señalar que los Estados han suscrito acuerdos bilaterales o regionales para permitir la persecución en caliente inversa, como el Convenio para la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de drogas en el área del Caribe. En tales casos, un Estado parte puede comenzar la persecución de un buque infractor extranjero que nave en alta mar, y continuarla dentro del mar territorial de otro Estado parte.

La quinta excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón está contemplada en el artículo 108 de la Convención UNCLOS, relativo al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar. En tales casos, el artículo 108.1 de la Convención UNCLOS estipula que todos los Estados deben cooperar en la represión del narcotráfico marítimo. Además, el artículo 108.2 señala que los Estados del pabellón pueden solicitar el apoyo de otro Estado para que detenga e inspeccione un buque con derecho a enarbolar su pabellón, cuando existan sospechas fundadas para creer que dicho buque se dedica al tráfico marítimo de estupefacientes. Como se desprende de las disposiciones antes señaladas, la acción represiva corresponde al Estado

buque y el Estado del pabellón deben tener una relación auténtica. Por lo tanto, el Estado del pabellón debe ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques de su bandera.

Sobre la desprotección de los buques sin bandera, así como sobre el contrato de arrendamiento a casco desnudo, ISABEL MARTINEZ JIMENEZ (“Abanderamiento y nacionalidad del buque”, publicado en AAVV., *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Virgil Toledo*, ed. José María Bosch, Barcelona, 2000, pp. 204-214) señala que el buque sin bandera que navegan por la alta mar carecen de protección estatal alguna. Asimismo, respecto al abanderamiento provisional en un Registro marítimo español con base en un contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque, la autora citada señala que el RD 1027/1989 (BOE núm 28, de 1 de febrero de 1990) regula este supuesto en sus artículos 4.2, 13.4.c, 22.2 y 60.

Sobre los buques con dos o más pabellones, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 388) señala que los buques que navegan con dos o más pabellones, utilizándolos a su conveniencia, pueden ser considerados como buques sin nacionalidad.

¹⁹⁸En cuanto al derecho de persecución como una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, véase CAMINOS, Hugo, “Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... *cit.*”, pp. 580-581; PASTOR RIDRUEJO, José A., *op. cit.*, pp.390-391; DIEZ DE VELASCO, Manuel, *op. cit.*, pp.547-548; GONZÁLEZ CAMPOS, *op. cit.*, pp. 602-603.

del pabellón, y los demás Estados solamente podrán intervenir sobre un buque extranjero dedicado al narcotráfico marítimo cuando el Estado de bandera lo solicite¹⁹⁹. Sin embargo, las disposiciones de la Convención UNCLOS están reguladas por la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, suscrita en Viena en 1988 (Convención de Viena de 1988)²⁰⁰. La Convención de Viena de 1988 prevé la posibilidad de que los Estados puedan suscribir acuerdos bilaterales o regionales para reprimir y suprimir el narcotráfico marítimo, así como solicitar autorización al Estado de pabellón, con la finalidad de detener e inspeccionar un buque extranjero dedicado al narcotráfico marítimo²⁰¹. Con base en estos acuerdos regionales o bilaterales, los Estados han acordado y estipulado excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, con la finalidad de combatir el narcotráfico marítimo en alta mar²⁰².

También existe una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón relacionada con los accidentes marinos²⁰³. Aunque la Convención UNCLOS no consagra una excepción expresa en los supuestos antedichos, el artículo 221 de la Convención UNCLOS deja abierta la posibilidad de que un Estado tome medidas en contra de un buque

¹⁹⁹Respecto a la excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón relacionada con el narcotráfico marítimo, PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, pp. 390-391) señala que la Convención UNCLOS no establece una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en tales casos.

²⁰⁰*Infra.* el apartado 25.1 de este trabajo

²⁰¹Sobre la excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón emanada de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (B.O.E. de 10 de noviembre de 1990), véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 601.

²⁰²*Infra.* el apartado 26 de este libro

En cuanto a las excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón emanadas de los acuerdos regionales y bilaterales, véase DIEZ DE VELASCO, Manuel (*op. cit.*, pp. 546-547)

²⁰³Respecto a los casos de accidente marítimos como una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, HUGO CAMINOS ("Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 600) define a los accidentes marítimos de la siguiente manera: "por "accidente marítimo" se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resulte en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento."

extranjero en alta mar, al disponer que los Estados tienen derecho a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial con el fin de proteger sus costas o intereses conexos, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo, de los que quepa prever que tendrán graves consecuencias perjudiciales²⁰⁴.

Igualmente, los Estados han celebrado tratados regionales o bilaterales que permiten a los Estados parte tomar medidas sobre los buques de otro Estado parte, cuando dichas naves violen el marco normativo internacional en materia de pesca en alta mar. Estos acuerdos regionales y bilaterales contemplan excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, y prevén distintos tipos de medidas que van desde el derecho de visita y registro hasta la captura y retención de los buques infractores del marco internacional en la materia²⁰⁵.

²⁰⁴ Sobre la posibilidad de que un Estado adopte medidas sobre un buque extranjero en alta mar, con base en el artículo 221 de la Convención UNCLOS, HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 600) señala lo siguiente: *“aunque el artículo antes transcrito no confiere directamente a los Estados el derecho a intervenir por medio de medidas de ejecución fuera del mar territorial en los casos de accidente, la norma salvaguarda el ejercicio de ese derecho cuando fuese conforme al derecho internacional general o convencional.”*

Es interesante, aunque no compartimos, la posición de PASTOR RIDRUEJO (*op. cit.*, p. 389), quien señala que una excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón es el de abordaje o cualquier otro incidente de la navegación que implique responsabilidad penal o disciplinaria del buque, ya que los Estados de pabellón y los Estados de nacionalidad de aquellas personas implicadas en dichos sucesos pueden incoar procedimientos penales o disciplinarios, con base en el artículo 97 de la Convención UNCLOS.

Compartimos la opinión de HUGO CAMINOS, ya que los supuestos contemplados en el artículo 97 no se puede calificar como una excepción al principio antes dicho. Toda vez que la Convención UNCLOS solamente otorga competencias penales a los Estados de los que sean nacionales el capitán u otra persona al servicio del buque. En estos casos, únicamente los Estados del pabellón pueden ordenar el apresamiento o la retención del buque. En cambio, con base en los supuestos contemplados en el artículo 221, un Estado puede adoptar medidas sobre un buque extranjero en alta mar. Esta situación limita el principio de libertad de navegación.

²⁰⁵ Respecto a los acuerdos regionales y bilaterales en materia de pesca, HUGO CAMINOS (“Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 601) señala que los acuerdos suscritos entre dos Estados o entre unos pocos Estados confieren mayores poderes a los Estados que no son los del pabellón. La mayoría de estos acuerdos son suscritos entre los países que tienen importantes flotas pesqueras.

La jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en alta mar conlleva como una serie de obligaciones. Al respecto, el artículo 94 de la Convención UNCLOS señala que todos los Estado deben ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas, sociales, así como en materia de seguridad marítima²⁰⁶.

Otra obligación de los Estados de pabellón está estipulada en el artículo 98.1. Esta disposición dispone una gama de obligaciones relacionadas con la asistencia en la mar²⁰⁷. Con base en este disposición, los Estados de pabellón deben exigir al capitán de un buque con su bandera a prestar auxilio a todas las personas que se encuentren en peligro en la mar; a dirigirse a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto tenga conocimiento de que necesitan socorro y exista una posibilidad razonable de hacerlo; y en los casos de abordaje, a prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, así como a comunicar al otro buque el nombre de su barco, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala. Asimismo, la misma disposición menciona que los Estados deben fomentar la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento.

Con relación a las competencias legislativas de los Estados, la Convención dispone que los Estados pueden dictar las leyes y los reglamento necesarios para sancionar la ruptura o el deterioro de un cable, de una tubería o de un cable de alta tensión submarinos, causados por un buque de su bandera²⁰⁸.

²⁰⁶Sobre este particular, véase CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar... cit., p. 597. También DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, pp. 550-552).

²⁰⁷Respecto a las obligaciones del Estado relativas a la asistencia en el mar, DIEZ DE VELASCO (*op. cit.*, p. 552) señala que las obligaciones previstas en el artículo 98.1 se complementan con otras normas relativas a la asistencia en el mar, como el Convenio Internacional sobre salvamento Marítimo de 1989 (B.O.E. de 8 de marzo de 2005); el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, de 1 de noviembre de 1974 (B.O.E. del 16 al 18 de junio de 1980 y de 17 de marzo de 1983), y su Protocolo de 1978 (B.O.E. de 4 de marzo de 1981); las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (B.O.E de 22 y 23 de enero de 1985) y a su Protocolo (B.O.E de 21 de julio de 1984); y el Real Decreto 1027/1989.

²⁰⁸Sobre las competencias legislativas de los Estado sobre los buques en alta mar, véase CAMINOS, Hugo "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas

Sin embargo, dichos actos no pueden ser sancionados cuando los autores hayan tenido el propósito de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques²⁰⁹. Además, los Estados pueden dictar leyes o reglamentos para que los propietarios de cables o tuberías en la alta mar, que estén sometidos a su jurisdicción, cubran los costos de reparación de las rupturas o los deterioros realizados a otro cable u a otra tubería, al momento de tender o de reparar sus cables o sus tuberías²¹⁰. Igualmente, los Estados pueden prever en sus ordenamientos internos que los propietarios de buques que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o una tubería sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería relacionada con el incidente.

sobre Derecho del Mar... cit., p. 597-598.

²⁰⁹ Vid. art. 113 de la Convención UNCLOS.

²¹⁰ Vid. art. 114 de la Convención UNCLOS.

CAPÍTULO II

LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA EN EL MAR

Sumario

8 Los antecedentes de la piratería. 9 El concepto actual de piratería. 10 La piratería moderna. 10.1 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada para el transporte marítimo internacional. 10.2 Los tipos de piratería. 10.3. Las zonas afectadas por la piratería. 11 La piratería y el Derecho internacional. 11.1 Los principios relativos a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. 11.2 El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA). 11.3 Las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional para prevenir y reprimir los actos de piratería, y el Código de prácticas para la investigación del delito de piratería. 12 El caso particular de la piratería en el mar frente a las costas de Somalia. 12.1 El “Estado fallido” de Somalia. 12.2 De pescadores a piratas. 12.3 El modus operandi de los piratas de Somalia. 12.4 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada frente a las costas de Somalia. 12.5 Las medidas internacionales para evitar los actos de piratería en las costas de Somalia. 12.5.1 Las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas. 12.5.2 La circular MSC.1/Circ.1332: Piratería y Robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. 12.5.3 El Código de Conducta de Djibouti. 12.6 Las actividades navales frente a las costas de Somalia. 12.6.1 Las operaciones navales de la Organización del Tratado del Atlántico Norte: desde la Operación Proveedor Aliado hasta la Operación Escudo del Océano. 12.6.2 La Operación naval de la Unión Europea: la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia. 12.6.3 La operación naval multilateral coordinada por los Estados Unidos: el Sistema de Escolta Nacional. 12.6.4 Otras operaciones navales unilaterales de los Estados miembro de la OMI. 13 Las medidas de autodefensa recomendadas por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones del sector naviero 13.1 Los dispositivos de seguridad recomendado por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones navieras. 13.2 La seguridad armada a bordo del buque. 13.2.1 El Derecho de autodefensa y defensa a otros en la legislación de los Estados Unidos. 13.2.2 El Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por el Real Decreto 137/1993, de 29 de enero

8 Los antecedentes de la piratería

Los actos de piratería surgen al mismo tiempo que el comercio marítimo. Los antecedentes de la piratería se remontan al Imperio Romana. Durante el siglo I AC, los piratas estaban presentes en el mar mediterráneo, desde las

columnas de Hércules hasta las costas de Fenicia, así como en las islas griegas. El imperio romano hizo frente a la piratería, en el año 79 AC, a través de la Ley Gabinia. Este ordenamiento legal autorizó al cónsul Publio Servilio a comandar las galeras romanas en contra de los piratas, con el fin de exterminar a los delincuentes²¹¹.

Los piratas también estuvieron presentes en el Mediterráneo durante la Edad Media. Los piratas berberiscos establecidos en el Norte de África saqueaban las costas de España. En 1535, el Rey Carlos I de España ordenó desembarcar en las costas de Berbería y ocupar las plazas de Goleta y Túnez para exterminar las bases piratas.

Ulteriormente, con la conquista de América, los ataques piratas cambiaron de escenario, ubicándose en el Caribe. Los corsarios y piratas ingleses, holandeses y franceses atacaban los galeones españoles, con el fin de obtener los envíos de oro español. Los piratas más famosos de la época son: Francis Drake, Henry Morgan, el Olonés y el capitán Kidd. España formó la Armada de Barlovento en 1640, con el fin de defender el tráfico marítimo española en el Golfo de México y en el Caribe. Además, los españoles protegían el tráfico mercante en el océano Atlántico por medio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, financiada por el impuesto denominado "Avería"²¹².

²¹¹ Sobre los antecedentes de la piratería en el Imperio Romano, véase TREVIÑO RUIZ, José Ma, "La seguridad marítima y la piratería", publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 51/2010, editado por Real Instituto Elcano, Madrid, marzo de 2010, pp. 2-3.

Asimismo, la piratería también está presente en la literatura de la época del Imperio Romano. Plutarco narra, en su obra *Vidas Paralelas* (Tomo V, Gayo Julio César, edición de Emilio Crespo, traducción de Emilio Crespo, editorial Cátedra, Madrid, 1999), el secuestro de Julio Cesar por parte de los piratas de la Cilicia. Una vez capturado, Julio Cesar fue tenido en cautiverio en la isla de Farmacusa. Los piratas le solicitaron veinte talentos por su rescate, a lo que Julio Cesar respondió con un aumento a cincuenta talentos, ya que era evidente que los piratas desconocían la identidad de la víctima. Después de liberado, Julio Cesar organizó, desde el puerto de Milesios, una campaña para capturar a los piratas. La persecución realizada por Julio Cesar logró recuperar el dinero y aprisionar en Pérgamo a los piratas capturados.

²¹² Sobre el particular, véase RUESTA BOTELLO, José Antonio, *op. cit.*, pp. 81-82. También, TREVIÑO RUIZ, José Ma, "La seguridad marítima y la piratería *op. cit.*, p. 2.

9 El concepto actual de piratería

La piratería está tipificada como delito en algunas legislaciones nacionales y en el Derecho internacional. Sin embargo, la comunidad internacional ha desarrollado un marco jurídico internacional para combatir el delito piratería, para subsanar las deficiencias o carencias existentes en las legislaciones nacionales de los países participantes en la lucha contra este acto ilícito²¹³.

El Derecho internacional recoge la definición piratería en el artículo 101 de la

²¹³ La piratería está tipificada en el artículo 146 del Código Penal Federal de México. No obstante, la legislación penal mexicana no incorpora plenamente la definición de piratería que se encuentra establecida en el artículo 101 de la Convención UNCLOS, ya que el artículo 146 del Código Penal Federal de México no tipifica a la detención violenta de un buque como piratería. Asimismo, el Código Penal Federal mexicano tipifica supuestos relacionados con el corso, no obstante que las patentes de corso quedaron abolidas por la Declaración de París de 1856. Además, el Código Penal Federal mexicano no incrimina la conducta de incitar a cometer el delito de piratería. Por último, la legislación penal mexicana no contempla todas las prescripciones relativas a la piratería del Convenio UNCLOS. Al respecto, el Comité Jurídico de la OMI (Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 95ª periodo de sesiones, LEG 96/13, adoptada el 14 de octubre de 2009, Londres) indica que actualmente la legislación mexicana sobre piratería está en revisión, como resultado de una solicitud realizada por el gobierno mexicano.

En contrasentido, MARÍN CASTÁN ("Marco jurídico de la seguridad marítima", Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima... cit. pp. 188-189.) señala que no todas las legislaciones nacionales contemplan el delito de piratería. Así sucede, por ejemplo con la legislación española, en donde se derogó la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955 y el Código Penal de 1973, en ambos ordenamientos se tipificaba y castigaba el delito de piratería. En el mismo sentido se manifiesta RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO ("La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional... cit., pp. 2-3), quien señala que la legislación española castigaba el delito de piratería en los artículos 9 y 10 del Código Penal de 1944 y en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955. Tanto la Ley de Puertos y Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992 como el Código Penal de 1995 no tipifican el delito de piratería, a pesar de que la Ley Orgánica del Poder judicial contempla la competencia de la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio español, en particular el caso de la piratería y el apoderamiento ilícito de aeronaves. Por tal motivo, los piratas capturados por un buque de guerra español pueden ser juzgados en España con base en artículo 242 del Código Penal de 1995, a través del cual se castiga el robo con violencia, misma acción que corresponde a la calificación de robo a mano armada señalado en las resoluciones 1816, 1836, 1846 y 1851 del Consejo de Seguridad de la ONU. Asimismo, el artículo 164 del Código Penal español castiga el secuestro con exigencia de alguna condición, donde podría aplicarse el principio *aut dedere aut iudicare*. Sin embargo, la aplicación de los artículos del Código Penal antes mencionados presenta una dificultad, y es cuando el crimen es cometido por extranjeros fuera del territorio español.

Respecto al marco jurídico internacional para combatir la piratería, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 30 de noviembre S/RES/1897... cit.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (UNCLOS), de la siguiente manera²¹⁴:

“Artículo 101

Definición de la piratería

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) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

Como se observa de la definición antes transcrita, la comisión de los actos violentos se deben producir más allá del mar territorial y de la zona económica exclusiva para ser considerados como actos de piratería, por tanto, después de las 200 millas náuticas medidas desde tierra firme, donde inicia alta mar²¹⁵.

La piratería es un crimen colectivo realizado por los integrantes de una asociación delictiva. La acción típica consiste en cualquier acto ilegal de violencia, de detención o de depredación. Además, los verbos típicos que describen la piratería son: intimidar o ejercer violencia. La Convención UNCLOS no exige que los piratas porten o hagan uso de armas²¹⁶.

²¹⁴ Vid. Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. Hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE número 39 de 14 de febrero de 1997). Ratificación de la Parte XI de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, hecho en Nueva York el 28 de julio de 1994 (BOE número 38 de 13 de febrero de 1997).

²¹⁵ Vid. El artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

²¹⁶ En estos términos, véase RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis, *op. cit.*, pp. 2-3.

Por el contrario, si los actos de bandidaje son cometidos dentro del mar territorial o dentro de la zona económica exclusiva se tipifican como robo a mano armada en el mar²¹⁷.

El robo a mano armada está definido en el párrafo 2.2 de la resolución A.1025(26) Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques, de la siguiente manera²¹⁸:

Resulta interesante la opinión de TREVES (“Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, publicado en *The European Journal of International Law*, volumen 20, número 2, 2009, p. 402), quien señala que la definición de piratería, procedente de la Convención UNCLOS, no abarca las conductas violentas en donde los miembros de la tripulación o los pasajeros de un buque toman de forma violenta el control de la nave. Así sucede, por ejemplo, con los pasajeros del buque portugués Santa María en 1961 y el crucero italiano Achille Lauro en 1985.

²¹⁷ Se pronuncia en esa dirección JIMÉNEZ PIERNAS (“Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis desde el derecho internacional”, publicado en *Análisis del Real Instituto, ARI 168/2008*, editado por el Real Instituto Elcano, Madrid, diciembre de 2008, p. 4), quien señala que los actos cometidos en el mar territorial y el zona económica exclusiva están sometidos a la soberanía y la jurisdicción del Estado ribereño.

En sentido opuesto es la opinión de MARÍN CASTÁN (*op. cit.*, pp. 188-189.), quien menciona que cualquier Estado puede reprimir la piratería en la zona económica exclusiva de un tercer Estado, debido a que la soberanía del Estado Ribereño sobre este espacio marino está limitada a fines de explotación y exploración, conservación y administración de los recursos naturales, así como otros objetivos de carácter económico. Esta situación hace que la zona económica exclusiva sea un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, por lo tanto, cualquier Estado puede reprimir la piratería en ese espacio marino. En este mismo sentido se manifiesta RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO (*op. cit.*, pp. 2-3), quien indica que la zona económica exclusiva es una institución con naturaleza autónoma, sui generis o propia, con base en las disposiciones contenidas en la Parte V de la Convención UNCLOS, donde se encuentran regulados los Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva. El artículo 58, perteneciente a la Parte V de la Convención UNCLOS, establece en su apartado 2 que: “*los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte*”. Los preceptos señalados en el apartado 2 del artículo 58 incluyen los artículos 100 a 107, que regulan la piratería en alta mar.

Sobre el tema, OIL COMPANIES INTERNACIONAL MARINE FORUM, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Code of Practice for Countermeasures for use by Terminal Operators and other Shore Authorities*, editado por Oil Companies International Marine Forum, Londres, 2000, pp. 2-4.

²¹⁸ Al respecto, podemos señalar que el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los buques fue adoptado por la OMI en su resolución A.992(22) de fecha 22 de enero de 2002. Sin embargo, la OMI revocó la resolución A.992 y adoptó la resolución A.1025(26) de 2 de diciembre de 2009, donde incorpora las enmiendas del Código de Prácticas elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. La definición de robo armado contra buques fue modificada. La Resolución A.992(22) definía al robo a mano armada

“2.2 ”Robos a mano armada perpetrados contra los buques” significa cualquiera de los siguientes actos:

.1 cualquier acto ilícito de violencia o de detención, o cualquiera actos de depredación o de amenaza de la misma, que no sean actos de “piratería”, cometido para fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, las aguas archipelágicas y el mar territorial de un Estado.

.2 cualquier acto para incitar o para facilitar intencionalmente un acto descrito arriba”.

Estos dos supuestos contemplan distintas consecuencias jurídicas. Para el caso de los actos de piratería, la Convención UNCLOS faculta a todos los Estados a reprimir los actos de piratería por medio de buques de guerra²¹⁹.

En contrasentido, la Oficina Marítima Internacional (IMB), perteneciente a la Cámara de Comercio Internacional, define a la piratería como:

“Un acto de embarque o intento de abordar un buque con la intención aparente de cometer un robo o cualquier otro delito, y con la intención aparente o la capacidad para usar la fuerza en la comisión de ese acto.”

La definición de la IMB es utilizada para propósitos estadísticos. Sin embargo debemos destacar que esta definición también considera actos de piratería a los acontecimientos ocurridos en mar territorial o en aguas sometidas a la jurisdicción de algún Estado. Por tanto, la definición de la IMB abarca tanto incidentes consumados como intentos de ataque, si los acontecimientos ilícitos se presentan cuando el buque está atracado en

perpetrado contra buques, de la siguiente forma: *“2.2”Robos a mano armada perpetrados contra los buques” son cualquiera actos ilícitos de violencia o de detención, o cualquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de “piratería”, dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de la jurisdicción de un Estado respecto de tales delitos”.*

Como se desprende del precepto antes transcrita, podemos señalar que la definición enmendada del robo a mano armada perpetrado contra buques también abarca a los sujetos que ayudan o facilitan la comisión del acto de piratería. La mayoría de estos sujetos se encuentran en tierra o en las naves nodrizas. Así sucede, por ejemplo en los actos de piratería ocurridos frente a la costa de Somalia.

²¹⁹ Vid. Los artículos 100 y 107 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. También, TREVIÑO RUIZ, José Ma, “La seguridad marítima y la piratería... cit., pp. 2-3. Asimismo, DEL POZO, Fernando, “Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia”, publicado en *Análisis del Real Instituto, ARI 18/2009*, editado por Real Instituto Elcano, Madrid, enero de 2010, p. 1.

puerto, fondeando, o navegando en el mar²²⁰.

10 La piratería moderna

Como ya hemos mencionado, los actos de piratería no son fenómeno exclusivo de nuestros tiempos. Sin embargo, los piratas modernos utilizan tácticas nuevas y tecnología moderna para realizar los ataques contra los buques. Los actos de piratería en el siglo XXI no han disminuido a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional. Los reportes de la Oficina Marítima Internacional detallan la evolución del número de incidentes relacionados con la piratería en el siglo XXI, de la siguiente manera: en 2000 se efectuaron 469; en 2001 se realizaron 335; en 2002 se desarrollaron 370; en 2003 sucedieron 445; en 2004 se produjeron 329; en 2005 se ejecutaron 276; en 2006 tuvieron lugar 239; en 2007 se presentaron 263; en 2008 ocurrieron 293; y en 2009 acontecieron 406 incidentes relacionados con la piratería. No obstante, debemos destacar que al mismo tiempo que los actos de piratería descendían en Asia, la situación se agravaba en África, en especial en el Golfo de Adén²²¹.

La piratería del siglo XXI tiene su causa en la importancia del transporte marítimo para el comercio internacional y en la presencia de cuellos de botella en las principales ruta marítimas.

El comercio internacional depende del transporte marítimo²²². En 2008, el

²²⁰ Al respecto, JONES (op. cit., pp. 14-15) indica que la definición de la IMB tiene deficiencias, ya que califica de acto de piratería a los ataques realizados por razones políticas o ambientales, así como a los robos comunes realizados a bordo de un ferry.

Aunque la definición de la IMB no tiene consecuencias jurídicas, debemos destacar que la definición amplia y abierta de piratería, realizada por la IMB, repercute en sus reportes anuales sobre actos de piratería y robos a mano armada.

²²¹ En cuanto a la evolución de la piratería en el siglo XXI, véase OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2007*, Londres, enero de 2008, p. 7. También, OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit.*, p. 3.

²²² En cuanto a la importancia del transporte marítimo para la economía mundial, GRZYBOWSKI y MILER ("MSA as the Aspect of European Maritime Security", publicado

comercio marítimo transportó 8.17 mil millones de toneladas de bienes. Los puertos de los países en desarrollo cargaron el 60.6 % de los bienes, seguidas por las terminales marítimas de los países desarrollados, donde se cargaron el 33.6% de las mercancías.

Como mencionamos anteriormente, el 75% del comercio marítimo pasa por algún cuello de botella. Los piratas aprovechan los cuellos de botella por lo que navega el comercio marítimo para realizar ataques pirata. Durante 2009, los espacios marítimos con mayores incidentes piratas son los siguientes²²³: en el Golfo de Adén se presentaron 116; frente a las costas de Malasia se produjeron 16; en Indonesia ocurrieron 15; en el sur de China tuvieron lugar 13; en el Estrecho de Singapur acontecieron 9.

Asimismo, existe una conexión entre piratería y “Estados fallidos”²²⁴. Los “Estados fallidos” no pueden facilitar protección a sus ciudadanos, ni tampoco ejercen un control interno ni externo sobre su territorio. Esta situación se ve reflejada en la incapacidad de los cuerpos policíacos o las fuerzas militares para disuadir o evitar los delitos realizados en las zonas costeras, en el mar territorial y en la zona económica exclusiva del “Estado fallido”. Los piratas toman ventajas de la falta de seguridad para establecer sus bases piratas terrestres y ejecutar sus acciones delictivas en la mar²²⁵. Igualmente, los “Estados fallidos” no pueden proveer de protección a los buques cuando están en puerto o en áreas de fondeo, lo cual permite que los piratas aborden buques para hacer robos oportunistas en esos lugares²²⁶.

en la revista rumana *The Romanian Economic Journal*, número 25, año X, Rumanía, noviembre 2007, p. 123) señalan que el transporte marítimo ha aumentado su trascendencia durante los últimos 20 años con base en los siguientes elementos: el transporte marítimo de productos energéticos; la contenerización de la carga; y el continuo crecimiento del número de mega puertos o puertos comerciales “hubs”.

²²³ Acerca de las estadísticas de los incidentes piratas ocurridos durante 2009, véase OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit.*, p. 5.

²²⁴ La afirmación corresponde a PETTRETO, *Kerstin, Weak States off-Shore: Piracy in Modern Times, Discussion Paper*, editado por Hans Seidel Foundation. EastAfrican Human Security Forum. Marzo de 2008, pp. 11-12.

²²⁵ Así sucede, por ejemplo en los actos de piratería efectuados frente a la costa de Somalia.

²²⁶ Por todos, los actos de piratería realizados en los puertos de Nigeria.

10.1 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada para el transporte marítimo internacional

La piratería genera consecuencias negativas para el sector del transporte marítimo. Durante el periodo de 2003 a 2008, se registraron 1845 actos consumados de piratería o intentos de ataques pirata alrededor del mundo. Se estima que la piratería provoca un impacto económico a la industria naviera de entre 1,000 millones a 16,000 millones de dólares anualmente²²⁷. Además de las consecuencias negativas de carácter económico, los actos de piratería son una amenaza para la integridad de los trabajadores del mar. Durante 2009, 1166 tripulantes fueron víctimas de algún tipo de violencia relacionada con los actos de piratería, de los cuales 68 fueron lesionados, 8 asesinados y 8 se encuentran desaparecidos²²⁸.

10.2 Los tipos de piratería

No todos los piratas utilizan la misma forma de actuar al momento de la comisión del delito de piratería. Los actos de piratería se pueden clasificar en base al grado de organización de los piratas y al tipo de armas que utilizan los sujetos implicados en el acontecimiento violento. En base a lo anterior, los ataques piratas se clasifican de la siguiente manera²²⁹:

²²⁷ La afirmación corresponde a CHALK (“Maritime Piracy. Reasons, Dangers and Solutions”, testimonio ante el Comité sobre Infraestructura y transporte, Subcomité sobre Guardacosta y Transporte Marítimo, Casa de Representante de los Estados Unidos, Washington, D.C., 4 de febrero de 2009, p. 2), quien menciona que el impacto económico generado por la piratería es consecuencia de los fraudes, robos de la carga y los retrasos en los viajes.

²²⁸ Respecto al número de miembros de tripulación perjudicados por los actos de piratería. La Oficina Marítima Internacional computa un aumento anual desde 2007 al 2009. Al respecto, véase Oficina Marítima Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit.*, p. 12

²²⁹ Recogemos la argumentación de STEVE, Jones, op. cit., pp. 16-17

En sentido parecido se manifiesta la Cámara Naviera Internacional. Esta organización (“Attacks on Ships Background Information”, obtenido en: <http://www.marisec.org/piracy/background.htm> (consultado el 10 de agosto de 2010)) clasifica a los actos de piratería de la siguiente manera: 1) Robo oportunista realizado por persona, quienes acceden al buque cuando esta en puerto o fondeando para robar cualquier cosa; 2) Robo planeado, el cual es desarrollado cuando el barco está en áreas

1. Crimen oportunista: este tipo de ataque no tiene planeación, el objetivo es elegido aleatoriamente, y los piratas no utilizan violencia. El ataque pirata oportunista es la forma más común de piratería y tiene lugar en los puertos o en las aguas del puerto. Los piratas roban pequeñas cosas del buque.
2. El robo armado de bajo nivel: este segundo tipo de ataque pirata es perpetrado con el apoyo de lanchas rápidas y armas de bajo calibre. Los piratas abordan el buque para robar el dinero de la caja fuerte el buque. Por lo general, los piratas no utilizan violencia contra los miembros de la tripulación durante la comisión del delito.
3. El robo y asalto armado de nivel medio: esta clase de ataque pirata se caracteriza por la planeación meticulosa del acto ilícito. Las bandas criminales que realizan este tipo de ataques están integradas por marineros y delincuentes. Los atacantes utilizan naves nodrizas para acercarse a las rutas marítimas, con el fin de lanzar las rápidas que puedan alcanzar a los buques. Los piratas utilizan equipo de asalto y armamento pesado para abordar el buque. La víctima de esta clase de ataques pueden resultar heridas durante el evento violento. Los piratas secuestran a la tripulación hasta que las empresas navieras o los gobiernos implicados satisfacen sus peticiones.
4. Secuestro criminal de nivel alto: Los ataques piratas de este género son desarrollados por profesionales. Los piratas cuenta con información relacionada con el buque y su carga. Los atacantes utilizan armamento militar para lograr tomar el control e buque. El objetivo de los piratas es hacerse del control del buque para posteriormente transferir la carga del buque a otra nave, asesinar a los miembros de la tripulación y dar una nueva identidad al buque asaltado. La nueva identidad del buque permite a este tipo de

de fondeo o navegando. El objetivo principal de los piratas es robar el dinero, los objetos personales de la tripulación y el equipo del buque. Los piratas pueden estar bien armados; 3) Secuestro permanente del buque o de la carga del mismo, donde en ocasiones la tripulación es asesinada, dejada a la deriva o retenida para solicitar rescate.

Sin embargo, la clasificación de la Cámara Naviera Internacional no toma en consideración el tipo de arma utilizada por los piratas en los robos planeados.

organizaciones pirata embarcan a marineros bajo sus órdenes y utilizan el buque como barco fantasma.

10.3 Las zonas afectadas por la piratería

Los actos de piratería tienen mayor presencia en en las siguientes zonas marítimas: el sureste de Asia, África y Sudamérica.

El sureste asiático es una zona importante para el transporte marítimo, ya que el 45% del comercio marítimo navega por este espacio marítimo. El Estrecho de Malaca ha sido escenario de actos de piratería moderna. La importancia del Estrecho de Malaca para el comercio marítimo internacional recae en que es el cuello de botella más navegado en el mundo. Los ataques en el Estrecho de Malaca iniciaron en la década de los ochenta, para después agudizarse durante el decenio de 1990 y principios del siglo XXI²³⁰. Los ataques en el estrecho de Malaca se pueden clasificar en el tipo de robo armado de bajo nivel. Los piratas asiáticos están organizados en pequeños grupos de dos a cinco personas. Esas células delictivas usan lanchas rápidas para atacar buques mercantes que navegan cerca de la costa. En la mayoría de los casos, los piratas escogen asaltos nocturnos, con el fin de escondiéndose en la oscuridad. El objetivo de los delincuentes es robar el efectivo guardado en la caja fuerte del buque, el equipo del barco que pueda ser desmontado fácilmente y las pertenencias de valor de la tripulación. Los piratas del Estrecho de Malaca no usan la violencia, excepto en los casos en donde la tripulación del buque presenta resistencia. Además, los atacantes están armados con cuchillos y pistolas. Los robos son realizados con rapidez, razón por la cual los agresores permanecen

²³⁰ Respecto a los ataque pirata en el Estrecho de Malaca, DEL POZO ("Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia... cit., p. 4) señala que las navieras no tomaron acciones para prevenir los actos de piratería ni presionaron a sus gobiernos para que reprimieran los ataques piratas debido a que las perdidas originadas por la piratería en el Estrecho de Malaca representan el 0,001% y el 0,002% del tráfico en esa zona marítima.

poco tiempo a bordo del buque²³¹. Los Estados ribereños afectados, Indonesia, Malasia y Singapur, han coordinado patrullajes por la zona, en virtud de lo cual han disminuido los ataques piratas²³². Los reportes de la Oficina Marítima Internacional describen el decremento de los ataques pirata de la siguiente manera²³³: en 2005 se presentaron 12; en 2006 ocurrieron 11; en 2007 tuvieron lugar 7; y en 2008 y 2009 se produjeron la misma cantidad de ataques, 2.

Otro espacio marítimo del sureste asiático afectado por ataques pirata son los mares del sur de China. La mayoría de los ataques contra buques mercantes y barcos pesqueros en este espacio marítimo han tenido lugar en aguas internacionales²³⁴. Los ataques piratas en el sur de China se catalogan como secuestros criminales de nivel alto. El *modus operandi* de estos piratas se caracteriza por la utilización de barcos pequeños, desde donde lanzan los ataques para someter o asesinar a la tripulación del buque.

²³¹ Sobre el tema, véase OIL COMPANIES INTERNACIONAL MARINE FORUM, *op. cit.*, p.4. También, ELLEN, Eric (edit.), *Piracy at Sea*, publicado por International Maritime Bureau, Paris, 1989, pp. 12-15. Además, E.V. “La IMO actúa para combatir los ataques de piratería contra buques”, publicado en *La Gaceta de El Vigía*, 4 de marzo de 1999, s/p.

²³² En base a los datos aportados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual report 2009, MSC.4/Circ.152 adoptada el 29 de marzo de 2010, Londres, p.25), los ataques pirata en la zona del Estrecho de Malaca han descendido en un porcentaje considerable. En el año 2000 se presentaron más de cien incidentes de piratería o robo a mano armada. Los datos del año 2000 contrastan con los 27 acontecimientos reportado en 2009. Además, la Oficina Marítima Internacional de la Cámara Internacional de Comercio (Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... *cit.*, p. 22) señala que aunque el número de ataques pirata en la zona ha disminuido gracias a los patrullajes realizados por las autoridades de los Estados ribereños afectados, se recomienda a los buques mantener una estricta vigilancia antipiratas cuando transitan por el Estrecho de Malaca.

²³³ En estos términos, véase OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit.*, p. 5

²³⁴ La Oficina Marítima Internacional (Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... *cit.*, p. 22) señala que los ataques pirata realizados en los mares del sur de China se han incrementado, en particular en el triángulo formado por la zona marítima entre Tioman/Palau Aur, el este del estrecho de Singapur y Anambas/frente a las islas de Mangakai. Asimismo con base a los datos aportados por la OMI (Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual report 2009, MSC.4/Circ.152... *op. cit.*, p.25). Asimismo, Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Second quarterly report (April and including June 2009), MSC.4/Circ.140, aprobada el 22 de septiembre de 2009, Londres), durante el año 2009, los piratas de los mares del sur de China cometieron 20 ataques en aguas internacionales, 27 actos en aguas territoriales, 10 incidentes en áreas del puerto.

Una vez asumido el control del barco, los piratas obtienen como botín el pescado, la maquinaria del buque, la gasolina, los efectos personales de la tripulación y/o el propio barco. En este último supuesto, los piratas cambian el pabellón del barco para utilizarlo como “buque fantasma”²³⁵. Como en el caso del Estrecho de Malaca, los actos de piratería han registrado un descenso en el número de ataques pirata, en buena medida, las misiones militares ejecutadas por China, Filipinas y Hong Kong han logrado reducir los incidentes de piratería durante los últimos cinco años, con excepción del año 2009²³⁶. La Oficina Marítima Internacional cuantifica el número de incidentes pirata de la siguiente forma²³⁷: en 2005 ocurrieron 6; en 2006 se produjo 1; en 2007 tuvieron lugar 3; en 2008 no hay reporte al respecto; y en 2009 se presentaron 13.

En el continente Africano, los acontecimientos de piratería se presentan en Nigeria, en particular en el río Bonny, el puerto de Lagos y frente a la costa de Nigeria. Los piratas nigerianos usan armas de fuego para ejecutar sus robos. A diferencia de los piratas de Somalia, los delincuentes nigerianos en pocas ocasiones secuestran a los miembros de la tripulación, por lo que únicamente roban los objetos o la carga del buque. La mayoría de los ataques pirata ocurren cuando el buque está atracando o fondeando. La Oficina Marítima Internacional describe la evolución de los actos de piratería de la siguiente manera²³⁸: en 2005 se presentaron 16; en 2006 se reportaron 12; en 2007 tuvieron lugar 42; en 2008 se realizaron 40; y en 2009

²³⁵ Véase al respecto OIL COMPANIES INTERNACIONAL MARINE FORUM, *op. cit.*, p.4. También, E.V. *op cit.*, s/p.

²³⁶ La OMI (Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual report 2009, MSC.4/Circ.152... cit., anexo 4.) señala que Los mares del sur de China han presentado una disminución en el número de actos de piratería reportados en esa zona. Durante un periodo de diez años, de 1995 a 2005, se presentaron más de dos centenares de incidentes de piratería o robo a mano armada por año. A partir de 2006, los actos de bandalaje disminuyeron a menos de 150 incidentes por año.

²³⁷ Así, OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit., p. 5.

²³⁸ La Oficina Marítima Internacional (Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit., p. 22) desglosa los 28 incidentes pirata ocurridos en 2009 de la siguiente forma: solamente se presentó un secuestro; 5 robos se realizaron cuando el buque estaba atracando y 11 durante el fondeo del buque en aguas nigerianas; y en 22 ocasiones los atacantes portaban armas de fuego.

ocurrieron 28 incidentes relacionados con actos de piratería.

Sudamérica también presenta incidentes delictivos relacionados con la piratería. Los acontecimientos piratas en sudamérica se pueden catalogar entre los ataques pirata de crimen oportunista. Los piratas realizan una manipulación indebida de los contenedores, para después huir por el costado del buque con los objetos sustraídos²³⁹. Los piratas sudamericanos portan armas blancas para realizar sus robos. Los países afectados por actos de piratería en el sur del continente americano son: Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela²⁴⁰.

11 La piratería y el Derecho internacional

El comercio marítimo siempre ha estado fundamentado en el principio de libertad de navegación. Por tal motivo, la comunidad internacional está interesada en generar un marco normativo internacional, con la finalidad de tutelar el derecho de libertad de navegación y la protección de la vida en contra de actos ilícitos.

La comunidad internacional ha logrado desarrollar un marco normativo internacional, a través del cual se considere a la piratería como un crimen de jurisdicción universal. Además, el derecho internacional posee instrumentos legales para que los Estados participantes en el combate de la piratería puedan ejercitar su jurisdicción sobre esta clase de delincuente. Sin embargo, la comunidad internacional debe mejorar el marco normativo en

²³⁹ Sobre el particular, véase OMI, Directrices para armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.2, adoptada el 18 de junio de 1993, Londres, p. 1

²⁴⁰ Respecto a los incidentes relacionados con la piratería en Sudamérica, la Oficina Marítima Internacional (*Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009... cit.*, p. 14) señala que ocurrieron 30 acontecimientos pirata en Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela en el año 2009. El país más afectado fue Perú, con 13 robos. Además, no se presentaron casos de secuestro en Sudamérica. La mayoría de los delitos se cometieron con el apoyo de armas blancas y durante el fondeo de los buques en aguas territoriales.

materia de combate a la piratería para que los Estados ribereños vecinos o los Estados de abanderamiento puedan ejercer autos de autoridad en “mares fallidos”. Asimismo, la comunidad internacional debe continuar con sus esfuerzos para conseguir que las legislaciones nacionales estén en concordancia con el marco legal internacional²⁴¹.

11.1 Los principios relativos a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (UNCLOS) es el marco jurídico internacional aplicable a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada.

Como ya hemos mencionado, la Convención UNCLOS da los conceptos de acto de piratería y de nave pirata. Además, el artículo 100 de la Convención UNCLOS prevé el deber de todos los Estados de cooperación en la represión de los actos de piratería perpetrados contra buques en alta mar.

La convención UNCLOS también abarca a los sujetos o los buques que facilitan intencionalmente los actos de piratería. El artículo 103 de la Convención UNCLOS considera como buque pirata a las naves directamente implicadas en los actos de piratería y a los barcos que hayan servido para cometer los hechos ilícitos, si éstos últimos se encuentran bajo el mando de los piratas.

El artículo 105 de la Convención UNCLOS establece que cualquier Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque pirata o un buque capturado como

²⁴¹ En este sentido, véase CHALK, Peter [et al.], “Countering Piracy in the Modern Era”, notas del taller de discusión The Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, editorial Rand, Santa Monica, 2009, p. 1.

consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautar los bienes que se encuentren a bordo. Este precepto es una excepción al principio de que los buques en alta mar están sujetos a la jurisdicción del Estado que los abandera. Además, este mismo precepto faculta a los tribunales del Estado que haya hecho el apresamiento a decidir las penas que deban imponerse a los piratas y las medidas que deban tomarse respecto a los buques y los bienes²⁴². Además, con base en el artículo 107 de la Convención, los apresamientos solamente podrán ser realizados por buques de guerra o aeronaves militares, o por buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados para tales fines. Sin embargo, el artículo 106 de la Convención establece que cuando un buque sea apresado por sospechas de piratería sin motivos bastante para ello, el Estado que ha llevado a cabo el apresamiento es responsable ante el Estado del pabellón del buque capturado.

Además de los derechos de aprehensión y de incautación en alta mar, la Convención UNCLOS también contempla el derecho de visita e inspección a cualquier buque que participe o sea sospechoso de participar en actos de piratería. En caso de que existan motivos razonables para sospechar que un buque o lancha se dedica a la piratería, el artículo 110.1 de la Convención UNCLOS establece que un buque de guerra podrá examinar e inspeccionar la bandera, carga, tripulación, documentación de un buque o lancha sospechosa²⁴³. Si la verificación al buque visitado arroja evidencia suficiente sobre sus actividades ilícitas, el buque de guerra procederá a su

²⁴² Respecto al artículo 105 de la Convención UNCLOS, véase LÓPEZ QUIROGA y FERNÁNDEZ-QUIRÓS ("La piratería marítima en el Derecho Internacional", publicado en *Actualidad Jurídica Urias Menéndez*, número 22, España, enero-abril 2009, pp. 102-105) señala que: "el apresamiento del buque pirata constituye un criterio atributivo de competencia judicial".

²⁴³ Respecto al derecho de visita, LÓPEZ QUIROGA y FERNÁNDEZ-QUIRÓS (*op. cit.*, p. 103) mencionan que el buque de guerra debe verificar primeramente los documentos del buque sospechoso relacionados con el derecho a enarbolar su pabellón. En el supuesto de que continúen las sospechas, se podrá proceder a examinar el buque sospechoso.

apresamiento²⁴⁴.

En el supuesto de Robo a Mano Armada en el mar, la jurisdicción está a cargo del Estado ribereño²⁴⁵.

11.2 El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA)

Previo a los acontecimientos del 11-S, otro acto hostil sirvió como catalizador para la creación de un nuevo ordenamiento jurídico en materia de protección marítima. En 1985, el crucero italiano “*Archille Lauro*” fue secuestrado por un grupo de terroristas palestinos, quienes se hallaban a bordo de la nave. El secuestro se realizó cuando el crucero acababa de zarpar del puerto de Alejandría con destino a *Port Said*²⁴⁶.

En respuesta a este suceso violento, en noviembre de 1988, la OMI adoptó la resolución A.584(14) Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación, a través de la cual se instruyó al Comité de Seguridad Marítima de la OMI a desarrollar una serie de medidas técnicas detalladas y prácticas, que puedan ser implementadas por los gobiernos, las autoridades portuarias, los propietarios y los armadores de los buques, y los capitanes y los miembros de la tripulación de la nave, con el objetivo de asegurar la

²⁴⁴ En ese sentido, JIMÉNEZ PIERNAS (*op.cit.*, p. 3) señala que es indiferente que la inspección y el apresamiento se den *ex ante facto* o *ex post facto* de un acto de piratería. El buque de guerra podrá apresarse al buque sospechoso si existen pruebas suficientes para demostrar la actividad ilícita del buque pirata.

²⁴⁵ La soberanía de un Estado se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores. Por lo que un buque está sometido a la jurisdicción del Estado en cuyas aguas territoriales esté navegando. Véase al respecto, GUTIÉRREZ FRAILE, Rafael [et al.], *op. cit.*, p. 16.

²⁴⁶ En estos términos, véase BECKMAN, Robert C., “The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tool to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism”, publicado en *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Boca Raton: CRC Press, Londres, 2009, p. 188.

protección de los pasajeros y la tripulación a bordo del buque²⁴⁷. Asimismo, la resolución invita al Comité de Seguridad Marítima a tomar nota de los estándares y las recomendaciones prácticas desarrolladas por la Organización Internacional para la Aviación civil, dirigidos a la protección de los aeropuertos y las aeronaves²⁴⁸.

Paralelamente al Convenio SUA, el Comité de Seguridad Marítima adoptó la circular MSC/Circ.443 Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques, en septiembre de 1986. Las medidas señaladas en la circular MSC/Circ.443 están dirigidas a buques de pasajeros, que realicen viajes internacionales de 24 horas o más, así como a las instalaciones portuarias en donde atracan este tipo de naves. En términos generales, esta normativa impone a las autoridades portuarias y a los oficiales de los buques la obligación de desarrollar planes de seguridad, en donde se estipulen medidas para evitar el acceso al buque de personas, armas o materiales peligrosos, no autorizados. A todas luces, esta circular es el antecesor directo del Código para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias²⁴⁹.

Posteriormente, en marzo de 1988 se adoptó el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, suscrito en Roma el 10 de marzo de 1988 (Convenio SUA), y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988 (Protocolo SUA)²⁵⁰.

²⁴⁷ En este sentido, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para prevenir actos ilícitos en contra pasajeros y tripulación a bordo de los buques, MSC/Circ.443, adoptada el 26 de septiembre de 1986, Londres.

²⁴⁸ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and security of their passengers and crews, A.584(14), aprobada el 20 de noviembre de 1985, Londres.

²⁴⁹ En estos términos, véase JONES, Steve, *Maritime Security: a practical guide... cit.*, pp. 52.

²⁵⁰ Al respecto, podemos señalar que todos los Estado miembro de la Unión Europea han ratificado el Convenio SUA, con excepción de Luxemburgo. No obstante, el gobierno de Luxemburgo ha indicado al Consejo de la Unión Europea que actualmente se encuentra haciendo un borrador de la legislación necesaria para ratificar el Convenio y el Protocolo SUA. Vid. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, Implementation of the legislative Instruments listed in the Declaration on terrorism of the European Council of

El Convenio SUA está basado en el Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de 16 de diciembre de 1970, y el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, de 23 de septiembre de 1971²⁵¹.

El Convenio SUA no habla de piratería en *stricto sensu*. Sin embargo, el Convenio SUA es un instrumento legal importante para la lucha contra la piratería marítima internacional, ya que tipifica hechos ilícitos que ponen en peligro la seguridad de la navegación, y dentro de los cuales se puede encuadrar a la piratería como delito internacional y establece la jurisdicción para el enjuiciamiento del ilícito²⁵². Igualmente, El Convenio SUA dispone las bases procesales para que los Estados parte realicen actos de autoridad a bordo de embarcaciones de terceros países, ya sea en alta mar o en la zona económica exclusiva²⁵³. Por lo tanto, las resoluciones 1846 (2008), 1851 (2008) y 1897 (2009) del Consejo de Seguridad invitan a los Estados a utilizar el Convenio SUA para tipificar el delito de piratería, establecer su jurisdicción y aceptar la entrega de personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido el control del buque mediante violencia o cualquier forma de intimidación²⁵⁴. Debemos señalar que el Convenio SUA es un complemento de la Convención UNCLOS, y no tiene como objetivo sustituirla²⁵⁵.

25 March 2004 and subsequent major instruments identified by the United Nations, 15358/09 ADD 1 REV 1, 27 de noviembre de 2009, Bruselas.

²⁵¹ En estos términos, véase LÓPEZ QUIROGA y FERNÁNDEZ-QUIRÓS, *op. cit.*, p. 103. Asimismo, BECKMAN, Robert C., "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tool to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... *cit.*, p. 188.

²⁵² Así LÓPEZ QUIROGA, Julio/FERNÁNDEZ-QUIRÓS, *op. cit.*, pp. 102-105.

²⁵³ En cuanto a la naturaleza del Código PBIP y el Convenio SUA 1988, ENRÍQUEZ ROSAS ("Terrorismo marítimo y libertad de navegación... *cit.*, p. 155.) menciona que el Código PBIP está integrado por normas técnicas, en cambio el convenio y los protocolos SUA de 2005 están conformados por normas procesales.

²⁵⁴ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 2 de diciembre S/RES/1846, Nueva York, 2008. Además, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de 16 de diciembre S/RES/1851, Nueva York, 2008. También, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 30 de noviembre S/RES/1897, Nueva York, 2009.

²⁵⁵ Respecto a las diferencias entre la Convención UNCLOS y el Convenio SUA, BLANCO-BAZÁN ("Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping", presentada en Seminar piracy and Armed Robbery Against Shipping, Bruselas 21 de

En tal sentido, el Convenio SUA sirve para perseguir a las personas que realizan actos de piratería, tomando como base los actos ilícitos enumerados en su artículo 3. El artículo 3 del Convenio SUA tipifica como delito internacional el apoderamiento ilícito de un buque mediante violencia, amenazas de violencia o cualquier forma de intimidación²⁵⁶.

El Convenio SUA puede utilizarse para arrestar a piratas en alta mar o en el mar territorial de algún Estado, si el buque está navegando o su plan de navegación prevé navegar hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado²⁵⁷. Por tanto, el Convenio SUA no es aplicable a la navegación marítima que se realiza dentro de los límites del mar territorial de un único Estado²⁵⁸.

Asimismo, el Convenio SUA establece que un Estado parte podrá ejercitar su jurisdicción sobre las personas que hayan cometido el acto de piratería si se presenta alguno de los siguientes supuestos: el delito es cometido contra un buque o a bordo de un buque que enarbole su pabellón; el acto sucede en su territorio o es realizado por uno de sus nacionales; el ilícito es cometido por una persona apátrida que resida habitualmente en su territorio; durante la comisión del delito un nacional es aprehendido, amenazado, lesionado o muerto; o el acto de piratería es cometido en un intento de obligarle a hacer o no hacer alguna cosa. Igualmente, un Estado parte podrá ejercitar su jurisdicción contra quien induzca a cometer los actos de

enero de 2001, Obtenido en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm (consultado el 12 de junio de 2009)) menciona que la Convención UNCLOS regula el derecho y no la obligación de los Estados parte de establecer la jurisdicción universal sobre los actos de piratería. Por el contrario, el Convenio SUA obliga a los Estados parte a establecer jurisdicción sobre los sujetos que comente los actos de piratería.

²⁵⁶ En relación a casos donde el Convenio SUA ha sido útil para combatir los actos de piratería, véase BECKMAN, Robert C., "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tool to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... cit., p. 190-191.

²⁵⁷ Vid. El artículo 4 del Convenio SUA

²⁵⁸ Al respecto, véase LÓPEZ QUIROGA/FERNÁNDEZ-QUIRÓS, *op. cit.*, p. 104.

piratería²⁵⁹.

Además, con base en el Convenio SUA los Estado parte se comprometen a la detener de los sujeto implicado en un acto de piratería, que se encuentren en su territorio. Igualmente, el Convenio faculta al capitán de un buque de un Estado parte a detener a los piratas, y entregarlos a las autoridades de cualquier otro Estado parte. Sin embargo, a diferencia de la Convención UNCLOS y la Acción Común 2008/851/PESC, la detención realizada con fundamento en el Convenio SUA no atribuye competencias jurisdiccionales al Estado que haya realizado la detención²⁶⁰.

El Convenio SUA también contempla medidas preventivas, ya que los Estados parte pueden realizar acciones para impedir que los actos de piratería sean preparados dentro de su territorio, así como intercambiar y suministrar información, con el fin de impedir la comisión de las actos de piratería²⁶¹.

El Convenio SUA y el Protocolo SUA no han permanecido estáticos. Los atentados terroristas del 11-S suscitaron la revisión del Convenio SUA y el Protocolo SUA, por parte de los estados contratantes. El 14 de octubre de 2005 se aprobó, en Londres, el Protocolo de 2005 del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo de 2005 del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Sin embargo, las enmiendas realizadas al Convenio SUA y al Protocolo SUA están enfocadas a combatir los actos de terrorismo²⁶².

²⁵⁹ Vid. El artículo 6 del Convenio SUA.

²⁶⁰ Recogemos la argumentación de LÓPEZ QUIROGA/FERNÁNDEZ-QUIRÓS, *op. cit.*, p. 104.

²⁶¹ *Ibidem*.

²⁶² *Supra* el apartado 19.2.

11.3 Las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional para prevenir y reprimir los actos de piratería, y el Código de prácticas para la investigación del delito de piratería

Los ataques piratas resurgieron durante la década de los ochenta, por tal motivo, en 1983, Suecia alertó al Comité de Seguridad Marítima de la OMI del gran incremento de ataques piratas contra buques²⁶³. Como consecuencia de lo anterior, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.545 (13), a través de la cual se reconocen las consecuencias negativas que producen los ataques pirata a la vida humana, a la navegación y al medio ambiente marino²⁶⁴. Asimismo, la resolución urge a los Estados miembro, la implementación de todas las medidas necesarias para suprimir los actos de piratería y los robos a mano armada en sus aguas, e invita a los Gobiernos y a las organizaciones interesadas a que orienten a los propietarios y navieros del buque, y los capitanes y tripulaciones sobre las medidas que deben tomar para prevenir y minimizar los ataques de piratas.

El aumento del número de ataques pirata continuó durante toda la década de los ochenta, en particular en la zona de África occidental. Sin embargo, los Estados de abanderamiento no reportaban los ataques piratas a la OMI. Por tal motivo, en 1991 la OMI adoptó la resolución A.683(17) con el fin de instar a los Gobiernos miembro a que notifiquen a la OMI todos los sucesos relacionados con actos de piratería y robo a mano armada perpetrados

²⁶³ Al respecto, la OMI ("Piratería y Robos a Mano Armada en el Mar", publicado en La OMI al día, Londres, enero de 2000) señala que África occidental era la zona más afectada por la piratería a principios de la década de los ochenta. El país con más incidentes reportados era Nigeria, donde anualmente se presentaban alrededor de 25 ataques pirata. Los piratas de esta zona atacaban buques anclados a la espera de ataque, para robar la carga de los contenedores. El modus operandi de los piratas tenía las siguientes características: los grupos de piratas estaban integrados por 10 individuos, en promedio; los atacantes subían a bordo del buque durante la noche; y los piratas portaban armas blancas para intimidar y posteriormente inmovilizar a los miembros de la tripulación. Durante 1984 y 1985, las autoridades nigerianas pudieron localizar e inhabilitar las bases pirata y los locales donde se vendía la mercancía robada.

²⁶⁴ Así, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques, A.545 (13), aprobada el 17 de noviembre de 1983, Londres.

contra los buques que enarbolan su pabellón²⁶⁵. Además, la resolución invitó a los Estados ribereños a coordinar acciones contra la piratería y el robo a mano armada.

Durante la década de los noventa, la zona más afectada por los ataques piratas fue la región del estrecho de Malaca. En 1993, la OMI adoptó dos circulares para hacer frente a los ataques piratas presentados en estrecho de Malaca, la circular MSC/Circ.622 y la circular MSC/Circ.623²⁶⁶.

La circular MSC/Circ.622 está integrada por una serie de recomendaciones para los Estados ribereños afectados por la piratería. En 1999, la OMI adoptó la circular MSC/Circ.622/Rev.1, en donde se incorporaron las recomendaciones revisadas por el Comité de Seguridad Marítima²⁶⁷.

La circular MSC/Circ.623 está constituida por una gama de sugerencias dirigidas a los propietarios y armadores del buque, y a los capitanes y las tripulaciones para prevenir y reprimir los actos de piratería. Ulteriormente, el Comité de Seguridad Marítima examinó en tres ocasiones las recomendaciones contenidas en la circular MSC/Circ.623²⁶⁸. La última

²⁶⁵ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, A.683(17), adoptada el 6 de noviembre de 1991, Londres.

²⁶⁶ En este sentido, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.622, adoptada el 16 de junio de 1999, Londres. También ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623, adoptada el 18 de junio de 1993, Londres.

²⁶⁷ El Comité de Seguridad Marítima revisó la circular MSC/Circ.622 durante su 71ª periodo de sesiones, desarrollado del 19 al 28 de mayo de 1999. El examen de revisión se basó en las recomendaciones realizadas en los seminarios y talleres regionales sobre piratería, que fueron realizados en Brasilia y Singapur, durante los años 1998 y 1999 respectivamente. Sobre el particular, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 de junio de 1999, Londres. También, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, "Piratería y Robos a Mano Armada en el Mar", *op. cit.*, p. 8.

²⁶⁸ El Comité sobre Seguridad Marítima revisó la circular MSC/Circ.623 en tres ocasiones: la primera revisión se desarrolló en 1999; la segunda revisión se efectuó en 2000; y la tercera revisión se verificó en 2002. Así, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano

revisión fue realizada el 22 de mayo de 2002.

La OMI fue el primer organismo internacional en alertar sobre el problema de piratería presentado en las costas frente a la costa de Somalia²⁶⁹. El 29 de noviembre de 2007, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.1002(25), por medio de la cual condenó los actos de piratería y los robos a mano armada; instó a los Gobiernos a intensificar sus esfuerzos para prevenir y reprimir la piratería; alentó a los Gobiernos a capacitar y asesorar a los buques con derecho a enarbolar su pabellón sobre medidas para prevenir y repeler los ataques de piratas; pidió al Gobierno Federal de Transición la adopción de las medidas necesarias para prevenir y reprimir los actos de bandidaje perpetrados en sus aguas territoriales; y exhortó al Secretario General de las Naciones Unidas a examinar la situación y adoptar las medidas pertinentes²⁷⁰.

Asimismo, la OMI ha desarrollado las resoluciones MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, en donde se enloaban una serie de recomendaciones y directrices para prevenir los actos de piratería. Estas recomendaciones van dirigidas a los Gobiernos, los propietarios y los armadores de buques, y los

armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.1, adoptada el 16 de junio de 1999, Londres; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.2, adoptada el 20 de junio de 2001, Londres; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, , Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.3, adoptada el 29 de mayo de 2002, Londres.

²⁶⁹ Anteriormente, la OMI (Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques... cit.) realizó recomendaciones para prevenir y reprimir los actos de piratería en el Estrecho de Malaca y los mares del sur de China. Además, esta organización internacional realiza reportes mensuales y anuales con las estadísticas de los incidentes de actos de piratería y de robo a mano armada perpetrados en todo el mundo, desde el año 1984. Véase al respecto.

En este mismo sentido, véase Además, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.3... cit.

²⁷⁰ Véase también ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia, A.1002(25), adoptada el 29 de noviembre de 2007, Londres.

capitanes y las tripulaciones del barco²⁷¹.

Las recomendaciones establecidas en la circular MSC.1/Circ.1333 son un complemento del Código PBIP. El antecesor directo de la circular MSC.1/Circ.1333 es la circular MSC/Circ.622/Rev.1²⁷². Sin embargo, como ya mencionamos, la circular MSC/Circ.622/Rev.1 está basada en los incidentes piratas existentes en el estrecho de Malaca durante la década de los noventa.

La circular MSC.1/Circ.1333 de la OMI está constituida por recomendaciones para mejorar la respuesta a los actos de piratería; implementar medios de comunicación e información durante o después del suceso violento, desarrollar acuerdos bilaterales o multilaterales de ayuda, investigar los delitos de piratería y robo a mano armada y ejercitar la jurisdicción.

Respecto al primer supuesto, la OMI aconseja a los Estados ribereños la elaboración de planes de acción donde se especifiquen las medidas que han de adoptarse en caso de un ataque pirata. Estos planes de acción deberán estar en concordancia con las disposiciones de la parte A del Código PBIP²⁷³. Asimismo, la OMI aconseja a los Estados de abanderamiento el

²⁷¹ *Vid.* ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333, adoptada el 26 de junio de 2009; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334, adoptada el 23 de junio de 2009, Londres.

²⁷² Al respecto, podemos señalar que el Comité de Seguridad Marítima revisó la circular MSC/Circ.622/Rev.1 OMI, dentro de su sesión 86ª, que tuvo lugar los días del 27 de mayo al 5 de junio de 2009. Con base en dicha revisión la OMI adoptó la circular MSC.1/Circ.1333.

²⁷³ Sobre el particular, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) indica que los planes de acción de los Estados ribereños deben estar relacionados con la regla XI-2/7 del Convenio SOLAS. La regla XI-2/7 establece que en caso de existir una amenaza para los buques, el Estado ribereño deberá informar a los buques y a sus administraciones el nivel de protección vigente; las medidas de protección que los buques deban tomar para protegerse del ataque; y las medidas de protección que haya

desarrollo de planes de acción al momento de recibir la noticia de un ataque pirata. El plan de acción de los Estados de abanderamiento deben contemplar la manera en que ayudaran a los propietarios, compañías, gestores y armadores del buque en caso de secuestro, establecer un medio de comunicación en donde los buques con derecho a enarbolar su pabellón puedan solicitar asesoramiento o asistencia al momento de navegar en aguas de alto riesgo²⁷⁴.

En materia de comunicación e información, la OMI recomienda a los Estados ribereños comunicar a los centros de protección, a los estados bandera y a la OMI de los actos de robo a mano armada en sus aguas o de los actos de piratería en aguas próximas que se le hayan notificado²⁷⁵.

En relación a los acuerdos bilaterales o multilaterales, la OMI recomienda a los Estados de abanderamiento y Estados ribereños que concierten acuerdos bilaterales o multilaterales para cooperar en la lucha contra la piratería y para facilitar la investigación de los delitos de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques²⁷⁶. La OMI aconseja que los acuerdos regionales sobre cooperación para reprimir la piratería

decidido implementar el Estado ribereño.

²⁷⁴ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.

²⁷⁵ Sobre el particular, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) recomienda a los Estados ribereños informar con celeridad el suceso a los sujetos interesados, toda vez que esta acción permitirá a los centros de protección alertar a los otros buques en la zona del suceso, y a los Estados de abanderamiento implementar los planes de emergencia y realizar las gestiones diplomáticas pertinentes. Además, el Apéndice 3 de la MSC.1/Circ.1333 establece un código de comunicación para describir la fase en que se encuentra un buque viajando en zona de alto riesgo de piratería. Un por ejemplo es la letra E que significa la certeza de una tentativa de acto de piratería o de robo a mano armada, o la letra I que señala los piratas/ladrones armados tiene a uno o varios miembros de la tripulación bajo su control.

²⁷⁶ En este sentido, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) ha elaborado una propuesta de acuerdo regional sobre cooperación para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques.

contemplan la figura del Oficial de Enlace, para que avale las actuaciones de los buques policía de una Parte, en las aguas territoriales de la otra Parte. Un oficial de enlace es un funcionario encargado de hacer respetar las normas legales de una de las Partes, el cual está autorizado a embarcarse en un buque policía de otra de las Partes. La OMI sugiere investir a los oficiales de enlace con las siguientes facultades²⁷⁷: autorizar al buque policía donde esté embarcado a perseguir buques sospechosos que huyan dirigiéndose a las aguas territoriales de la Parte a la que pertenece el oficial de enlace; autorizar al buque policía donde se encuentre embarcado a patrullar dentro de las aguas territoriales de la Parte de la que es nacional el oficial de enlace, con objeto de reprimir los robos a mano armada contra buques; ejercitar el derecho de persecución inmediata para hacer cumplir la legislación vigente de las Partes en las aguas nacionales o mar adentro. Sin embargo, en los casos en donde no haya un oficial de enlace a bordo del buque policía, la propuesta de acuerdo sobre cooperación de la OMI menciona que el buque policía que haya detectado un buque sospechoso podrá perseguir hasta aguas nacionales de la otra Parte y subir a bordo para controlar la situación, en espera de la llegada de las autoridades competentes de la otra Parte. Por último, en los supuestos de operaciones más allá del mar territorial, la propuesta de acuerdo de cooperación de la OMI faculta a los oficiales de policía de una de las Partes a subir y registrar un buque sospechoso que enarbole el pabellón de otra de las Partes²⁷⁸.

Asimismo, la OMI recomienda a los Estados la implementación del Código de Prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada²⁷⁹.

²⁷⁷ En estos términos, véase Apéndice 6 “Proyecto de acuerdo regional sobre cooperación para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques”, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.

²⁷⁸ *Ibidem*.

²⁷⁹ *Vid.* ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, A.922(22), adoptada el 29 de noviembre de 2001.

Las recomendaciones para propietarios y armadores de buque, capitanes y tripulaciones sobre la represión de actos de piratería están establecidas en la circular MSC.1/Circ.1334²⁸⁰. Las sugerencias expuestas en la Circular se clasifican de la siguiente manera: para la etapa previa a la comisión del acto de piratería, para el período de sospecha o tentativa de ataque pirata, para la fase de la comisión del acto de piratería y para la etapa posterior al ataque pirata.

En la fase previa al acto de piratería y antes del inicio del viaje, la OMI aconseja a los propietarios del buque evitar llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo y mejorar las guardias de seguridad²⁸¹. Asimismo, las recomendaciones de la circular MSC.1/Circ.1334 toman en consideración la evaluación de riesgos y el plan de protección del buque, emanados del Código PBIP. Por tal motivo, la Circular aconseja que la evaluación de riesgos del buque debe incluir a los actos de piratería como riesgo de peligro para los buques que navegan por aguas de alto riesgo, y el plan de protección del buque debería señalar las medidas preventivas y de respuesta para hacer frente a los actos de piratería.

Al momento de decidir la ruta del buque, la OMI aconseja a la compañía el desvío del buque de la zona donde se han producido ataques y examinar la

²⁸⁰ Al respecto, podemos señalar que el durante 2009 el Comité de Seguridad Marítima realizó la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3, para hacer frente al aumento de incidentes piratas frente a las costas de Somalia. El examen dio origen a una serie de nuevas directrices, enmarcadas en la circular MSC.1/Circ.1334. Asimismo, la OMI aconseja al sector naviero consultar las recomendaciones realizadas por el ReCAAP ISC, El Centro de notificaciones de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional, BIMCO y la ICS. Vid. MSC.1/Circ.1334, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques... cit.

²⁸¹ Sobre este particular, podemos indicar que actualmente los buques navegan con un número de tripulación más reducida, lo cual favorece a los atacantes. La recomendación de la OMI sobre mejorar las guardias de seguridad no debe confundirse con la contratación privada de personal de seguridad armado. La OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) aconseja el empleo de personal de seguridad desarmado. En contrasentido, la OMI condena la utilización de personal de seguridad armado a bordo del buque.

posibilidad de navegar en convoy.

Respecto a las precauciones cuando el buque está fondeando o en puerto, la OMI tiene puntos de coincidencia con algunos programas de seguridad voluntarios²⁸². La circular MSC.1/Cric.1334 expone la sugerencia de que el capitán mantenga vigilantes durante el fondeo del buque, y limite y controle a las personas que tiene acceso al barco durante su estancia en puerto.

La OMI señala que el buque debería estar iluminado en la proa y en los costados cuando navegue en zonas de alto riesgo. Sin embargo, el alumbrado en la cubierta del buque debe permanecer apagado para evitar que otros buques interpreten que la nave está fondeando²⁸³.

Cuando el buque esté navegando en aguas de alto riesgo, la OMI aconseja el aumento del número de guardias o vigías en el puente con el fin de cubrir los puntos ciegos del radar. Asimismo, la OMI informa a los capitanes que la desconexión del sistema de identificación automática (SIA) en zona de alto riesgo reduce la capacidad de auxilio por parte de las fuerzas navales. Sin embargo, la OMI sugiere a los capitanes que hagan uso de su pericia profesional para decidir si el SIA se debe desconectar, para evitar que los piratas detecten el buque²⁸⁴.

Respecto a las recomendaciones para el período de sospecha o tentativa de ataque pirata, la OMI aconseja a los capitanes considerar como embarcación sospechosa a las naves pequeñas que se acomoden a la velocidad del buque en una derrota paralela. En base a las regulaciones del Código PBIP, podemos señalar que la OMI aconseja al capitán del buque

²⁸² Vale por todos el programa de protección marítima estadounidense denominado C-TPAT.

²⁸³ Al respecto, podemos señalar que la adopción de las recomendaciones de la OMI sobre el alumbrado del buque debe hacerse a la luz de las disposiciones del Reglamento de Abordajes de 1972.

²⁸⁴ Sobre el particular, podemos indicar que la recomendación de la OMI relacionada con el sistema SIA contemplan las obligaciones prescritas en la regla 7 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, relativa a los riesgos de abordaje, y las orientaciones incluidas en las resoluciones A.917(22) y A.956(23).

hacer uso de los medios más expedito para establecer contacto con el centro coordinador de salvamento, el Estado de abanderamiento o algún centro de notificación de actos de piratería, inmediatamente después de descubrir el ataque pirata.

Durante la aproximación de los piratas al buque, la OMI recomienda al capitán aumentar la velocidad al máximo del buque. Además, el capitán puede repeler a la embarcación pirata mediante medidas bruscas de timón y poniéndose de proa al viento. También, la OMI aconseja la utilización de manguera para agua a una presión igual o superior a 80 libras por pulgada cuadrada²⁸⁵.

Cuando los piratas han conseguido embarcar en el buque, la tripulación debería dirigirse a las zonas seguras debería. El capitán puede evaluar la posibilidad de realizar un contraataque. En el caso de que la tripulación logre apresar a un atacante, el pirata debe ser resguardado y tratado adecuadamente.

En el supuesto de que los piratas han logrado apoderarse de la cámara de máquinas o del puente, o han capturado a miembros de la tripulación, la OMI aconseja al capitán u oficial a cargo negociar con los atacantes, a fin de lograr la liberación de la tripulación y mantener el gobierno del buque. Además, podemos señalar que las recomendaciones de la OMI sobre negociación con los atacantes deben ser complementadas con las Orientaciones de las Naciones Unidas sobre la Supervivencia en caso de secuestro.

Durante la fase de secuestro del buque, la OMI aconseja a las compañías

²⁸⁵ Con respecto a la utilización de las mangueras para agua como medio de defensa, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) indica que el empleo de las mangueras para agua por parte de la tripulación del buque atacado dificulta el abordaje de los piratas, inunda la embarcación pirata y avería el funcionamiento de los motores y los sistemas eléctricos de la nave atacante.

navieras recabar asesoría especializada de profesionales.

En relación a las recomendaciones para la etapa posterior al ataque pirata, la OMI aconseja al capitán o al oficial encargado enviar un informe del ataque al RCC correspondiente y a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño. Asimismo, para facilitar la investigación de los delitos de actos de piratería y robo a mano armada, la tripulación debería guardar las grabaciones del suceso realizadas por televisión en circuito cerrado y evitar el acceso a las zonas donde ocurrieron los acontecimientos ilícitos, hasta que las fuerzas de seguridad del Estado ribereño realicen un examen forense de ellas. Igualmente, la OMI aconseja al capitán permitir al personal de las fuerzas de seguridad del Estado ribereño subir a bordo, tomar declaración a los miembros de la tripulación o lleva a cabo investigaciones forenses.

Además, con relación a las obligaciones emanadas del Código PBIP, la OMI recomienda al propietario, al oficial de protección del buque y al oficial de la compañía para la protección marítima recopilar y analizar la información del ataque para determinar los aspectos a mejorar en el plan de protección del buque.

Si bien las medidas señaladas en la circular MSC.1/Circ.1334 no tienen carácter obligatorio ni vinculante, algunas organizaciones regionales invitan a sus Estados miembros a promover entre los operadores registrados ante ellos las medidas preventivas de autoprotección englobadas en la circular MSC.1/Circ.1334²⁸⁶.

El 14 de enero de 2009, la OMI constituyó el Grupo de Contacto sobre la Piratería Frente a la Costa de Somalia (CGPCS), con base en la resolución

²⁸⁶ Así sucede, por ejemplo con la Unión Europea. Vid. Recomendaciones 2010/159/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra buques (Diario Oficial de la Unión Europea No L 67 de 17/03/2010)

1851 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. El CGPCS tiene como objetivo facilitar el examen y la coordinación de las medidas entre Estados y organizaciones para eliminar la piratería frente a la costa de Somalia²⁸⁷. El CGPCS cuenta con cuatro grupos de trabajo²⁸⁸. Los temas abordados por el CGPCS son: la mejora de los apoyos de investigación e información de las operaciones contra la piratería; el establecimiento de un mecanismo de coordinación contra la piratería; fortalecer el marco jurídico relacionado con el arresto, la investigación y detención de los piratas; el acrecentamiento de la concienciación del sector del transporte marítimo, así como de la capacidad disponible; la continuación de la mejora de los esfuerzos diplomáticos; y el rastreo de los flujos financieros procedentes de la piratería.

El Grupo de trabajo 3 del CGPCS está encargado de revisar las recomendaciones y orientaciones realizadas a los gobiernos, los propietarios y armadores de buque, capitanes y tripulaciones para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra buques²⁸⁹. Asimismo, el Grupo de trabajo 3 examina y avala las recomendaciones realizadas por

²⁸⁷ El CGPCS da cabida a 45 países, 7 organizaciones internacionales y 2 grupos de la industria marítima como observadores. Sobre el particular, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, "Contact Grup on Piracy off the Coast of Somalia: List of Participating States and Organizations at the 4th Plenary", obtenido en: <http://www.state.gov/t/pm/rls/othr/misc/129273.htm> (consultado el 10 de septiembre de 2009).

²⁸⁸ Los cuatros grupos que integran el CGPCS son: el grupo 1, convocado por el Reino Unido, aborda las actividades relativas a la coordinación militar y operativa, la divulgación de la Información y el establecimiento de un centro de coordinación regional; el grupo 2, convocado por Dinamarca, estudia los aspectos jurídicos de la piratería; el grupo 3, convocado por los Estados Unidos, examina la cuestión de fomentar una concienciación del sector del transporte marítimo y de otras capacidades; y el grupo 4, convocado por Egipto, aborda las cuestión de cómo expedir la transmisión de información pública/diplomática relativa a todos los aspectos de la piratería. Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86º periodo de sesiones, MSC 86/26, adoptada el 12 de junio de 2009, Londres, pp. 102-103.

²⁸⁹ *Vid.* ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC,1/Circ.1333... cit. También, OMI, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.

otros organismos del sector del transporte marítimo²⁹⁰.

Otro instrumento pre-11/S es el Código para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo Armado en Contra de Buques, el cual se adoptó en el seno de la OMI en noviembre de 2001. Este código insta la incorporación de un grupo de recomendaciones dentro de las normas jurídicas y administrativas de los Estados miembro, con la finalidad de facilitar la investigación de los crímenes de piratería²⁹¹.

12 El caso particular de la piratería en el mar frente a las costas de Somalia

Somalia colinda con Kenya en el sur, con Etiopía en el oeste y con Djibouti en el noroeste. Además, Somalia tiene costa en el Cuerno de África, en el Golfo de Adén y en el Océano Índico. La costa somalí abarca 3,898 kilómetros, de los cuales 1,204 kilómetros pertenecen al Golfo de Adén²⁹². Esta última zona marítima es paso obligado para el tráfico marítimo realizado entre el Mediterráneo y el Índico²⁹³. La piratería en esta zona del mundo tiene su origen en dos factores: el enfado de los pescadores somalíes y el “Estado fallido” de Somalia.

²⁹⁰ Así sucede, por ejemplo con las Mejores Prácticas de Gestión para Prevenir los Actos de Piratería en el Golfo de Adén y Frente a la Costa de Somalia, las cuales fue realizadas por once organizaciones del sector del transporte marítimo.

²⁹¹ En estos términos, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David, “Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 164.

²⁹² En estos términos, véase ARAB ACADEMY FOR SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MARITIME TRANSPORT, *op. cit.*, s/p.

²⁹³ La ruta marítima Europa-Asia fue la vía más utilizada para el transporte de mercancía marítima contenerizada, durante el año 2008. Al respecto, véase CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime transport 2008*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2008, pp. 21-24.

12.1 El “Estado fallido” de Somalia

Como ya hemos mencionado, actualmente la comunidad internacional está preocupada por la debilidad y fragilidad de algunos Estados, ya que este tipo de Estados puede albergar redes terroristas o redes de delincuencia organizada²⁹⁴.

Desde que alcanzó su independencia en 1960, Somalia ha experimentado una serie de gobiernos tanto democráticos como militares, los cuales han actuado en un entorno de pobreza general, política de fracciones, y luchas internas por el poder, entre los siete clanes en los que se articula la sociedad somalí²⁹⁵. No obstante, desde 1988, Somalia ha sufrido una devastadora guerra civil, que ha generado el éxodo de millones de personas, la muerte y mutilación de centenares de miles y la escisión del país²⁹⁶. Como ya hemos señalado, Somalia no cuenta con un gobierno central efectivo desde el derrocamiento del régimen de Siad Barre en enero de 1991.

Desde 1992, el Consejo de seguridad de las Naciones Unidas ha impuesto un embargo de armas en Somalia²⁹⁷, pero esta medida ha sufrido numerosas infracciones cometidas por individuos, líderes políticos y administraciones locales y regionales²⁹⁸. Igualmente, el Consejo de Seguridad autorizó una operación de imposición de la paz de las Naciones

²⁹⁴ Respecto a los Estados fallidos, véase SEPÚLVEDA, Isidro, “Estado fallido: la quiebra del estado nación y la desestabilidad de la seguridad regional... cit.

²⁹⁵ En relación a las luchas internas en Somalia desde 1960 hasta 2005, véase VEGA FERNÁNDEZ, Enrique, “El escenario... cit.

Respecto a la asistencia militar recibida por Somalia desde su independencia, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 223 del Consejo de Seguridad S/2003/223, adoptada el 25 de marzo de 2003, Nueva York.

²⁹⁶ Al respecto la Organización de las Naciones Unidas (Resolución 223 del Consejo de Seguridad S/2003/223... cit.) menciona que el derrocamiento del régimen de Siad Barre dio origen a un período de guerra entre clanes, donde se exacerbó una hambruna que cobró la vida de más de cuatro millones de somalíes e hizo que de 1 a 2 millones de personas huyeran del país a través de las fronteras internacionales.

²⁹⁷ *Vide.* ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 733 del Consejo de Seguridad S/RES/733, Nueva York.

²⁹⁸ Sobre este particular, la ONU (Resolución 1844 del Consejo de Seguridad S/RES/1844, adoptada el 20 de noviembre de 2008, Nueva York) indica que el embargo de armas decretado por el Consejo de Seguridad ha sufrido numerosas infracciones. Para fortalecer la eficacia del embargo de armas, las Naciones Unidas han decretado tomar medidas contra los que violan el embargo de armas y contra quienes los apoyan.

Unidas en Somalia desde 1993 hasta 1995. Sin embargo las dos operaciones de las Naciones Unidas en Somalia fracasaron, dejando al país dividido²⁹⁹.

Somalia es un reino de taifas o grupos militarizados en donde se presentan las siguientes autoridades³⁰⁰: caudillo; la dirección reconocida de un clan; el gobernador de un distrito; la dirección de una región que abarca más de un distrito; un movimiento religioso; y un grupo en el que se unen dos o más de esos tipos de autoridad.

En octubre de 2004 nació el Gobierno Federal de Transición, reconocido por las Naciones Unidas³⁰¹. No obstante, el país está escindido en tres regiones semiautónomas de *facto*, Puntlandia, Somalilandia y Somalia Central³⁰². El GFT autoridades somalíes no tienen la capacidad de gobernar en el territorio de Puntlandia y Somalilandia. Las regiones semiautónomas asumieron la aplican las leyes sobre pesca y asumen la seguridad del mar territorial de Somalia. Las autoridades de las regiones semiautónomas equiparon buques con armamento para impedir que los barcos extranjeros faenaran en el mar territorial de Somalia. Posteriormente, las tareas de guardacostas se convirtieron en actos de piratería³⁰³. Las regiones semiautónómicas albergan centros de comando pirata y permiten a los piratas actuar

²⁹⁹ Respecto al fracaso de las operaciones de las Naciones Unidas en Somalia, VEGA FERNÁNDEZ (“El escenario”... cit., pp. 41-42) señala que Estados Unidos decidió retirar sus fuerzas militares de Somalia, como consecuencia de las bajas sufridas en la batalla del sur de Mogadiscio. Posteriormente, Francia, Italia y Bélgica también sacaron a sus fuerzas militares de Somalia.

³⁰⁰ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 722 del Consejo de las Naciones Unidas, S/2002/722, aprobada el 3 de julio de 2002, Nueva York.

³⁰¹ El Gobierno Federal de Transitorio es reconocido por las Naciones Unidas. Sin embargo, no es reconocido por Etiopía ni por los Estados Unidos. Al respecto, VEGA FERNÁNDEZ (“El escenario”... cit., pp. 45-46) menciona que Etiopía no quiere reconocer el GFT por temor a colindar con dos regímenes islámicos, Sudán y Somalia. Por su parte, Estados Unidos no quiere reconocer al GFT en base a su guerra total al terrorismo islámico.

³⁰² Sobre el tema, véase GILPIN, Raymond, “Counting the Costs of the Somali Piracy”, publicado en United States Institute of Peace Working Papers, Center for Sustainable Economies, junio de 2009, p. 1.

³⁰³ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2006/229, Nueva York, p. 26-29.

libremente en las aguas colindantes. Esta vacío de gobernabilidad ha sido bautizado por la comunidad internacional como los “mares fallidos” de Somalia³⁰⁴.

12.2 De pescadores a piratas

Somalia es un país con tradición pesquera. Existen 50 villas pesqueras desde Kenya hasta la Frontera con Djibouti. A finales de la década de los ochenta, la FAO estimó que 30,000 somalíes se dedicaban a la pesca de tiempo completo y 60,000 lo realizaban de forma estacional. Además, la FAO señaló que el 2% del Producto Interno Bruto de Somalia procedía de la pesca y que las exportaciones pesqueras somalíes eran: el atún, el tiburón, la langosta y el camarón³⁰⁵.

Sin embargo, desde 1991 no ha habido un gobierno central efectivo en Somalia. La falta de gobierno ha permitió que los buques extranjeros

³⁰⁴ Al respecto, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 1816, a través de la cual se hace evidente la ingobernabilidad presentada por el Gobierno de la República de Somalia, al señalar lo siguiente: “...*Teniendo en cuenta la situación crítica reinante en Somalia y la falta de capacidad del Gobierno Federal de Transición (GFT) para interceptar a los piratas o patrullar y asegurar las rutas marítimas internacionales frente a la costa de Somalia o las aguas territoriales de Somalia,...*”

...Tomando nota además de la carta de fecha 27 de febrero de 2008 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de la República Somalí ante las Naciones Unidas, por la que se transmitía el consentimiento del GFT al Consejo de Seguridad para recibir asistencia urgente a fin de asegurar las aguas territoriales e internacionales frente a la costa de Somalia para permitir el movimiento seguro del transporte marítimo y la navegación,...

Asimismo, el Grupo de Supervisión para Somalia (ONU, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1724 (2006) del Consejo de Seguridad, S/2007/436, aprobada el 18 de julio de 2007, Nueva York, pp. 25-26) ejemplifica los “mares fallidos” de Somalia con el siguiente caso: el buque de carga Rozen, propiedad de Motaku Shipping Agencies de Mombasa, fue fletado por el Programa Mundial de Alimentos para suministrar ayuda humanitaria en Somalia. El buque fue secuestrado cuando realizaba el viaje de regreso y conducido a un fondeadero de la costa del estado de Puntlandia. El centro de comando pirata se contactó con el propietario del buque para solicitarle un rescate de 1 millón de dólares. Se informó del incidente pirata al GFT y a las autoridades de Puntlandia. Sin embargo, las autoridades no intentaron arrestar o enjuiciar a los piratas.

³⁰⁵ FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, “Country Profile: Somalia, Fishery and Aquaculture Department, 2008, obtenido en: ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_SO.pdf (consultado el 15 de septiembre de 2010).

realicen actividades como la pesca ilegal, la explotación no sostenible de los recursos marinos somalíes y la descarga de desechos tóxicos, tanto en el mar territorial somalí como en la zona económica exclusiva de Somalia³⁰⁶.

Los pescadores somalíes se ven afectados por la pesca ilegal. El 50% de la pesca realizada en la zona económica exclusiva de Somalia es capturada de forma ilegal³⁰⁷. Además, los pescadores locales pierden noventa millones de dólares al año, como consecuencia de la pesca ilegal³⁰⁸.

Desde el deterioro del gobierno central de Somalia, la industria pesquera somalí se vio afectada por la invasión de las flotas pesqueras extranjeras a la zona económica exclusiva de Somalia³⁰⁹. Las embarcaciones pesqueras extranjeras tenían libre acceso a la zona económica exclusiva de Somalia, en donde faenaban con el apoyo de una mejor tecnología de pesca de arrastre que los pescadores autóctonos³¹⁰. La pesca ilegal realiza por los

³⁰⁶ Desde el año 2003, los informes del Grupo de Supervisión sobre Somalia ha estado alertado sobre la pesca ilegal realizada por parte de buques extranjeros. Vide. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con la resolución 1425 (2002) del Consejo de Seguridad, S/2003/233, Nueva York, p. 47.

³⁰⁷ Al respecto, véase COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Commission Staff Working Document. Accompanying document to the proposal for a Council Regulation establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing. Impact assessment. Sec (2007) 1336, 17 de noviembre de 2007, Bruselas, p. 14.

³⁰⁸ En estos términos, véase, MARINE RESOURCES ASSESSMENT GROUP, *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries*, reporte preparado para el Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido, Londres, junio de 2005, p. 6.

³⁰⁹ En 2003, El Grupo de Expertos sobre Somalia (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con la resolución 1425 (2002) del Consejo de Seguridad, S/2003/233... cit., pp. 33-35) informó al Consejo de Seguridad sobre la lucha existente entre las flotas pesqueras extranjeras y los pescadores y autoridades somalíes, desatada por la pesca constaste de las embarcaciones foráneas en aguas somalíes sin anunciarse ni atenerse a reglas.

³¹⁰ en 2005, el Grupo de Supervisión de Somalia también señaló al Consejo de Seguridad que las administraciones locales permitían a los buques extranjeros el acceso y la pesca ilegal en la zona económica exclusiva somalí, y presentaron en su informe el siguiente caso de pesca ilegal: en 2004, los propietarios del buque Alpha Serengeti seleccionaron una tripulación con la supuesta intención de faenar en las aguas territoriales de Kenya. A las 18 horas de haber salido del puerto de Mombasa, Kenya, el capitán informó a los miembros de la tripulación que la zona donde realmente pescarían serían las aguas de Somalia, lugar, la cuales estaban declaradas como zona de guerra. Además, el capitán cohesionó a la tripulación a firmar un documento redactado por la

buques extranjeros generó que los caudillos y las autoridades local comenzaran a proteger las aguas de la zona con milicias locales armadas³¹¹. Al mismo tiempo, las autoridades locales comenzaron a expedir permisos o licencias para la pesca y la explotación de recursos naturales a empresas extranjeras³¹². En algunos casos, las milicias locales armadas lograron capturar a los buques pesqueros que faenaban en las aguas somalíes sin el permiso o la licencia correspondiente, y posteriormente procedían a requerirles una cantidad económica para liberarlos³¹³.

naviera, donde declaraban su voluntad a trabajar en aguas declaradas como zona de guerra. Posteriormente, el barco atracó en Somalia por un periodo de dos días. Durante el término de dos días, la tripulación no pudo desembarcar y el buque fue equipado con un cañón por somolíes. Posteriormente, el barco faenó en aguas frente a las costas de Mogadishi y Kismaayo, donde se capturó marisco y otro tipo de pescado. El mercante somalí Soul Sea repuso los suministros y escoltó en varias ocasiones al Alpha Serengeti, mientras este último realizaba las labores de pesca. Asimismo, durante este periodo de pesca, el Alpha Serengeti abrió fuego contra dos buques pesqueros que habían invadido su zona de pesca. Finalmente, el pescado capturado fue empaquetado en cajas etiquetadas con la leyenda "Producto de Kenya. Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión sobre Somalia presentado en cumplimiento de la resolución 1587 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2005/625, Nueva York, pp. 28-29.

³¹¹ Así sucede, por ejemplo, en la costa nordoriental de Somalia se desarrolló la empresa mixta dirigida por la administración de Puntland y una compañía privada. La empresa fusionaba a los 400 Puntland Marines y el servicio de guardacostas de Puntland, quienes utilizaban un buque cisterna de 3,000 toneladas armado y varios barcos de pesca pequeños de fibra de vidrio. *Vide.* ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con la resolución 1425 (2002) del Consejo de Seguridad, S/2003/233... cit., pp. 33-35.

³¹² Al respecto, el Grupo de Supervisión sobre Somalia (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2006/229... cit., p. 25) expone dos casos relacionados con los permisos de explotación de los recursos marinos de Somalia. El primer caso está vinculado con una empresa australiana que compró el 50,1% de los derechos exclusivos de explotación para todos los minerales del fondo marino en la región de Puntlandia. El segundo caso está relacionado con una naviera asiática que compro un permiso de pesca comercial por 80,000 dólares. El permiso es expedido por la Dirección Nacional de Pesquería del Estado de Jubbalandia.

³¹³ Sobre el particular, el informe del Grupo de Expertos sobre Somalia de 2003 (ONU, *Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con la resolución 1425 (2002) del Consejo de Seguridad...* cit., p. 47) señaló que no existe un vínculo de conexión entre los actos de piratería y los grupos de defensa de la costa somalí contra la pesca ilegal. Sin embargo, en un informe posterior del mismo año, el Grupo de Expertos sobre Somalia (ONU, Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con lo dispuesto en la resolución 1474 (2003) del Consejo de Seguridad... cit., pp.34-35) afirmó que las operaciones de los guardacostas de Puntland y la venta de licencias a buques extranjeros es una extorsión en gran escala, comparable a la piratería común. Posteriormente, el Grupo de Supervisión (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de supervisión establecido en virtud de la resolución 1519 (2003) del Consejo de Seguridad, relativa a

La batalla entre las milicias armadas y los buques pesqueros extranjeros continúa menoscabando la situación del sector pesquero somalí. Por tal motivo, los pescadores somalíes iniciaron una confrontación armada contra los buques extranjeros, con el fin de detener o ahuyentar a los pesqueros foráneos. Los pesqueros somalíes comenzaron a utilizar el armamento bélico procedente de las milicias locales para enfrentar a los buques extranjeros. Las confrontaciones entre pescadores locales y buques extranjeros se dieron en alta mar, pero al ser evidente la vulnerabilidad de los pesqueros foráneos, los atacantes somalíes empezaron a secuestrar buques pesqueros con el fin de negociar un rescate para liberarlos³¹⁴.

En relación al problema de pesca ilegal en las aguas territoriales y zona económica exclusiva de Somalia, el Consejo de seguridad únicamente reconoce los derechos de Somalia respecto de los recursos naturales extraterritoriales, incluidas las pesquerías³¹⁵. Sin embargo, en ninguna de sus resoluciones adopta medidas para evitar la pesca ilegal en las costas frente a Somalia, con la finalidad de salvaguardar los recursos naturales de Somalia³¹⁶. Por su parte, la OMI solamente se limita a recomendar a los

Somalia, S/2004/604, Nueva York, p. 29) señaló, en 2004, que los caciques somalíes financian la compra de armas a través de la emisión de permisos de pesca y de los ingresos procedentes de la exportación de atún y de aleta de tiburón. En 2006, el Grupo de Supervisión sobre Somalia (Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad... cit., p. 26) sostuvo lo siguiente: *“A principios del decenio de 1990, apareció otro tipo de pirata en las aguas costeras somalíes: los autodenominados guardacostas. Su objetivo eran los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en las aguas costeras.”*

³¹⁴ Desde el año 2003 hasta el año 2007, los informes del Grupo de Supervisión sobre Somalia han señalado que las zonas de pesca somalíes parecen campos de batalla, en donde se por los mejores lugares para arrojar las redes. En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2006/229... cit., pp. 24-26. También, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1724 (2006) del Consejo de Seguridad, S/1007/436... cit., p. 26.

³¹⁵ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 1897 del Consejo de Seguridad de 30 de noviembre S/RES/1897... cit.

³¹⁶ Respecto a la pesca ilegal en Somalia, ABSHIR WALDO (“The Two piracy in Somalia: why the world ignores the other?”, publicado en Radio Daljir, Somalia, obtenido en: <http://radiodaljir.com/xview.php?id=433> (consultado el 20 de septiembre de 2010)) menciona que las operaciones navales de la Unión Europea, Rusia, Japón, India, Egipto y Yemen han servido para cubrir y proteger la pesca ilegal.

buques no somalíes que eviten faenar a una distancia inferior a 200 millas marinas de la costa de Somalia, independientemente de que se les hayan expedido permisos para hacerlo³¹⁷.

12.3 El *modus operandi* de los piratas de Somalia

Los piratas africanos persiguen otros fines con respecto a sus antecesores, ya que no están interesados en robar la mercancía del buque, sino en negociar rescates con las empresas navieras, los consignatarios de la carga o los Estados de bandera³¹⁸. Además, los piratas africanos presentan un nuevo *modus operandi*, en virtud de los siguientes factores: los ataques son más agresivos y violentos; los piratas utilizan armamento más sofisticado; los atacantes pueden permanecer en el buque durante días; y los piratas cuentan con un respaldo marítimo y terrestre³¹⁹.

Los piratas de Somalia toman en cuenta el clima para realizar sus ataques contra buques, ya que los incidentes piratas frente a las costas de Somalia se reducen drásticamente durante a estación de los monzones, que abarca de mayo a septiembre³²⁰.

Estas organizaciones delictivas utilizan la tecnología y el armamento más sofisticado para abordar un buque, como son los teléfonos satelitales, los

³¹⁷ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Piratería y Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques frente a la Costa de Somalia, MSC.1/Circ.1332, adoptada el 16 de junio de 2009, Londres, p. 17.

³¹⁸ Al respecto, GUTIÉRREZ FRAILE (*op. cit.*, pp. 19-20) señala que los buques deben registrarse y enarbolar el pabellón de un determinado país. Esta inscripción genera las siguientes consecuencias de derecho: el buque y el armador quedan sometidos a las leyes de ese Estado; el buque es considerado como una extensión más del territorio de ese país; y el buque obtiene la protección naval del Estado.

³¹⁹ Sobre el particular, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, 1838 (2008), Consejo de Seguridad... cit. También, ARAB ACADEMY FOR SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MARITIME TRANSPORT, *op. cit.*, s/p.

³²⁰ En estos términos, véase OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR OF THE REPUBLIC OF MARSHALL ISLANDS, "Horn of Africa: threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009", Marine Safety Advisory 45-09, 25 de septiembre de 2009.

radios de alta frecuencia para monitorear el tráfico marítimo, los Sistemas de Posición Global, las lanchas de gran velocidad, dispositivos militares de asalto, rifles automáticos AK-47 y lanzacohetes RPG-7³²¹.

En 2008, la ONU estimó que existen entre 1,000 y 1,500 piratas, y aproximadamente 60 embarcaciones piratas. Los piratas tienen bases en tierra desde la costa del Océano Índico en el Centro de Somalia y Puntland, hasta las ciudades portuarias de Caluula, Eyl, Hobyo y Haradheere³²². Además, los piratas tienen redes de información e inteligencia, dentro de los países de la región, para obtener información que les permita elegir sus objetivos.

³²¹ Respecto al armamento utilizado por los piratas de Somalia, el Consejo de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan, Estados Unidos de América, diciembre de 2008, p. 5) señala que los piratas somalíes obtienen armamento sofisticado a pesar del embargo de armas impuesto por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas a Somalia, en su resolución 733 (1992), así como sus respectivas ampliaciones y enmiendas señaladas en las resoluciones 1356 (2001), 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007) y 1772 (2007). Adicionalmente, la resolución 1844 (2008) del Consejo de Seguridad impuso medidas para impedir el suministro, la venta o la transferencia, en forma directa o indirecta, de armas y equipo militar, y de capacitación técnica o asistencia financiera relacionada con actividades militares.

En ese sentido, El Grupo de Supervisión para Somalia de las Naciones Unidas (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/2008/769, 10 de diciembre de 2008) informó al Consejo de Seguridad que la mayoría de las armas utilizables en Somalia llegaron después de 1992, contraviniendo el embargo. Las armas, municiones y pertrechos militares proceden de Yemen y de los grupos insurgentes de Etiopía, estos últimos también adquieren las armas y municiones del Yemen. Los grupos delictivos armados financian la compra de armas y municiones mediante los ingresos obtenidos de la piratería y los secuestros. La capacidad militar de los grupos delictivos es superior al armamento de las autoridades somalíes.

Vide. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/733 (1992), aprobada en su 3039a sesión, celebrada el 23 de enero de 1992, Nueva York; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1356, aprobada en su 4332a sesión, celebrada el 19 de junio de 2001, Nueva York; S/RES/1425 (2002), Consejo de Seguridad, aprobada en su 4580a sesión, celebrada el 22 de julio de 2002, Naciones Unidas; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1725 (2006), aprobada en su 5579a sesión, celebrada el 6 de diciembre de 2006, Nueva York; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1744 (2007), aprobada en su 5633a sesión, celebrada el 20 de febrero de 2007, Nueva York; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1772 (2007), aprobada en su 5732a sesión, celebrada el 20 de agosto de 2007, Nueva York; y ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1844 (2008), aprobada en su 6019a sesión, celebrada el 20 de noviembre de 2008, Nueva York.

³²² Al respecto, véase NATIONAL SECURITY COUNCIL, Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan... cit., p. 5.

Los piratas han modificado barcos pesqueros para que sirvan como naves nodrizas. Estas naves se emplean con el fin de transportar el armamento, los piratas y las lanchas rápidas hasta aguas profundas. Una vez ubicado el objetivo, los piratas somalíes lanzan el ataque desde los barcos nodriza. Los piratas utilizan dos o más botes de alta velocidad, de hasta 25 nudos, para aproximarse a babor o estribor del buque³²³. Además, la mayoría de los ataques piratas ocurren durante el día, en especial, los piratas aprovechan el atardecer o el amanecer para perpetrar los ataques³²⁴.

La mayoría de los ataques piratas inician popa, ya que los piratas aprovechan los “puntos ciegos del radar”³²⁵. Algunos capitanes secuestrados han señalado que existe un lapso aproximado de quince minutos, entre el avistamiento de los atacantes y la toma y control del buque por parte de los piratas³²⁶.

Actualmente, los piratas han ampliado su radar de operación a más de 800 millas náuticas de las costas somalíes³²⁷.

³²³ Al respecto, la Oficina del Administrador Marítimo de la República de las Islas de Marshall (Horn of Africa: threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009... cit., pp. 2-4) señala que los ataques piratas tiene éxito cuando los buques navegan a 14 nudos o menos. Aunque existe casos, como el secuestro del buque MAERSK ALABAMA, donde el buque navegaba a más de 17 nudos. Dos portacontenedores fueron secuestrados durante el periodo de 2005 a 2009, ya que la velocidad promedio de este tipo de buques reduce el riesgo de sufrir un ataque pirata.

³²⁴ Sobre el particular, la Oficina del Administrador Marítimo de la República de las Islas de Marshall (“Horn of Africa: threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009... cit., pp. 5-9) indica que durante el período del 1 de diciembre de 2008 al 31 de agosto de 2009, se presentaron 122 incidentes piratas, de los cuales, 20 de ellos ocurrieron durante la oscuridad de la noche. Sin embargo, se incrementó el número de incidentes nocturnos durante el año 2009.

En estos mismos términos, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, MSC.1/Circ.1332, adoptado el 16 de junio de 2009, Londres.

³²⁵ Con respecto a los “puntos ciegos del radar”, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.) aconseja que el radar debería contar con dotación permanente, con el fin de detectar las embarcaciones de perfil bajo que se mueven rápidamente en las pantallas de radar de los buques.

³²⁶ Sobre el particular, véase NATIONAL SECURITY COUNCIL, Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan... cit., p. 5.

³²⁷ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia, (2010/91),... cit., p. 40

Los piratas somalíes también usan la intimidación como forma de abordar el buque. Una vez que los piratas han alcanzado el buque elegido, realizan disparos para intimidar a la tripulación y conseguir que el capitán detenga la nave. Posteriormente, los piratas someten a los miembros de la tripulación y remolcan las lanchas rápidas piratas por la popa del buque secuestrado. Por último, el buque es dirigido hacia a un fondeadero en la costa de Somalia o a un puerto de retención, ubicados en Gara`ad, Xarardheere, Hobyoy y Laasqoray³²⁸.

Después de la captura del buque, los piratas utilizan la información contenida en los documentos ubicados a bordo del buque, para contactar a la empresa naviera o al propietario del buque. Un representante de los piratas negocia el rescata a través de llamadas realizadas por teléfono satelital o por medio de mensajes de texto SMS³²⁹.

El secuestro de un buque dura en promedio entre 6 a 12 semanas. Asimismo, 50 o más piratas permanecen en el barco durante el secuestro³³⁰.

Los propietarios de los buques, las empresas navieras o los consignatarios de la carga realizan el pago del rescate por medio de transferencias bancarias electrónicas. En algunos casos, las personas afectadas contratan el servicio de profesionales para realizar las negociaciones y los pagos en efectivo de los rescates.

³²⁸ *Ibidem.*

³²⁹ En estos términos, véase HUNTER, Robyn, "How do you pay a pirate's ransom?", obtenido en: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7752813.stm> (consultado el 10 d abril de 2010).

³³⁰ Con respecto a las recomendaciones de las Fuerzas Navales de la Unión Europea sobre cómo actuar durante el período de secuestro, véase EUNAVFOR-SOMALIA, "Surviving Piracy off the Coast of Somalia", Carilion Graphics, Sandy Lane, obtenido en: http://www.marad.dot.gov/news_room_landing_page/horn_of_africa_piracy/horn_of_africa_piracy.htm (consultado el 13 de abril de 2010).

12.4 Las consecuencias negativas de los actos de piratería o robos a mano armada frente a las costas de Somalia

A pesar del esfuerzo realizado por 45 países y 7 organizaciones internacionales, los piratas de Somalia afectan la seguridad de marineros, pescadores y pasajeros que navegan por el Golfo de Adén y el océano Índico³³¹. El comercio marítimo internacional ve afectada una de sus principales rutas marítimas. La OMI señala que 22,000 buques transitan por esta ruta anualmente, lo que representa el 8% del comercio mundial y el 12% del total de volumen de petróleo transportado por mar. Además, el 80% del comercio marítimo que navega por el Golfo de Adén está relacionado con Europa³³². En 2008, 1 de cada 500 buques que navegaron frente a las costas de Somalia fueron secuestrados, lo cual representó el 0,2% del tránsito en la zona³³³.

Además, los actos de piratería interrumpen el suministro marítimo de ayuda humanitaria del Programa Mundial de Comida y afectan las labores de las organizaciones humanitarias, ya que se dificulta el acceso de la asistencia y el personal. Lo anterior repercute en 3,500,000 de somalíes que dependen de la ayuda humanitaria³³⁴.

Igualmente, los gobiernos y la industria marítima deben erogar recursos económicos para implementar medidas de protección en contra de los

³³¹ En cuanto a los países participantes en la lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia presentado de Conformidad con la resolución 1853 (2008) del Consejo S/20010/91, (2010/91), Nueva York, p. 40

³³² ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, "Piracy in waters off the coast of Somalia", obtenido en: http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178 (consultado el 15 de mayo de 2010).

³³³ En ese sentido, véase DEL POZO, Fernando, "Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia... cit., p. 4. También, KNOTT, John, "The Paradox of Modern-Day Piracy Off Somalia: The Danger, And How to Reduce Them", publicado en la revista electrónica *Mondaq*, Londres, 2009.

³³⁴ En relación al contenido, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1814 (2008), aprobada en su 5893ª sesión, celebrada el 15 de mayo de 2008, Nueva York. También, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1838 (2008), aprobada en su 5987ª sesión, celebrada el 7 de octubre de 2008, Naciones Unidas.

piratas de Somalia. Los gobiernos realizan patrullajes navales en las zonas de alto riesgo, y las empresas navieras reorientan sus rutas marítimas, pagan altas primas de seguro, contratan personal de seguridad privada, e instalan dispositivos de protección no letales en el buque.

Algunas empresas de transporte marítimo han redireccionado sus rutas marítima vía Cabo de Buena Esperanza³³⁵, para evitar el Golfo de Adén. Sin embargo, las empresas que optan por la redireccionamiento de la ruta marítima deben aumentar un promedio de 2,700 millas por viaje, reducir el número de viajes redondos anuales, y erogar un promedio de 3.5 millones de dólares al año por concepto de combustible. Asimismo, los transportistas marítimos de líneas regulares tienen que cambiar su calendario de viajes³³⁶. Por su parte, los consignatarios de mercancía tienen que pagar gastos suplementarios de combustible, por concepto de redireccionamiento de la ruta marítima, y deben asumir demoras en las fechas de entrega de la mercancía³³⁷. Otros afectados indirectos del redireccionamiento de la ruta marítima vía Cabo de Buena Esperanza son³³⁸: las autoridades egipcias, las

³³⁵ Así sucede, por ejemplo con Maersk Line AE7 Asia-Europa y China Shipping Container Line.

³³⁶ Al respecto, véase Departamento de Transporte de los Estados Unidos (“Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade”, obtenido en: http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf (consultado el 20 de marzo de 2010)) señala que un transportista marítimo de línea regular debe aumentar sus costos anuales por el redireccionamiento de la ruta marítima. Así sucede, por ejemplo con una ruta de Europa a Asia, vía Cabo de Buena Esperanza, donde el costo del transporte aumenta 89 millones de dólares anualmente, de los cuales \$74.4 millones son por concepto de combustible y \$14.6 millones por gastos de flete. Además, el transporte marítimo, vía Cabo de Buena Esperanza incrementa el tiempo de traslado en 5.7 días por viaje.

³³⁷ Sobre el tema, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Piracy in waters off the coast of Somalia... cit.

³³⁸ Con respecto a las consecuencias indirectas del redireccionamiento de la ruta marítima vía Cabo de Buena Esperanza, DE MONIER (“Economic consequences of piracy and armed robbery on shipping” presentada en Seminar piracy and armed robbery against shipping, Bruselas, obtenido en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm (consultado el 12 de mayo de 2010)) menciona que el redireccionamiento de la ruta marítima tiene consecuencias negativas indirectas sobre los siguientes actores relacionados con el comercio marítimo internacional: el gobierno egipcio deja de obtener divisas extranjeras; las autoridades del Canal de Suez pierden ganancias por operatividad, y posteriormente deben despedir al personal no requerido; las autoridades de los puertos mediterráneos pierden un número significativo de toneladas de carga en tránsito, por lo cual deben disminuir el número de buques o el tamaño de los buques utilizados; los operadores de

autoridades del Canal de Suez, las autoridades de los puertos del Mediterráneo y el consumidor final.

La Oficina Marítima Internacional recibió 217 reportes de incidentes de actos de piratería durante el año 2009. La ataques pirata se realizaron en las siguientes espacios marítimos: 80 ataques fueron al este y sur de la costa de Somalia; 116 incidentes se presentaron en el Golfo de Adén; 15 ataques en el sur del Mar Rojo; 4 incidentes frente a Omán; 1 ataque reportado en el Mar de Arabia; 1 ataque en el océano Índico. Respecto a las tripulaciones de los buques, 867 miembros de tripulación se vieron implicados en incidentes con piratas, de los cuales 10 tripulantes sufrieron lesiones, 4 fueron asesinados y 1 está desaparecido³³⁹.

En el año 2008, los propietarios de los buques secuestrados pagaron un promedio de 3 millones de dólares para que los piratas somalíes liberasen sus barcos³⁴⁰. Asimismo, los piratas somalíes obtuvieron 82 millones de dólares en concepto de pagos de recates durante el 2009³⁴¹.

Los piratas de Somalia también representan un riesgo para el medio ambiente marítimo. No obstante que aún no se ha presentado el caso de un derrame de hidrocarburo producido por el accidente de un buque tanque secuestrado. La comunidad internacional es consciente del riesgo al ambiente marino que implica un posible secuestro a un buque tanque cargado con petróleo³⁴².

las terminales mediterráneas tienen que asumir disminuciones en los ingresos por operatividad; y el consumidor final absorbe los costos adicionales.

³³⁹ En estos términos, véase INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, Piracy and Armed Robbery Against Ship Report-Annual Report 2009, Cámara Internacional de Comercio, Londres, enero de 2010.

³⁴⁰ Al respecto, véase MIDDLETON, Roger, "Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars", publicado en *Africa Programme at Chatham House*, número AFB BP 08/02, editorial Chatham House, Londres, octubre de 2008, pp. 5-6.

³⁴¹ ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS Informe del Grupo de Supervisión para Somalia (2010/91)... cit., p. 40.

³⁴² Así sucede, por ejemplo con secuestro del buque tanque Maran Centaurus. El buque fue secuestrado el 29 de noviembre de 2009 con una carfa de 2 millones de barriles de crudo. Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, "IMO Secretary-General expresses concern over hijacked tanker", obtenido en:

12.5 Las medidas internacionales para evitar los actos de piratería en las costas de Somalia

La comunidad internacional ha realizado diversas acciones en contra de los piratas de Somalia, desde el año 2005. En primer término, la comunidad internacional ha generado un nuevo marco jurídico internacional para combatir los actos de piratería y los robos a mano armada frente a las costas de Somalia. En segundo lugar, 45 países y 7 organizaciones internacionales, han desplegado operativos navales en el Golfo de Adén y el Océano Índico para disuadir y reprimir los ataques pirata en la zona.

12.5.1 Las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha generado varias resoluciones para crear condiciones necesarias para la paz y mantener la estabilidad y la seguridad frente a las costas de Somalia³⁴³. Las reglas sobre piratería del Convenio UNCLOS no han sido eficaces para combatir la piratería del Golfo de Adén, ya que la mayoría de los ataques pirata se presentan en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de Somalia. Las resoluciones buscan enmendar las lagunas del Convenio UNCLOS³⁴⁴.

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1773&doc_id=12207 (consultado el 10 de diciembre de 2009).

Respecto a la preocupación de la comunidad internacional sobre un desastre natural causado por un secuestro a un buque tanque, véase CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime transport 2009*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2009, p. 9.

³⁴³ Al respecto, JAVIER ESPINOSA ("La Unión Europea lanza la primera operación antipiratas de la era moderna", obtenido en: <http://www.elmundo.es/papel/2008/12/09/mundo/2557934.html> (consultada el 9 de diciembre de 2010)) indica que las decisiones tomadas en el seno del Consejo de Seguridad de la ONU han sido muy criticadas, ya que este organismo internacional actúo con mayor rapidez y contundencia para salvaguardar los intereses económicos, dejando de lado la crisis humanitaria somalí.

³⁴⁴ Sobre la definición de piratería aportada por el Convenio UNCLOS, BECKMAN ("The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tool to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... op. cit., p. 188) señala que la definición establecida en el artículo 101 ocasiona que no se pueda aplicar el Convenio UNCLOS en los siguientes casos: cuando el ataque a un buque ocurre con propósitos terroristas; si los acontecimientos ocurren en alta mar; o en el momento en que un barco es secuestrado

Todas las resoluciones del Consejo de Seguridad relacionadas con el combate a la piratería han sido adoptadas al amparo del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas³⁴⁵. Asimismo, debemos destacar que todas las resoluciones relacionadas con los actos de piratería en Somalia no establecen una nueva costumbre internacional, por lo cual no pueden ser invocadas en el futuro por ningún Estado como precedente para responder de igual forma en otras situaciones similares.

La primera medida del Consejo de Seguridad relacionada con los piratas somalíes es la Resolución 1814 (2008). La Resolución exhortó a los Estados y a las organizaciones regionales a seguir protegiendo los convoyes marítimos del Programa Mundial de Alimentos, los cuales suministran asistencia humanitaria a Somalia³⁴⁶.

El incremento del número de incidentes de ataques y secuestros contra buques operados por el Programa Mundial de Alimentos y contra buques comerciales en las aguas territoriales y de alta mar frente a la costa de Somalia del Posteriormente dio origen a la Resolución 1816 (2008)³⁴⁷. La resolución autoriza a los buques de guerra de los Estados que cooperan con

por los pasajeros.

³⁴⁵ Sobre esa figura, REGUEIRO DUBRA ("El uso de la fuerza en el mar y la operación Atalanta en la Unión Europea", AAVV., *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, editado por Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, Madrid, 2009, pp. 134-135) señala que debe destacarse la invocación del capítulo VII por parte del Consejo de Seguridad, a pesar que las resoluciones relacionadas con los actos de piratería en Somalia se adoptaron con la autorización expresa del Gobierno Federal de Transición de Somalia. Sin embargo, el Consejo de Seguridad fue prudente al invocar el capítulo VII, tomando en cuenta la situación imperante en el Estado de Somalia y las problemas del Gobierno Federal de Transición de Somalia.

Con relación a la invocación del capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, véase los artículos 39 y siguientes de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho de legítima defensa, que está contenido en el artículo 51 de la misma.

³⁴⁶ Vide. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1814 (2008)... cit. También, TREVIÑO RUIZ, José Ma., "La seguridad marítima y la piratería... cit., p. 4.

³⁴⁷ Sobre el particular, en febrero de 2008, el Gobierno Federal de Transición de Somalia (ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1816 (2008)... cit.) manifestó, al Presidente del Consejo de Seguridad, su consentimiento para recibir ayuda por parte de la comunidad internacional, con el fin de asegurar las aguas territoriales e internacionales frente a la costa de Somalia y, en consecuencia, permitir el movimiento seguro del transporte marítimo.

el GFT en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada a usar las aguas territoriales de Somalia para reprimir los actos de piratería, con la misma autoridad con que actúan en alta mar³⁴⁸. La autorización de uso de las aguas territoriales de Somalia tenía un plazo de seis meses y debía estar precedida por la notificación de Somalia al Secretario General de la ONU³⁴⁹. Al respecto, TREVES menciona que las autorizaciones desprendidas de la resolución 1816 (2008) y las resoluciones subsecuentes están limitadas en la *ratione loci* y la *ratione temporis*. La autorización de la resolución 1816 (2008) estaba limitada a seis meses, y posteriormente se ha renovado la autorización por términos anuales sucesivamente. Asimismo la resolución limita la *ratione loci* de la autorización al territorio de Somalia³⁵⁰.

El 7 de octubre de 2008, el Consejo de Seguridad aprobó la Resolución 1838 (2008), en virtud de la cual se exhorta a los Estados interesados en la seguridad marítima a que participen activamente en la lucha contra los actos de piratería frente a la costa de Somalia, y desplieguen buques de guerra y aeronaves militares³⁵¹. Asimismo, la Resolución insta a los Estados a participar en la resolución A-1002 (25) de la Organización Marítima Internacional, con el fin de que impartan a los buques con derecho a enarbolar su pabellón asesoramiento sobre las medidas de prevención y protección contra un ataques, o sobre las medidas o decisiones que posiblemente deberán adoptar al momento de una agresión o amenaza de

³⁴⁸ En sentido parecido se manifiesta TREVIÑO RÚIZ (“La seguridad marítima y la piratería... cit., p. 4.), quien menciona que la resolución del Consejo de Seguridad sirvió para impulsar las posteriores medidas adoptadas por la comunidad internacional contra los actos de piratería.

³⁴⁹ Al respecto, véase MARÍN CASTÁN, Fernando, “Marco jurídico de la seguridad marítima... cit., p. 196.

³⁵⁰ La idea está presente en TREVES, Tullio, “Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, publicado en *The European Journal of International Law*, volumen 20, número 2, 2009, pp. 403-404.

³⁵¹ Al respecto, TREVIÑO RUIZ (“La seguridad marítima y la piratería... cit., pp. 4-5) menciona que el Consejo de Seguridad adoptó la Resolución 1838 (2008), debido a que los actos de piratería cometidos frente a la costa de Somalia se volvieron más violentos y los piratas comenzaron a utilizar armamento más pesado y a emplear buques nodriza para ampliar su campo de acción. En este mismo sentido, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1838 (2008)... cit.

ataque mientras navegan frente a la costa de Somalia³⁵².

Ulteriormente, la Resolución 1846 (2008) reconoció los esfuerzos emprendidos por Canadá, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, Francia, la India, los Países Bajos, el Reino Unido, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Unión Europea, para luchar en contra de los piratas somalíes. Asimismo, la Resolución amplió la autorización de uso de las aguas territoriales de Somalia para reprimir los actos de piratería, establecida en la resolución 1816 (2008), por un plazo de doce meses. Además, esta decisión exhortó a los Estados parte del Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) a cumplir plenamente las obligaciones derivadas de éste con el objetivo de realizar la persecución legal de la piratería, y a cooperar con la Secretaría General y con la OMI a fin de desarrollar la capacidad jurídica necesaria para el eficaz enjuiciamiento de las personas sospechosas de actos de piratería³⁵³.

En diciembre de 2008, el Consejo de Seguridad adoptó la Resolución 1851 (2008). La Resolución exhorta a los Estados y organizaciones regionales que luchan contra la piratería a concretar acuerdos con países dispuestos a asumir la custodia de los piratas. A través de estos acuerdos, los buques de guerra podrán embarcar a los agentes del orden (*shipriders*) designados por el país que ejercite la jurisdicción de los actos de piratería. Este tipo de acuerdos tiene como objetivo facilitar la investigación y el enjuiciamiento de los piratas detenidos. Asimismo, los agentes del orden deben ser facultados para ejercitar la jurisdicción de terceros Estados en las aguas territoriales somalíes³⁵⁴. Además, el punto 7 de la Resolución exhorta a los Estados a

³⁵² En estos términos, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1838 (2008)... cit.

³⁵³ Vide. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1846 (2008), aprobada en su 6026ª sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008, Nueva York. Igualmente, REVIÑO RUIZ, José Ma, "La seguridad marítima y la piratería... cit., pp. 4-5.

³⁵⁴ Al respecto, la OMI establece en la circular MSC.1/Circ.1333 una figura similar al agente del orden, denominada oficial de enlace. Sin embargo, debemos destacar que la

prestar asistencia al GFT con el fin de fortalecer su capacidad operacional para hacer comparecer ante la justicia a quienes utilicen el territorio somalí para planear, facilitar o cometer actos de piratería o robo a mano armada en el mar³⁵⁵.

La Resolución 1897 (2009) nuevamente prorrogó por otro plazo de doce meses la autorización de uso de las aguas territoriales de Somalia para reprimir los actos de piratería³⁵⁶.

La Resolución 1950 (2010) prorrogó la autorización, por otros doce meses, contados a partir del mes de noviembre de 2011³⁵⁷. Actualmente, la Resolución 2020 (2011) ha ampliado la multicitada autorización hasta el mes de noviembre de 2012³⁵⁸.

12.5.2 La circular MSC.1/Circ.1332: Piratería y Robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

La circular MSC.1/Circ.1332 recoge el documento Mejores prácticas de Gestión para prevenir los actos de piratería en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, laborado por 11 organizaciones del sector del transporte marítimo³⁵⁹, para invitar a los Gobiernos miembros a que pongan las

circular de la OMI detalla de mejor forma las posibles facultades con las que puede ser investido el oficial de enlace para facilitar la investigación de los delitos de actos de piratería y robos a mano armada.

³⁵⁵ En estos términos, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Consejo de seguridad 1851 (2008), aprobada en su 6046ª sesión, celebrada el 16 de diciembre de 2008, Nueva York.

³⁵⁶ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de seguridad aprobada 1897 (2009)... cit.

³⁵⁷ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Consejo de seguridad 1950 (2010), aprobada en la sesión del 22 de noviembre de 2010, Nueva York.

³⁵⁸ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Consejo de seguridad 2020 (2011), aprobada en su 6663ª sesión, celebrada el 22 de noviembre de 2011, Nueva York.

³⁵⁹ Sobre el particular, podemos señalar que las Mejores Prácticas de Gestión para prevenir los actos de piratería en el Golfo de Adén y Frente a la Costa de Somalia fueron desarrolladas por las siguientes organizaciones: Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros; Cámara Naviera Internacional; Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras; Consejo Marítimo Internacional y del Báltico;

Mejores prácticas en conocimiento de las partes interesadas. Posteriormente, la OMI adoptó la circular MSC.1/Circ.1335 para distribuir la versión revisada de las Mejores prácticas de gestión, donde se amplían y clarifican diversas cuestiones de la versión original³⁶⁰.

Las Mejores prácticas de gestión, compiladas en las circulares MSC.1/Circ.1332 y MSC.1/Circ.1335, contienen recomendaciones particulares para la problemática de la piratería en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, a diferencia de las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 que abarcan orientaciones universales.

Las Mejores prácticas de gestión guardan otra diferencia respecto de las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, y es que la primera contiene orientaciones específicas para los buques dedicados a la pesca. No obstante, las Mejoras prácticas de gestión para los buques dedicados a la pesca no deben interpretarse en contradicción a las orientaciones universales plasmadas en las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334.

Las mejores prácticas de gestión aportan un análisis de los ataques realizados con éxito, para que los capitanes y las tripulaciones sepan reaccionar ante un incidente pirata.

Además, las mejores prácticas de gestión dividen sus orientaciones en

Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseiros; Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca; Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización; Asociación Internacional de Líneas de Cruceros; Unión Internacional de Seguros de Transporte; Comité Conjunto de Guerra; y la Oficina Marítima Internacional. Al respecto, véase OMI, Piratería y Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques frente a la Costa de Somalia, MSC.1/Circ.1332... cit..

³⁶⁰ Al respecto, la OMI (Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaboradas por el sector, MSC.1/Circ.1335, aprobada el 29 de septiembre de 2009, Londres.) señala que la revisión a las Mejores prácticas de gestión fue realizada por doce organizaciones del sector del transporte marítimo. La Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte se unió a las once organizaciones precursoras. Asimismo, la versión revisada cuenta con el respaldo del MSCHOA, UKMTO, y la Oficina de Enlace Marítimo (MARLO).

cuatro fases del trayecto marítimo: antes del tránsito, en tránsito, en caso de ataque pirata y en caso de intervención militar. Las cuatro fases de trayecto marítimo guardan relación con las recomendaciones señaladas en el circular MSC.1/Circ.1334. Sin embargo, la MSC.1/Circ.1335 presenta las siguientes recomendaciones específicas³⁶¹:

1. Inscribir en el registro de MSCHOA a los buques, acceder al sitio restringido en la Red de MSCHOA y examinar la información que proporciona el MSCHOA.
2. Transmitir al MSCHOA un registro de movimientos de buque, cuatro o cinco días antes de entrar al corredor de tránsito recomendado.
3. El Oficial de Protección del Buque debería revisar que exista un plan para contingencias aplicables a las travesías de alto riesgo, y que se realicen simulacros.
4. Realizar sesiones periódicas de formación de la tripulación.
5. Notificar la posición del buque y sus movimientos a la Organización Comercial Marítima del Reino Unido (UKMTO) y a la MARLO, al medio día, mientras naveguen por la zona de alto riesgo.
6. Navegar por los trayectos sugeridos por la EUNAVFOR.
7. Evitar el tránsito del buque dentro de aguas territoriales yemeníes, ya que por motivos relacionados con el derecho internacional consuetudinario, las fuerzas militares internacionales no pueden proteger de ataques a los buques en ese espacio marítimo.
8. Los tránsitos en grupo no requiere la presencia constante de un buque de guerra. Sin embargo, la EUNAVFOR debe estar informada de todas las travesías en grupo.
9. Mantener la velocidad máxima del buque cuando transiten por la zona

³⁶¹ Sobre el tema, podemos señalar que la versión original de las Mejores prácticas de gestión difieren de su versión revisada en los siguientes puntos: la versión revisada incorpora a sus orientaciones las labores de la MARLO; la versión original únicamente recomienda registrar al buque en el registro del MSCHOA, en cambio la versión revisada sugiere inscribir al buque en el registro del MSCHOA y de la MARLO, así como acceder al sitio restringido en la Red de MSCHOA y examinar la información que figura en ese sitio de internet; la versión revisada incorpora orientaciones específicas para el Oficial de Protección del Buque; la versión original no contempla la recomendación respecto a la formación permanente de la tripulación; y la versión revisada estable como punto primario único de contacto en caso de ataque al UKMTO.

de alto riesgo.

10. Disponer de fotografías de “buques nodriza” pirata en el puente.

11. En caso de ataque, Informar inmediatamente a la Organización Comercial Marítima del Reino Unido (UKMTO).

Tanto las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, como las Mejores prácticas de gestión se complementan con la circular de Seguridad de la Navegación SN.1/Circ.281³⁶². La circular SN.1/Circ.281 señala la posición geográfica en donde se ubica el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el Golfo de Adén³⁶³. El IRTC puede ser modificado por las autoridades militares, en base a las circunstancias imperantes en la zona. El MSCHOA ofrece información actualizada del IRTC a los armadores de buques y los capitanes registrados en su página de acceso restringido de internet³⁶⁴.

En septiembre de 2009, Chipre, Japón Singapur, el Reino Unido, los Estados Unidos, la República de Corea, Panamá, Liberia, las Bahamas y las Islas Marshall adoptaron la Declaración de Nueva York. A través de la Declaración, los países signatarios se comprometen a promulgar internacionalmente las Mejores Prácticas de Gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia³⁶⁵. Además, los Estados signatarios se comprometieron a que las medidas de

³⁶² Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el Golfo de Adén, aprobada el 3 de agosto de 2009, Londres.

³⁶³ Al respecto la circular SN.1/Circ.281 de la OMI establece un corredor de tránsito recomendado internacionalmente en el Golfo de Adén, el cual incluye la creación de vías de tránsito separadas para los buques que navegan hacia el este y los barcos que se dirigen hacia el oeste. Ambas vías tienen 5 millas de anchura y están separadas por una zona de separación de 2 millas de anchura.

³⁶⁴ Sobre el particular, la circular SN.1/Circ.281 de la OMI recomienda realizar una notificación inicial a la UKMTO y a la MARLO, después de abandonar un puerto en la región. Asimismo, la Circular sugiere registrar los movimientos del buque en el MSCHOA, así como notificar su situación al mediodía a la UKMTO y a la MARLOS. Las orientaciones antes mencionadas coinciden con la circular MSC.1/Circ.1335. Sin embargo, a diferencia de esta última, la circular SN.1/Circ.281 es omisa al momento de establecer quienes deben ser los responsables de realizar esas medidas de seguridad.

³⁶⁵ GRUPO DE CONTACTO SOBRE LA PIRATERÍA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA, “Fourth plenary meeting of the contract group on Piracy off the Coast of Somalia”, Comunicado, Nueva York, 10 de septiembre de 2009.

autoprotección que adopten los buques para evitar, disuadir o demorar ataques de piratas serán un elemento esencial del cumplimiento del Código PBIP para los barcos con derecho a enarbolar su pabellón³⁶⁶.

12.5.3 El Código de Conducta de Djibouti

Del 26 al 29 de enero de 2009, la OMI convocó a los Estados ribereños del Golfo de Adén, el mar Rojo y el océano Índico occidental a participar en la Reunión Subregional sobre Protección Marítima, actos de piratería y robos a mano armada en el mar Rojo, celebrada en Djibouti³⁶⁷. Los Estados participantes de la reunión en Djibouti aprobaron el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén (Código de conducta de Djibouti)³⁶⁸. El Código de conducta de Djibouti

³⁶⁶ Al respecto, véase KRASKA, James, "Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea", publicado en la revista *Comparative Strategy*, volumen 28, número 3, julio de 2009, p.p. 210-211. También, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86º periodo de sesiones, MSC 86/26... cit. p. 109.

³⁶⁷ Sobre el particular, la OMI (Record of the Djibouti Meeting, del 26 al 29 de enero de 2009, Djibouti, pp. 1-2) indica que la Reunión Subregional sobre Protección Marítima, actos de piratería y Robo a Mano Armada en el Mar Rojo de enero 2009 contó con los siguientes Estados participantes: Comoros, Djibouti, Egipto, Etiopía, Francia, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Omán, Saudí Arabia, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudan, República Unida de Tanzania y Yemen. Además, asistieron a la Reunión como Estados Observadores: Canadá, Irán, India, Indonesia, Italia, Japón, Nigeria, Noruega, Filipinas, Singapur, Reino Unido y los Estados Unidos.

³⁶⁸ En estos términos, podemos señalar que el Código de Conducta de Djibouti está inspirado en el Acuerdo de Cooperación Regional sobre Combate a la piratería y Robo Armado contra Buques en Asia (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), adoptado en Japón el 11 de noviembre de 2004, y vigente desde el 4 de septiembre de 2006. El Acuerdo de Cooperación Regional sobre Combate a la piratería y Robo Armado contra Buques en Asia (ReCAAP) también fue desarrollado por la OMI y suscrito por los Estados ribereños del Estrecho de Malaca. El ReCAAP es el primer acuerdo Gobierno-Gobierno que aborda el acaecimiento de actos de piratería. El Acuerdo ha ayudado a reducir los ataques de piratería en la zona. Actualmente, el ReCAAP cuenta con las siguientes 15 Estados contratantes: la República Popular de Bangladesh, Brunei Darussalam, el Reino de Camboya, la República Popular de China, la República de la India, la República de Corea, la República Democrática Popular de Lao, la Unión de Myanmar, el reino de Noruega, la República de Filipinas, la República de Singapur, la República Democrática Socialista de Sri Lanka, el Reino de Tailandia y la República Socialista de Vietnam.

Respecto al ReCAAP, véase PLOCH [et. al.], "Piracy off the Horn of Africa", publicado en *Congressional Research Service. Report for Congress R40528*, septiembre

es un acuerdo regional para prevenir, detener y suprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra buques, que entró en vigor en enero de 2009³⁶⁹. Actualmente, el Código ha sido suscrito por los siguientes países³⁷⁰: Comoros, Djibouti, Egipto, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauritania, Arabia Saudita, Seychelles, Somalia, Sudán, República Unida de Tanzania y Yemen.

No obstante, las labores para mejorar la legislación nacional sobre piratería de los países contratantes del Código de conducta de Djibouti iniciaron con anterioridad a la adopción del Código. En diciembre de 2008, los Estados ribereños del Golfo de Adén, el mar Rojo y el océano Índico occidental, solicitaron a la OMI un examen de sus legislaciones nacionales sobre piratería³⁷¹. Con base en la petición, la OMI y la Oficina de las Naciones

de 2009, Estados Unidos, pp. 22-23. También, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333, adoptada el 26 de junio de 2009, Londres.

³⁶⁹ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, A 26/Res.1026, aprobada el 3 de diciembre de 2009, Londres.

³⁷⁰ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, "Djibouti Code of Conduct", obtenida en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (consultada el 13 de julio de 2010).

³⁷¹ Sobre el particular, el Comité Legal de la OMI (Legal Committee, Review of national legislations on piracy, LEG 95/9/3, adoptada el 27 de febrero de 2009, Londres) señala que la solicitud de revisión de la legislación nacional sobre piratería, por parte de los Estados del parte del Código de conducta de Djibouti, generó que otros Estados miembro de la OMI realizaran la misma petición. Así sucede, por ejemplo, con Argentina, Ecuador, Guatemala, Irán México, Marruecos, Nueva Zelanda, Filipinas y Uruguay.

Asimismo, en respuesta a las peticiones de revisión de la legislación nacional sobre piratería, el Comité Jurídico (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 95º periodo de sesiones, LEG 96/13... cit.) indica las siguientes observaciones generales acerca de las legislaciones nacionales sobre piratería: "- sólo unos pocos países incorporan plenamente en sus legislaciones la definición de piratería que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (Convemar), así como un marco de competencias basado en el concepto de jurisdicción universal recogido en el CONVEMA: - en la mayoría de los casos, la piratería no se aborda como delito independiente con su propio marco de competencias, sino que se incluye en las categorías más generales de delitos como el robo, el secuestro, el rapto, la violencia contra las personas, etc. En tales casos el enjuiciamiento y el castigo sólo pueden tener lugar de conformidad con el ámbito jurisdiccional inevitable más limitado que el de la jurisdicción universal recogido en la CONVEMAR; - en algunos casos, la legislación nacional, en lugar de tipificar todos los elementos del deliro de piratería como parte del derecho penal del país, simplemente hace referencia a la piratería, según se define en el derecho internacional, la CONVEMAR u otros instrumentos. Este enfoque

Unidas contra la Droga y el Delito realizaron las siguientes observaciones³⁷²: existe una falta de aplicación adecuada que refleje el carácter universal de la jurisdicción del delito de piratería, surgido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y hay deficiencias en los procesos de detención y enjuiciamiento de los detenidos.

El Código de Conducta de Djibouti es una herramienta para subsanar las deficiencias de las legislaciones nacionales sobre piratería. Los principales objetivos del Código de Conducta de Djibouti son³⁷³: cooperar en la represión de la piratería; compartir y transmitir información a través de centros de coordinación nacionales y centros de intercambio de información regionales sobre la piratería; interceptar a los buques sospechosos de cometer actos de piratería en contra de buques; garantizar que los piratas sean detenidos y procesados; realizar operaciones navales conjuntas entre los países signatarios de la región o con países no parte del Código; y proporcionar apoyo a las personas que han sufrido algún ataque de piratas.

El Código de conducta de Djibouti está en concordancia con las Resoluciones 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) Y 1852 (2008) del

general puede plantear obstáculos para llevar a cabo debidamente el enjuiciamiento y la imposición del castigo en países en los que el derecho penal exige, como condición para la ejecución, que se tipifiquen detalladamente en el legislación todos los elementos del delito; y - la mayoría de los Estados Parte en el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación (Convenio SUA) se han dotado de legislación mediante la cual han establecido jurisdicción tal como se exige en el párrafo 1 del artículo 6 de dicho Convenio. No obstante, la falta del establecimiento de la jurisdicción facultativa (u opcional) autorizada en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio SUA junto con la falta de reglas precisas sobre la jurisdicción universal, dan lugar inevitablemente a lagunas, como resultado de las cuales algunos sucesos de piratería pueden quedar impunes.”

³⁷² En relación al análisis de las legislaciones nacionales de los Estados parte del Código, BAN KI-MOON (ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General presentado de conformidad con la resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de 13 de noviembre de 2009, S/2009/590... cit. p. 11) señala que algunas conclusión preliminares del estudio son: la falta de aplicación adecuada que refleje el carácter universal de la jurisdicción del delito de piratería, surgido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como la presencia de deficiencias en los procesos de detención y enjuiciamiento de los detenidos.

³⁷³ Al respecto, véase, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General presentado de conformidad con la resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de 13 de noviembre de 2009, S/2009/590, Nueva York, p. 10.

Consejo de Seguridad, la Convención UNCLOS, el Convenio SUA y la resolución A.922(22) de la OMI. En este sentido, el Código de conducta de Djibouti no afecta en alguna forma las reglas del Derecho internacional pertenecientes a las competencias de los Estados para investigar o ejercer su jurisdicción a bordo de buques que no enarbolan su bandera. Tampoco, el Código puede ser aplicado para ejercitar actos de autoridad en el mar territorial de algún Estado participante, sin la debida autorización de este último. No obstante, el Código de conducta de Djibouti establece la figura del oficial embarcado, la cual es similar al *shiprider* emanado de la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad y al oficial de enlace dimanado de la circular MSC.1/Circ.1333 de la OMI.

El oficial embarcado puede asistir al Estado anfitrión y guiar operaciones desde el buque del Estado anfitrión, si expresamente lo solicita el Estado anfitrión³⁷⁴.

Además, cada Estado participante debe designar un centro nacional para facilitar y coordinar el flujo de información entre los Estados contratantes. Del mismo modo, el Código de conducta del Djibouti designa tres centros regionales de intercambio de información en Kenya, la República de Tanzania, el Yemen. Los centros nacionales deben recibir la información relacionada con las amenazas inminentes o los incidentes de piratería, y posteriormente transmitir dichos acontecimientos a los centros regionales. Los centros regionales deben difundir alertas a los buques y operaciones navales que transiten por las áreas donde se localicen las amenazas inminentes o los incidentes de piratería³⁷⁵.

³⁷⁴ Sobre el particular, podemos señalar que el Código de conducta de Djibouti es ambiguo al mencionar las funciones del oficial embarcado, toda vez que el Código de conducta de Djibouti no dota al oficial embarcado con las facultades contempladas por la circular MSC.1/Circ.1333 para el Oficial de enlace, ni otorga al oficial embarcado las capacidades procesales estipuladas por la resolución 1851 (2008), con la finalidad de facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas como consecuencia de operaciones para combatir los actos de piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia.

³⁷⁵ Al respecto, podemos señalar que los centros regionales de intercambio de información están basados en el Centro de Intercambio de Información ubicado en

Asimismo, los países signatarios se comprometen a adecuar su legislación nacional, con el fin de tipificar como delito los actos de piratería y robo a mano armada contra buques, asegurar el ejercicio de la jurisdicción, garantizar la investigación de los actos ilícitos relacionados con la piratería y enjuiciar a los supuestos piratas³⁷⁶.

La aplicación del Código está asistida por la OMI, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la INTERPOL y el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia³⁷⁷.

La aplicación del Código de conducta de Djibouti se financia con el Fondo Fiduciario del Código de Djibouti de la Organización Marítima Internacional.

12.6 Las actividades navales frente a las costas de Somalia

La comunidad internacional ha implementado operativos navales para garantizar la entrega de ayuda humanitaria a Somalia y facilitar la

Singapur (ReCAAP ISC). Sin embargo, el ReCAAP ISC es una organización intergubernamental, con un consejo de gobierno, el cual está integrado por un representante de cada Estado. El Consejo de Gobierno del Centro de Singapur puede diseñar tareas y cooperar en la creación de capacidades para prevenir y suprimir la piratería en la zona, y procurar. Igualmente, el ReCAAP ISC realiza reportes periódicos de los actos de piratería en la zona del Estrecho de Malaca, señala las tendencias y pautas de los piratas, reseña prácticas adecuadas, recomienda medidas preventivas y coordina las acciones para prevenir los incidentes relacionados con la piratería en ese espacio marítimo. En cambio, el Código de conducta de Djibouti establece el siguiente diagrama de flujo de información: autoridades nacionales, centros nacionales y los tres centros regionales. Además, las funciones de los tres centros regionales no contemplan la creación de capacidades para combatir los actos de piratería.

³⁷⁶ Vid. El artículo 11 del Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén.

³⁷⁷ Sobre la asistencia surgida del Código de Conducta de Djibouti, podemos destacar que la OMI apoya a los países signatarios en la promulgación de los convenios marítimos internacionales. Por su parte, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito auxilia a los Estados parte del Código en la capacitación sobre derecho penal y en la aplicación del marco jurídico existente en materia de delincuencia internacional.

navegación de los buques mercantes por la zona. Las acciones navales internacionales tiene su sustento legal en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las resoluciones del Consejo de Seguridad 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) y 1897 (2009).

12.6.1 Las operaciones navales de la Organización del Tratado del Atlántico Norte: desde la Operación Proveedor Aliado hasta la Operación Escudo del Océano

La OTAN inició su apoyo naval al transporte marítimo del Programa Mundial de Alimentos en octubre de 2008, con la misión Operación Proveedor Aliado (*Operation Allied Provider*). La misión se creó con base en las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, así como en respuesta a la solicitud hecha por la Secretaria General de las Naciones Unidas. Durante 2008, la Operación Proveedor Aliado escoltó los buques del Programa Mundial de Alimentos y patrulló las aguas de la costa de Somalia para detener los actos de piratería. A través de esta operación, los tres buques navales de la Operación Proveedor Aliado escoltaron ocho envíos de ayuda humanitaria a Somalia, lo cual permitió la entrega 30,000 toneladas métricas de alimento³⁷⁸.

La misión Operación Protector Aliado (*Operation Allied Protector*) sustituyó a la Operación Proveedor Aliado. La Operación Protector Aliado estuvo vigente de marzo a agosto de 2009.

Posteriormente, en agosto del 2009, la Operación Protector Aliado fue

³⁷⁸ En este sentido, podemos destacar que la misión Operación Proveedor Aliado apoyó los buques del Programa Mundial de Alimentos con destino a Somalia, lo cual benefició a dos millones de somalíes. *Vid.* NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, "Operation Allied Provider", obtenido en: http://www.jfcnaples.nato.int/JFCN_Operations/allied_provider/index.htm (consultado el 13 de marzo de 2010).

sustituida por la Operación Escudo del Océano. Durante el año 2009, la Operación Escudo del Océano escoltó 50 buques mercantes e intervino en 46 incidentes relacionados con la piratería. La Operación Escudo del Océano está integrada por cinco buques, los cuales patrullan las aguas frente al cuerno de África, en coordinación con la Operación Atalante y las Fuerzas Marítimas Combinadas³⁷⁹. Los Estados miembro de la OTAN han decidido mantener la Operación Escudo del Océano hasta diciembre de 2012.

12.6.2 La Operación naval de la Unión Europea: la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia

El 19 septiembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea aprobó una acción de coordinación militar en apoyo a la resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad denominada EUNAVCO³⁸⁰. La acción común 2008/749/PESC creó una Célula de coordinación en Bruselas, con el fin de apoyar las acciones de vigilancia y protección realizadas por algunos de los Estados miembro frente a la costa de Somalia.

En noviembre de 2008, las Células de coordinación fue cerrada, y la Unión Europea autorizó una acción militar denominada EUNAVFOR Somalia – Operación Atalanta. La operación Atalanta está sustentada en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa de la Unión Europea y en las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) y 1897

³⁷⁹ Sobre el particular, véase, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General presentado de conformidad con la Resolución 1846 (2008)... cit.

³⁸⁰ *Vid.* Acción Común 2008/749/PESC del Consejo de 19 de septiembre de 2008 relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución nº 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (EU NAVCO), (Diario Oficial de la Unión Europea No L 252, del 20 de noviembre de 2008, p. 39/42).

(2009) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas³⁸¹. La operación Atalanta inició el 8 de diciembre de 2008, con los siguientes mandatos³⁸²:

1. Proteger a los buques fletados por el Programa Mundial de Alimento, mediante la presencia a bordo de los buques de elementos armados de la operación;
2. Proteger a los buques que navegue por las zonas de alto riesgo;
3. Prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en las costas de Somalia y el Golfo de Adén;
4. Supervisar las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia;
5. Capturar, retener y entregar a las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería;
6. Incautar los buques de los piratas y embargar los bienes que se encuentre a bordo;
7. Establecer un enlace con la fuerza marítima “*Combined Task Force 150*”
8. Asumir la coordinación naval iniciada por la operación militar EU NAVCO.

³⁸¹ Con respecto a la naturaleza jurídica de la Operación Atalanta, REGUEIRO DUBRA (“El uso de la fuerza en el mar y la operación Atalanta en la Unión Europea... cit., pp. 138-144) menciona que la Operación Atalanta no es una operación de paz clásica, ya que no tiene por objetivo contener un conflicto o restablecer la paz física. La finalidad de la Operación Atalanta es prevenir, sancionar y reprimir los actos de piratería ocurridos frente a la costa de Somalia, lo cual se acerca a la misión de un policía internacional. En el mismo sentido, BLANCO-BAZÁN (“Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping... cit.) menciona que los operativos navales desplegados frente a la costa de Somalia deben actuar de forma similar a un policía con un crimen común, y no como en situación hostil o de guerra. Además, los operativos navales detienen delincuentes, que en ningún caso pueden ser considerados como prisioneros de guerra.

³⁸² Vide. Acción Común 2008/851/PESC del Consejo de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia. También, Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 330, del 9 de diciembre de 2008, p. 19/20). Asimismo, Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Diario Oficial de la Unión Europea No L 322, del 9 de diciembre de 2009, p. 27).

El artículo 12.1 de la Acción Común 2008/851/PESC, al igual que el artículo 105 de la Convención UNCLOS, establece que la detención atribuye competencias jurisdiccionales al Estado que haya realizado la captura. Sin embargo, si el Estado miembro que haya realizado la captura no desea o no tiene la capacidad para ejercitar su jurisdicción, éste debe entregar a las personas capturadas a un tercer Estado que desee ejercer la jurisdicción sobre los sujetos o los bienes implicados en los actos de pirata.

Además, la operación Atalanta realiza funciones para apoyar el embargo de armas decretado en la resolución 733 (1992) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Por tal motivo, los Estados miembro inspeccionan los cargamentos con destino a Somalia o procedentes de ese mismo país. Asimismo, las aeronaves y los buques que transportan mercancía con origen o destino a Somalia deben realizar un manifiesto anticipado de cargo, previo a la salida o a la entrada de la mercancía a ese país. Los Estados miembro están facultados para embargar o eliminar la mercancía prohibida por el embargo de armas³⁸³.

La Operación Atalanta tiene lugar en la zona marítima que abarca el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén, parte del Océano Índico, incluido Seychelles y zonas más alejadas de las costas de África Oriental³⁸⁴.

Los Estados miembro de la Unión Europea han desplegado un promedio de 12 buques y varias aeronaves, desde el inicio de la Operación Atalante³⁸⁵.

³⁸³ Vid. Decisión 2010/126/PESC del Consejo de 1 de marzo de 2010, por la que se modifica la Posición Común 2009/138/PESC sobre medidas restrictivas contra Somalia (Diario Oficial de la Unión Europea No L 51, del 2 de marzo de 2010, p. 18)

³⁸⁴ Vide. Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No L 10, del 15 de enero de 2009, p. 29/34). También, Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Yibuti sobre el estatuto de la fuerza dirigida por la Unión Europea en la República de Yibuti en el marco de la operación militar de la Unión Europea Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No L 33, del 3 de febrero de 2009, p. 43/49). Asimismo, Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre el estatuto de la Fuerza dirigida por la Unión Europea en las República de Seychelles en el marco de la operación militar de la UE Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No 323/14, del 10 de diciembre de 2009, p. 14/19).

³⁸⁵ Sobre las actividades realizadas por la Operación Atalante, véase Ki-moon, Ban.

Asimismo, Noruega, Croacia, Montenegro Ucrania contribuyen con la operación militar Atalanta³⁸⁶. Los terceros Estados participantes en la operación Atalanta cuenta con un Comité de contribuyentes para tratar colectivamente las cuestiones relativas al empleo de sus fuerzas militares³⁸⁷.

La Unión europea ha ampliado en dos ocasiones la duración de la operación Atalanta. Actualmente, la Unión Europea ha establecido que la operación militar terminará el 12 de diciembre de 2010, con base en la resolución 1897 (2009) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de 30 de noviembre de 2009³⁸⁸.

La operación naval europea se complementa con un centro de protección

Naciones Unidas- Consejo de Seguridad. Informe del Secretario General presentado de conformidad... cit., pp. 5-6.

³⁸⁶ Vid. Decisión Atalante/2/2009 del Comité Político y de Seguridad, de 21 de abril de 2009, sobre la aceptación de contribuciones de terceros Estados a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) (Diario Oficial de la Unión Europea No L109, del 30 de abril de 2009, p. 52). También, Decisión Atalante/5/2009 del Comité Político y de Seguridad, 10 de junio de 2009, por la que se modifica la Decisión Atalante/2/2009 del Comité Político y de Seguridad sobre el establecimiento del Comité sobre la aceptación de contribución para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) y Decisión ATALANTA/3/2009 el Comité Político y de Seguridad, de 21 sobre el establecimiento del Comité de contribuyentes para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) (Diario Oficial de la Unión Europea No L148, del 11 de junio de 2009, p. 34). Asimismo, Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Croacia sobre la participación de la República de Croacia en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (operación Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 202, del 4 de agosto de 2009, p. 84/89). Además, Decisión Atalante/1/2010 del Comité Político y de Seguridad, de 5 de marzo de 2010, por la que se modifica la Decisión Atalante/2/2009 sobre la aceptación de contribuciones de terceros Estados a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) y la Decisión Atalante/3/2009 sobre el establecimiento del Comité de contribuyentes para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 83, del 30 de marzo de 2010, p. 20/21).

³⁸⁷ *Vide.* Decisión Atalante/3/2009 del Comité Político y de Seguridad, de 21 de abril de 2009, sobre el establecimiento del Comité de contribuyentes para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante).

³⁸⁸ *Vid.* Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009... cit.

marítima para dar servicio a los buques mercantes que navegan por el Golfo de Adén y el Cuerno de África. El MSCHOA es parte del marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa, y se creó como una iniciativa para combatir la piratería en el Cuerno de África. El MSCHOA tiene como objetivos salvaguardar la libertad de navegación y servir como enlace entre las compañías navieras y las autoridades navales, en especial las pertenecientes al EU NAVFOR-Atalanta³⁸⁹.

Las empresas navieras o los capitanes de buque que navegan u operan por el Cuerno de África pueden registrar sus buques, sus trayectos por la zona y actualizar la localización de sus buques, a través de la página de internet del MSCHOA³⁹⁰. De esta forma, las autoridades navales poseen información sobre el tráfico marítimo en la zona de alto riesgo, la cual es utilizada para planificar la estrategia de protección y dar seguimiento a la travesía del buque por la zona³⁹¹.

El MSCHOA ofrece la siguiente información y orientación a las empresas navieras registradas³⁹²:

1. Recomendaciones para el tránsito marítimo en la zona.
2. Sugerencia de rutas marítimas alternas.
3. Actualización constante de las evaluaciones de riesgo o amenaza de sufrir un ataque violento.

³⁸⁹ Sobre el tema, véase EU NAVOR Somalia, "About the Maritime Security Center-Horn of Africa", obtenido en: www.mschoa.org (consultado el 2 de junio de 2010)

³⁹⁰ En relación al número de buques registrados en MSCHOA, BACAS FERNÁNDEZ (*op. cit.*, p. 168.) menciona que hasta 2009 existían 1500 buques registrados en el centro de protección, y ninguno de ellos había sido víctima de actos de piratería en el Cuerno de África.

Para el registro del buque en el centro MSCHOA, consúltese la página oficial del centro, obtenida en: <http://www.mschoa.eu/>

³⁹¹ Al respecto, la OMI (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia, MSC.1/Circ.1302, adoptada el 16 de abril de 2009, Londres) ha destacado los esfuerzos del MSCHOA para evitar los actos de piratería y robo a mano armada. Asimismo, la OMI insta a los gobiernos a que fomenten, entre los navieros o capitanes de buque, las pautas o sugerencias de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping) y el MSCHOA.

³⁹² En estos términos, véase BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón, *op. cit.*, p. 168.

La circular MSC.1/Circ.1332 y MSC.1/Circ.1335 de la OMI exaltan los labores realizadas por el MSCHOA, urgen a los capitanes a que sigan los consejos del MSCHOA y recomiendan a las empresas navieras a que registren en el MSCHOA a sus buques, con sus respectivos planes de la travesía, antes de entrar a la zona de alto riesgo. Asimismo, las recomendaciones de la OMI invitan a los capitanes de los buques a que atiendan a las peticiones de alteración de sus planes de travesía realizadas por el MSCHOA, con base en el reporte de las derrotas³⁹³.

12.6.3 La operación naval multilateral coordinada por los Estados Unidos: el Sistema de Escolta Nacional

Los Estados Unidos coordinan la coalición naval denominada Fuerzas Marítimas Combinadas (*Combined Maritime Forces*), que opera en el Golfo de Adén, el Golfo de Omán, el Mar de Arabia, el Golfo Árabe, el Mar Rojo y zonas del Océano Índico. La Fuerzas Marítimas Combinadas ha realizado operaciones antipiratas en el Golfo de Adén y en las aguas frente a la costa de Somalia en el Océano Índico, a través de las Fuerzas Combinadas de Operaciones 150 y 151. La Fuerza Combinada de Operaciones 150 (CTF-150) desempeño las siguientes funciones durante el año 2008: impedir ataques piratas; responder a los llamados de emergencia de buques en peligro; e incautar el contrabando de armas y drogas. En Agosto de 2008, la CTF-150 y otras fuerzas navales aliadas establecieron el Área de Patrulla de Protección Marítima (*Maritime Security Patrol Area*) en el Golfo de Adén para proporcionar una zona de tránsito más segura para los buques mercantes³⁹⁴. El Área de Patrulla de Protección Marítima (MSPA) está en concordancia con el IRTC³⁹⁵. Los buques con bandera de los Estados

³⁹³ Vide. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia, MSC.1/Circ.1302... cit.

³⁹⁴ Sobre el particular, véase PLOCH [et. al.], "Piracy off the Horn of Africa... cit., pp. 22-23.

³⁹⁵ Respecto al MSPA y al IRTC, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos

Unidos deben navegar a través del IRTC³⁹⁶.

Posteriormente, en enero de 2009, la Fuerza Combinada de Operaciones 151 (CTF-151) asumió las tareas de la CTF-150³⁹⁷. La CTF-151 está integrada por dos docenas de buques procedentes de los siguientes países³⁹⁸: Alemania, el Canadá, Dinamarca, España, los Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, los Países Bajos, el Pakistán, el Reino Unido, la República de Corea, Arabia Saudita, Turquía y Yemen.

Los buques de la CTF-151 tienen a bordo un equipo de Visita, Abordaje, Búsqueda e Incautación (*Visit, Board, Search and Seizure*). Los elementos del equipo de Visita, Abordaje, Búsqueda e Incautación (VBSS) tienen como principales metas detectar, disuadir y evitar actividades piratas en el Golfo de Adén, el Mar Árabe, el Mar Rojo y el Océano Índico. Cuando un buque de la CTF-151 localiza un barco sospechoso, los elementos del equipo VBSS ejercitan el derecho de visita sobre un buque sospechoso. En caso de que existan motivos razonables para sospechar que un buque o lancha se dedica a la piratería, el equipo VBSS aborda el buque para inspeccionar la carga y la tripulación del buque o de la lancha sospechosa. Si la verificación al buque visitado arroja evidencia suficiente sobre sus actividades ilícitas, el equipo VBSS aprehende a los posibles piratas e incauta el barco y los

(Gulf of Aden, Red Sea, and Indian Ocean Transit, Maritime Administration Advisory # 2009-07, 9 de septiembre de 2009) señala que no se debe confundir el IRTC con el MSPA. El primero es el corredor establecido por la EUNAVFOR y el UKMTO para resolver los conflictos entre el tráfico comercial y los pescadores de Yemen y dar una medida de separación del tráfico. Además, el IRTC permite a las fuerzas navales realizar operaciones disuasorias en el Golfo de Adén. En cambio, el MSPA es la zona de patrullaje dentro y fuera de IRTC.

³⁹⁶ En relación a la navegación por el Golfo de Adén, los Guardacostas de los Estados Unidos (Port Security Advisory (2-09), 22 de mayo de 2009) señalan que todos los planes de viaje de los buques con bandera de los Estados Unidos deben usar el IRTC, si el rango de velocidad del buque oscila entre los 10 a 18 nudos. Además, los Guardacostas de los Estados Unidos instan a los capitanes de los buques a buscar información de relacionada con el IRTC en la página de internet del MSCHOA.

³⁹⁷ Al respecto, BRIAN WILSON ("Naval Diplomacy and Maritime Security in the Western Indian Ocean", publicado en *Strategic Analysis*, volumen 33, número 4, 2009, p. 494) indica que la CTF 151 fue establecida en enero de 2009, en virtud de que la CTF 150 estaba operando bajo un mandato para contrarrestar el terrorismo. Por tal motivo, la CTF 151 está autorizada para realizar misiones contra la piratería.

³⁹⁸ Así véase PLOCH [et. al.], "Piracy off the Horn of Africa... cit., pp. 20-21

bienes a bordo del mismo³⁹⁹. Del mismo modo, los buques del CTF-151 tienen a bordo al Destacamento de Aplicación de la Ley de los Guardacostas 405 (*Coast Guard Law Enforcement Detachment*) para asistir y capacitar al equipo VBSS, en temas relacionados con las operaciones de interdicción marítima, Derecho marítimo, procedimientos de abordaje, preparación y recopilación de evidencia, y procedimientos útiles⁴⁰⁰.

Las operaciones navales de las Fuerzas Marítimas Combinadas también cuentan con un centro de intercambio de información denominado Oficina de Enlace Marítimo (*Maritime Liaison Office*), aunque está relegado un segundo plano con respecto del MSCHOA, en virtud de que la mayoría de las recomendaciones para prevenir los ataques piratas dan prioridad al MSCHOA y al UKMTO⁴⁰¹. La Oficina de Enlace Marítimo (MARLO) facilita el

³⁹⁹ En estos términos, véase UNITED STATES NAVY, "Mahan Partners with Coast Guard, Marines in Counterpiracy Operations", obtenido en: http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=42220 (consultado el 15 de octubre de 2010). También, UNITED STATES NAVY, "Navy, Coast Guard Boarding Teams Train Together to Combat Piracy", obtenido en: http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41842 (10 de enero de 2010).

⁴⁰⁰ Sobre el particular, el Consejo de Protección Nacional (Countering Piracy Off The Horn of Africa: Partnership & Action Plan, Estados Unidos, 2008, s/p) menciona que la Armada y de la Guardacostas de los Estados Unidos realizan las acciones de interdicción de las misiones militares en el Cuerno de África, con base en las medidas desarrolladas por el Consejo de Protección Marítima de los Estados Unidos, denominado Contrarrestando la Piratería Frente al Cuerno de África: Asociación y Plan de Acción (Countering Piracy Off The Horn of Africa: Partnership & Action Plan).

Respecto a las labores en conjunto del equipo VBSS y el Destacamento de Aplicación de la Ley de los Guardacostas 405, véase BAUMGARTNER, William, "International Piracy on the High Seas", publicado en la revista electrónica Coast Guard Journal, obtenido en: <http://www.uscg.mil/cgjournal/message.asp?id=118> (consultado el 19 de mayo de 2009).

⁴⁰¹ Así sucede, por ejemplo con las Mejores prácticas de Gestión para Prevenir los actos de piratería (ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaboradas por el sector, MSC.1/Circ.1335... cit.), en donde se recomienda alterar los planes de travesía para ajustarse a los consejos del MSCHOA, así como informar al centro MSCHOA en caso de estar bajo un ataque pirata. Además, la OMI (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia, MSC.1/Circ.1302... cit.) aconseja a los propietarios, armadores y gestiones de buques, compañías navieras y capitanes de buque a que acepten el asesoramiento facilitado por el MSCHOA y notifiquen al MSCHOA los movimientos previstos de sus buques, a través del sitio de la RED www.mschoa.org. De la misma manera, la Administración Marítima de los Estados Unidos (Maritime Administration Advisory 2010-05, 29 de marzo de 2010) sugiere registrarse para tener acceso al sitio en Internet de MSCHOA, con el fin de obtener la información actualizada de las circunstancias y condiciones de la región.

intercambio de información entre las fuerzas navales de los Estados Unidos, las Fuerzas Marítimas Combinadas y la comunidad marítima mercantil. Además, la MARLO coordina escoltas a convoyes de buques mercantes, organizadas por las fuerzas navales de Japón, India, China, Rusia y Corea⁴⁰². Sin embargo, la MARLO recomienda contratar los servicios de los Tránsitos en Grupo del Golfo de Adén (*Gulf of Aden Grup Transits*), prestados por una empresa privada con el apoyo de las fuerzas navales de Yemen⁴⁰³.

⁴⁰² Sobre el tema, podemos señalar que el MARLO fue establecido en 1987, durante la “Guerra de Tanques” entre Irán-Iraq, con el fin de promover la cooperación entre las fuerzas navales de los Estados Unidos y la comunidad marítima comercial. Durante la “Guerra de los tanques”, las fuerzas navales de los Estados Unidos coordinaron un sistema de convoyes para escoltar buques petroleros y buques de carga. Sobre el particular, véase UNITED STATES NAVY, “Maritime Liaison Office (MARLO) Barhain”, obtenido en: <http://www.cusnc.navy.mil/marlo/> (consultado el 10 de marzo de 2010).

⁴⁰³ Al respecto, el Gulf of Aden Group Transits (“Armed Services”, Yemen, 2009, obtenido en: http://goagt.org/armed_services.php (consultado el 15 de mayo de 2009)) indica que los tránsitos en grupo del Golfo de Adén son ofrecidos por la compañía militar privada Lotus Projects. La compañía militar privada Lotus Projects es una empresa autorizada por el Gobierno de Yemen para desarrollar servicios de protección marítima. Además, esta empresa privada cuentan con un acuerdo con la fuerza naval yemení con la finalidad de emplear personal militar yemení en sus escoltas de protección. La empresa Lotus Projects ofrece los siguientes cuatro tipos de servicios: escolta con buque armado; equipo armado a bordo; equipo sin armar a bordo; y servicio de soporte para el buque. El servicio de escolta con buque armado es desarrollado con el apoyo de los buques navales yemeníes, con un costo aproximado de \$55,000 dólares para un trayecto de 3 días por el Golfo de Adén. El servicio de equipo armado a bordo del buque es ejecutado por seis militares o guardacostas yemeníes, y tiene un precio de \$22,000 dólares para un viaje de 3 días. El servicio de equipo no armado vale \$7,500 dólares, y consiste en un entrenamiento de medidas anti piratas para la tripulación del buque y el despliegue de personal de vigilancia durante la navegación en aguas de alto riesgo. El servicio de soporte para el buque es una tarea donde los técnicos de Lotus Projects asesoran sobre la adopción de mecanismos de defensa no letales para el buque.

En relación a las Compañías Militares Privadas, LABOIRE IGLESIAS (“La privatización de la guerra. El auge de las compañías militares privadas (1)”, Boletín de Información del CESEDEN, número 306, febrero de 2008, p. 101) hace la diferenciación entre los mercenarios y las Compañías Militares Privadas. Los primeros proporcionan un servicio relacionado con el combate directo de carácter temporal, no están integrados en estructuras orgánicas permanentes, tienen un grado de clandestinidad y están motivados por metas económicas personales a corto plazo. En cambio, las Compañías Militares Privadas son organizaciones con carácter permanente, actúan de manera abierta en el mercado, buscan el lucro empresarial y sus actividades no están limitadas al combate directo. Asimismo, LABOIRE IGLESIAS (“La privatización de la guerra. El auge de las compañías militares privadas (1)”, Boletín de Información del CESEDEN, número 307, marzo de 2008, s/p) señala que los servicios más comunes de las Compañía Militares Privadas son los siguientes: Asesoramiento militar y adiestramiento; apoyo operativo; apoyo logístico; seguridad de personas, bases e infraestructura; inteligencia. Vigilancia y reconocimiento; y desminado. Para el caso del Golfo de Adén, las Compañías Militares Privadas adiestran a las tripulaciones de los buques en la

Desde enero a agosto de 2009, la CTF-151 encontró 527 piratas, de los cuales 282 fueron desarmados y liberados, 235 fueron desarmados y aprehendidos para ser enjuiciados, y 10 murieron⁴⁰⁴.

12.6.4 Otras operaciones navales unilaterales de los Estados miembro de la OMI

Además de las coaliciones navales, varios países han desplegado individualmente flotas navales militares en la zona, con el fin de apoyar la lucha contra la piratería y el robo armado⁴⁰⁵. Estas flotas realizan actividades en coordinación con las coaliciones navales. Los países que ha enviado flotas navales son: El Japón, China, la Federación de Rusia, la India, Malasia, la República de Corea, la Arabia Saudita, la República Islámica de Irán y el Yemen.

prevención del abordaje de piratas y realizan escoltas privadas.

Igualmente, existen otros casos en donde la seguridad marítima está ejercitada por Compañías Militares Privadas. Al respecto, KINSEY, HANSEN y FRANKLIN ("The impact of private security companies on Somalia's governance networks", publicado en Cambridge Review of International Affairs, volumen 22, número 1, marzo de 2009, pp. 152-155.) señalan que algunas regiones autónomas de facto han contratado Compañías Militares Privadas para hacer efectivo el Derecho marítimo. Así sucede, por ejemplo con Puntlandia, en donde "las autoridades" de esta región autónoma de facto contrataron a la compañía Hart Security para realizar operativos contra la pesca ilegal y los actos de piratería. Sin embargo, las actividades de la compañía fueron suspendidas después de una guerra civil en Puntlandia. Posteriormente, la compañía Somcan reemplazó a Hart Security. Los servicios de Somcan estaban financiados por las licencias de pesca expedidas a una naviera coreana. Durante el desarrollo de sus actividades, la compañía tuvo dificultades con pescadores locales de otros clanes y los actos de piratería aumentaron.

En constatación, algunas compañías militares privadas han tenido éxito en Somalia. La región autónoma de facto de Somalilandia contrató a la empresa Nordic Crisis Management para reforzar la protección del puerto de Berbera. La compañía también entrenó a las fuerzas policíacas de Somalilandia. Los servicios de Nordic Crisis Management fueron costeados con fondos provenientes del gobierno noruego. La compañía ha logrado sus objetivos, y actualmente las autoridades de Somalilandia siguen contratando sus servicios.

⁴⁰⁴ Al respecto, véase PLOCH [et. al.], "Piracy off the Horn of Africa... cit., p. 21.

⁴⁰⁵ Sobre el tema, CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, "News in brief", 8 de diciembre de 2008, obtenido en: http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7789000/7789639.stm (consultado el 8 de diciembre de 2010).

13 Las medidas de autodefensa recomendadas por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones del sector naviero

Algunos gobiernos han autorizado la utilización de dispositivos tecnológicos en el buque o la embarcación de personal de seguridad privada armada o sin armar, para la autodefensa del buque.

La autodefensa es definida por los Estados Unidos como el acto de frustrar un ataque sobre uno mismo, otra persona, o ambos, a través del uso de la fuerza, incluyendo la fuerza letal⁴⁰⁶.

Igualmente, los Estados Unidos precisan el concepto de defensa del buque como la acción del uso de la fuerza para prevenir daño o robo del buque o de sus pertenencias.

Además, como anteriormente mencionamos, algunos gobiernos y organismos internacionales han desarrollado pautas y recomendaciones de autodefensa, cuyos destinatarios son los buques que navegan en aguas de alto riesgo⁴⁰⁷. Las pautas de autodefensa son de carácter potestativo.

13.1 Los dispositivos de seguridad recomendado por los Estados, los organismos internacionales y las organizaciones navieras

La comunidad internacional ha generado una gran cantidad de recomendaciones para prevenir los ataques piratas en la zona del Golfo de Adén y el Océano Índico⁴⁰⁸. Algunos gobiernos, organismos internacionales

⁴⁰⁶ Vid. UNITED STATES COAST GUARD, "Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters", Port Security Advisory (3-09), 18 de junio de 2009.

⁴⁰⁷ Por todos, véase UNITED STATES COAST GUARD, "Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters", Port Security Advisory (3-09), 18 de junio de 2009.

⁴⁰⁸ Vale por todos, Mejores Prácticas de Gestión para Prevenir los Actos de Piratería en el Golfo de Adén y Frente a la Costa de Somalia; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA

o agrupaciones del sector naviero aconsejan la utilización de equipo de seguridad para reforzar la protección del buque o para repeler a ataques piratas contra naves. No obstante, los propietarios, las compañías navieras o los capitanes de los buques no están obligados a utilizar estos dispositivos durante la navegación en aguas de alto riesgo.

La tripulación de un buque puede ser equipada con dispositivos de medios de visión nocturna para utilizarlos durante las horas de oscuridad⁴⁰⁹.

Igualmente, el barco puede ser dotado con medidas activas y pasivas no mortíferas para dificultar que los piratas embarquen el buque. Los buques que navegan por aguas de alto riesgo pueden ser dotados con una barrera eléctrica o alambre de púas, mangueras para agua⁴¹⁰, reflectores de luz o luces estroboscópicas⁴¹¹, redes y dispositivos acústicos de largo alcance⁴¹².

INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334...cit.; MARITIME ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA, Guidance to Vessels Transiting High Risk Waters, Maritime Administration Advisory 2010-06, 29 de marzo de 2010; OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR, Hijacking and Piracy in Somalia Waters (Northern Gulf of Aden), Marine Safety Advisory No, 27-08, 8 de septiembre de 2008, Islas de Marshall.

No obstante, debemos destacar que las recomendaciones con mayor aceptación entre la comunidad marítima internacional son: las Mejores Prácticas de Gestión para Prevenir los Actos de Piratería en el Golfo de Adén y Frente a la Costa de Somalia, y la circular MSC.1/Circ.1334 de la OMI.

⁴⁰⁹ Al respecto, véase OMI, Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaborados por el sector, MSC.1/Circ.1335... cit.

⁴¹⁰ Sobre el particular, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334...op. cit.) aconseja el uso de manguera de presión igual o superior a 80 libras por pulgada cuadrada para repeler a los atacantes o inundar la lancha pirata. Sin embargo, la OMI señala que el uso de las mangueras de presión puede resultar difícil de manejar en el momento de las maniobras de evasión.

⁴¹¹ Al respecto, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334...cit.) insta a los propietarios de buques a dotar a las naves del máximo alumbrado posible, siempre y cuando la iluminación no comprometa la seguridad de la navegación. Los proyectores de luz tienen como objetivo localizar y ubicar a las embarcaciones sospechosas. Además, la adopción de la orientación de la OMI sobre el alumbrado del buque debe tomar en cuenta las disposiciones de la regla 20b) del Reglamento de Abordajes, 1972.

⁴¹² Vide. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de

Además, las recomendaciones contemplan la posibilidad de equipar al buque de un sistema de cobertura y grabación mediante circuito cerrado de televisión en los principales puntos de acceso a las zonas seguras del buque, para detectar que los intrusos accedan a las zonas clave y al puente del buque o utilizar en los procesos judiciales⁴¹³.

13.2 La seguridad armada a bordo del buque

Las flotas navales son insuficientes para escoltar los buques que transita por la zona afecta, por tal motivo, algunos gobiernos han autorizado la embarcación de personal de seguridad privada armada a bordo de los buques⁴¹⁴.

En contrasentido, la OMI señala que los Estados de abanderamiento debería desaconsejar el uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección del buque⁴¹⁵. Al

actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334...cit. También, UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (2-09), 22 de mayo de 2009.

⁴¹³ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334... cit.

⁴¹⁴ Al respecto, podemos señalar que existe un debate sobre el uso de armas de fuego a bordo del buque. Los argumentos a favor del uso de armas en el buque están basado en las siguientes circunstancias: el incremento en el número de ataques, la sofisticación del tipo de armas utilizadas por parte de los atacantes y la mejora en las capacidades de los piratas; y la incapacidad de los operativos navales para cubrir todo el tráfico marítimo de las aguas de alto riesgo. En cuanto a los argumentos en contra de la utilización de armas de fuego en el buque, las premisas se basan en las disposiciones de la Convención UNCLOS, donde claramente se señala que el combate de la piratería debe ser resuelto por los gobiernos y sus fuerzas navales. Por tanto, las compañías de seguridad privada no tienen un estatus oficial bajo el Derecho internacional.

⁴¹⁵ La OMI desaconseja el uso de armas de fuego por parte de los miembros de la tripulación debido a que la gente de mar es personal civil y la utilización de armas requiere un adiestramiento especial. Asimismo, el uso de armas de fuego por parte de los miembros de la tripulación puede generar más riesgos de accidente a bordo del buque o alentar a los atacantes a llevar armas de fuego más peligrosas. Sobre el particular, véase, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333, adoptada el 26 de junio de 2009, Londres; también, MSC.1/Circ.1334, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y

respecto, la OMI aconseja a los capitanes, los propietarios y los navieros de buque tener presente que disparar a una persona sospecho conlleva riesgos jurídicos⁴¹⁶.

Igualmente, la OMI desaconseja la utilización de personal de seguridad armado contratado privadamente a bordo del buque⁴¹⁷. Por el contrario, la OMI aconseja a los propietarios, compañías y armadores de buques la utilización de personal de seguridad no armado como forma para mejorar la capacidad de vigilancia⁴¹⁸.

El uso de fuerza letal para proteger el buque está regulado en primer término por la ley del Estado de abanderamiento, en segundo término por la ley de la nacionalidad de los sujetos implicados, y en tercer lugar por los requisitos de la ley del Estado puerto visitado⁴¹⁹.

Asimismo, Djibouti, Malta, Mauritania, Oman, Singapur y Sudáfrica están estudiando la posibilidad de autorizar la seguridad privada.

tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques... cit.

⁴¹⁶ En el sentido del texto, la OMI (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques MSC.1/Circ.1334... cit.) señala que provocar la muerte de un nacional es sancionado por algunas jurisdicciones, incluso en situaciones de legítima defensa.

⁴¹⁷ Con respecto a la utilización de personal de seguridad armado contratado privadamente, la OMI (Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques MSC.1/Circ.1333... cit.) señala que los Estados bandera pueden autorizarla a través de su legislación. Además, la OMI aconseja que los Estados de abanderamiento consulten y acuerden las condiciones relativas a la utilización de personal de seguridad privado deben ser con los propietarios, armadores y compañías del buque. Sin embargo, la OMI desaconseja la utilización de persona de seguridad armado debido a que este acto de autodefensa puede traducirse en una escalada de la violencia.

⁴¹⁸ Sobre el particular, véase, Organización Marítima Internacional Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333... cit.

⁴¹⁹ En estos términos, véase CHATHAM HOUSE, "Piracy and Legal Issues: Reconciling Public and Private Interests", publicado en *Africa Programme and International Law Conference Report*, octubre de 2009, pp. 17-18.

13.2.1 El Derecho de autodefensa y defensa a otros en la legislación de los Estados Unidos

Los Estados Unidos consagran el derecho de autodefensa y defensa de otros en el 33 U.S.C. § 383. Este Derecho faculta al capitán y a la tripulación a responder un ataque pirata contra el buque. Asimismo, los Estados Unidos autoriza la contratación de personal de seguridad con el fin de proteger el buque durante su navegación en aguas de alto riesgo.

Los Estados Unidos han establecido pautas para ejercitar el Derecho de autodefensa. Esta pautas se divide en dos: dispositivas y taxativas.

Las pautas dispositivas están integradas por un conjunto de directrices a seguir durante el ejercicio del Derecho de autodefensa o defensa a otros.

Durante todo el trayecto de la ruta marítima, y en especial al momento del ataque pirata, el capitán del buque mantiene el control y la autoridad sobre el buque, los miembros de la tripulación y el personal de seguridad. El uso de la fuerza para repeler el ataque debe ser proporcional al utilizado por los atacantes. Asimismo, se permite el uso de fuerza letal para salvaguardar la integridad corporal de los miembros de la tripulación o para defender la vida de otros o la propia vida⁴²⁰.

El personal de seguridad a bordo del buque debe cumplir los siguientes requisitos⁴²¹:

1. El personal de seguridad estadounidense debe poseer una credencial de empleado (TWIC).
2. El naviero puede contratar personal de seguridad no

⁴²⁰ En el sentido del texto, véase UNITED STATES COAST GUARD, "Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters", Port Security Advisory (3-09), 18 de junio de 2009.

⁴²¹ Vid. UNITED STATES COAST GUARD, "Minimum Guidelines for Contracted Security Service in High Risk Waters (Highlighted areas in paragraphs 1a and 1b are new in Revision 1", Port Security Advisory (5-09)(Rev 1), 24 de julio de 2009.

- estadounidense⁴²².
3. El personal de seguridad debe ser embarcado en el buque con la antelación suficiente para que pueda familiarizarse con el buque.
 4. El personal de seguridad no debe tener obligaciones adicionales, a las relacionadas con la protección del buque.
 5. El personal de seguridad puede ejercitar el Derecho de autodefensa y defensa de otros).
 6. En el caso de que un sujeto no autorizado intente embarcar o logre abordar el buque, el personal de seguridad debe contactar con alguno de los centros regionales de protección para proporcionar la siguiente información: el número de atacantes; la descripción de las armas; y el estatus y localización de la tripulación.
 7. El personal de seguridad equipado con arma de fuego debe contar con licencia para portar arma en los Estados Unidos y cumplir con los requisitos legales de los países a los que se arribará. 18 U.S.C § 922(g)
 8. El personal de seguridad debe estar entrenado y capacitado en el armamento que porte.
 9. Todo el personal de seguridad debe realizar el entrenamiento relativo a personal de seguridad.
 10. El personal de seguridad debe poseer el entrenamiento adecuado para proteger el buque con base en el Plan de Protección del Buque

⁴²² Al respecto, podemos señalar que los navieros pueden contratar personal de seguridad no extranjero. Sin embargo existen dos supuestos sobre personal de seguridad de seguridad no extranjero: los individuos que no poseen TWIC debido a que cumplen los requisitos de extranjería y nacionalidad establecidos en 49 C.F.R. § 1572.105; y los sujetos que reúnen los requisitos de extranjería y nacionalidad señalados en 49 C.F.R. § 1572.105.

En el primer supuesto, el personal extranjero solamente puede operar en las aguas de alto riesgo designadas por la MARSEC Directive 104-6; el individuo debe poseer una identificación personal que cumpla lo establecido en el 33 CFR 101.515; y el individuo no debe presentar antecedentes en la base de datos de terrorismo, en concordancia con la Port Security Advisory (6-09).

Respecto al segundo supuesto, el sujeto debe cumplir con los requerimientos del primer supuesto. Adicionalmente, la persona debe haber estado realizando funciones de seguridad desde antes del 18 de junio de 2009.

Con relación al personal de seguridad no estadounidense, véase UNITED STATES COAST GUARD, "Minimum Guidelines for Contracted Security Service in High Risk Waters (Highlighted areas in paragraphs 1a and 1b are new in Revision 1", Port Security Advisory (5-09)(Rev 1), 24 de julio de 2009.

aprobado.

11. El personal de seguridad deberá contar con medios de comunicación para que exista una conexión efectiva y continua entre ellos y la tripulación del buque, y entre ellos y los centros regionales de protección.
12. El personal de seguridad debe dominar el idioma inglés para tener una adecuada comunicación con las autoridades y la tripulación.
13. Se recomienda que los períodos de vigilancia del personal de seguridad no excedan de doce horas en un de 24 horas.
14. El personal armado en el buque debe estar capacitado conforme a lo establecido en a la parte 104.220 del CFR y los estándares del PSA (5-09)(Rev 1)⁴²³.

⁴²³ Así UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, "Follow-up Joint Agency/Industry Meeting on Piracy", 14 de septiembre de 2009.

CAPÍTULO III

LOS ACTOS DE TERRORISMO

14 La definición de terrorismo 15 La definición de terrorismo marítimo 16 Los escenarios de los actos de terrorismo marítimo. 16.1 La mar como vía de expansión o como escenario de actos violentos. 16.2 El escenario del “secuestro” o el escenario del “caballo de troya”. 16.3 Los actos terroristas de alto impacto-poco probables y los ataques terroristas de bajo impacto-muy probables. 17 Los grupos terroristas con capacidades para realizar actos de terrorismo marítimo. 18 La relación de los actos de piratería y el terrorismo marítimo. 19 El terrorismo marítimo y el Derecho internacional. 19.1 Las Resoluciones de la Asamblea General y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. 19.2 Las enmiendas del Convenio SUA: el combate a los actos de terrorismo marítimo.

14 La definición de terrorismo

La comunidad internacional no ha logrado alcanzar o acordar una definición jurídica de terrorismo, por lo que el el Derecho internacional carece de una definición de terrorismo universalmente aceptado⁴²⁴. No obstante, existen algunas definiciones de terrorismo emanadas de las legislaciones nacionales⁴²⁵.

⁴²⁴ En relación a la ausencia de una definición jurídica sobre terrorismo, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/RES/60/288, de fecha 20 de septiembre de 2006, Nueva York) ratifica el compromiso de los Estados miembro para lograr un acuerdo sobre la definición del terrorismo, en los siguientes términos: *“La Asamblea General,... Reafirmando además la determinación de los Estados Miembros de hacer todo lo posible para llegar a un acuerdo sobre un convenio general contra el terrorismo internacional y concertarlo, incluso resolviendo las cuestiones pendientes relativas a la definición jurídica y el alcance de los actos abarcados por el convenio, a fin de que pueda servir como instrumento eficaz de lucha contra el terrorismo.”*

Igualmente, en cuanto a los dificultades para alcanzar una definición globalmente aceptada de terrorismo, véase WALTER, Christian, “Defining Terrorism in National and International Law”, publicado en *Terrorism as a Challenge for National and International Law: Security versus Liberty?*, editorial Springer, Nueva York, 2004, p. 24.

⁴²⁵ Al respecto, podemos señalar que la definición de terrorismo que está establecida en los ordenamientos internos de cada uno de los países es heterogénea. Así sucede, por ejemplo con el Código de los Estados Unidos de América, sección 2656f (d), donde se define a los actos terroristas como: *“violencia premeditada y políticamente motivada, perpetrada contra objetivos no combatientes por grupos subnacionales, o agentes clandestinos, con la intención de influir en una audiencia”*. México tipifica al terrorismo en el artículo 139 del Código Penal Federal como: *“actos contra personas, cosas o servicios que produzcan alarma, temor, terror en la población o en un grupo o sector de ella, o tratar de menoscabar la autoridad del Estado o presionar a la autoridad para que tome*

En el Derecho internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha condenado actos ilícitos violentos sin recurrir expresamente al término de terrorismo. Así sucede, por ejemplo con la resolución A/RES/56/88 que contiene las medidas para eliminar el terrorismo internacional⁴²⁶, de la cual se desprende una posible definición de terrorismo en los siguientes términos⁴²⁷:

“La Asamblea General... 2. Reitera que los actos criminales con fines políticos realizados con la intención de provocar un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinadas personas son injustificables en toda circunstancia, cualquiera sean las consideraciones políticas, filosóficas, ideológicas, raciales, étnicas, religiosas o de cualquier otra índole que se hagan valer para justificarlos.”

una determinación”.

Respecto a la definición de terrorismo hallada en los ordenamientos internos, WALTER (“Defining Terrorism in National and International Law”... cit., p. 25) señala que la mayoría de las legislaciones internas hacen referencia al terrorismo nacional y omiten el terrorismo internacional.

En el mismo sentido, REINARES NESTARES (“Dimensiones del terrorismo internacional”, AAVV., *Lucha contra el Terrorismo y Derecho internacional*, Cuaderno de Estrategia 133, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006, pp. 45-49) menciona que los códigos nacionales y los convenios internacionales se refieren al terrorismo de manera genérica, sin singularizan el concepto de terrorismo internacional. Sin embargo, existen casos donde la legislación realiza una distinción entre terrorismo interno y terrorismo internacional. Así sucede, por ejemplo con la legislación estadounidense denominada Uniendo y Fortaleciendo América a través de los Recursos Adecuados para Interceptar y Detener el Terrorismo (Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Act, USA PATRIOT Act). La Acta Patriótica de los Estados Unidos enmendó al Código de los Estados Unidos (United States Code). Tanto el Acta Patriótica como la sección 2332(g)(5)(b) del título 18 del Código de los Estados Unidos consideran como terrorismo doméstico si ocurre principalmente en la jurisdicción de los estadounidense, y como terrorismo internacional cuando sucede fuera del territorio estadounidense o trasciende las fronteras norteamericanas.

⁴²⁶ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Medidas para eliminar el terrorismo internacional. Resolución aprobada por la Asamblea General, A/RES/56/88, 24 de enero de 2002, Nueva York.

⁴²⁷ La afirmación corresponde a SERRANO FIGUEROA, Rafael, “El terrorismo y el derecho internacional”, publicado en el *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen III, 2003, p. 363.

En esa misma dirección se pronuncia DÍAZ BARRADO (“El marco jurídico-internacional de la contra el terrorismo”, AAVV., *Lucha contra el Terrorismo y Derecho internacional*, Cuaderno de Estrategia 133, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006, p. 58) menciona que el concepto de terrorismo ya estaba presente en la Resolución 49/60 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 9 de diciembre de 1994.

Asimismo, EL AGAMY (“Counterterrorism Law and Treaties: Background and Definitions”, publicado en la revista *Abudabí Security & Terrorism*, volumen 2, febrero de 2006, p. 16) indica que la ONU ha creado un marco normativo internacional para luchar contra el terrorismo, el cual está integrado por 13 convenciones internacional. Cada una de estos 13 acuerdos internacional regula aspectos específicos del terrorismo. Sin embargo, ninguno de estos acuerdos contiene una definición universalmente aceptada de terrorismo.

La definición de terrorismo de la resolución de la Asamblea General antes transcrita y los conceptos de terrorismo emanados de las legislaciones nacionales presentan los siguientes puntos de concordancia: un acto o una amenaza de violencia para hacer peligrar las vidas humanas o generar pérdidas económicas⁴²⁸; la voluntad de los sujetos activos de intimidar o generar una reacción psicológica en un grupo social⁴²⁹; y la acción tiene un móvil ideológico, religioso o político⁴³⁰. Sin embargo, un elemento que está

⁴²⁸ Al respecto, WALTER ("Defining Terrorism in National and International Law"... cit., pp. 27-28) menciona que no hay un consenso internacional para establecer si el terrorismo es el uso de la violencia en contra personas o también puede abarcar el trastorno o interrupción de servicios, instalaciones o sistemas. Así sucede, por ejemplo con la Ley de Terrorismo del Reino Unido de 2000 (UK Terrorism Act 2000), en donde se señalan los siguientes supuestos: *"Parte I. Introducción. Terrorismo; interpretación: (1) En esta Ley "terrorismo" significa el uso o amenaza de acción donde... (2) Las acciones caen dentro de esta subsección si eso: (a) Involucra violencia contra una persona, (b) Involucra daño grave a la propiedad, (c) Ponen en peligro la vida de una persona, otra más que de la persona que comete el acto, (d) crea un riesgo grave para la salud o seguridad del público o una sección del público, o (e) está diseñada para interferir gravemente con o interrumpir gravemente un sistema electrónico..."*

Dentro de la legislación penal mexicana, el legislador contempla que los actos de terrorismo pueden perpetrarse: "contra personas, cosas o servicios".

En este mismo sentido, la estrategia contra el terrorista de la Unión Europea incluye como posible objetivo de los ataques terroristas a IAs infraestructuras críticas físicas o electrónicas. Más ampliamente, al respecto, vid. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, The European Union Counter-Terrorism Strategy, 14469/4/05 REV 4, 30 de noviembre de 2005, Bruselas, p. 11.

⁴²⁹ Sobre la intimidación a un grupo de la sociedad como elemento subjetivo del terrorismo, DUFFY (The `War on Terror´ and the Framework of International Law, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, p. 32) destaca la legislación comunitaria. La decisión del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo contempla la intimidación grave a una población, la coerción indebida a los poderes público o a una organización internacional. Además, la decisión del Consejo amplía la definición al contemplar la desestabilización grave o la destrucción de las estructuras fundamentales políticas, constitucionales, económicas o sociales de un país o de una organización internacional.

En los mismos términos, WALTER ("Defining Terrorism in National and International Law"... cit., pp. 28-29) indica que la creación de un clima de terror o miedo dentro de la población es un elemento de la definición de terrorismo, que tiene sus orígenes en la revolución francesa. Este elemento puede ser encontrado en casi todas las definiciones de terrorismo usadas en las legislaciones nacionales, pero con algunos matices. Así sucede, por ejemplo con la legislación española.

En el mismo sentido, la Ley de Terrorismo del Reino Unido de 2000 señala lo siguiente: *"Parte I. Introducción. Terrorismo; interpretación: (1) En esta Ley "terrorismo" significa el uso o amenaza de acción donde... (b) El uso o amenaza es planeado para influir al gobierno o para intimidar al público o un sector del público..."*

En el caso de México, el legislador mexicano señala como elemento de la definición de terrorismo: "que produzcan alarma, temor, terror en la población o en un grupo o sector de ella".

⁴³⁰ Respecto a las causas religiosas, políticas o ideológicas, DUFFY (The `War on Terror´ and the Framework of International Law... cit, p. 34) señala que los motivos personales del sujeto activo de acto ilícito son irrelevantes bajo los principios generales

ausente en la resolución RES/56/88 y en la mayoría de las legislaciones nacionales, pero se desprende del Convenio Internacional para la represión de la Financiación es que los actos de terrorismo van dirigidos contra civiles no combatientes⁴³¹. El artículo 2 del Convenio Internacional para la represión de la Financiación establece lo siguiente:

“Artículo 2

1. Comete delito en el sentido del presente Convenio quien por el medio que fuere, directa o indirectamente, ilícita y deliberadamente, provea o recolecte fondos con la intención de que se utilicen, o a sabiendas de que serán utilizados, en todo o en parte, para cometer:...

b) Cualquier otro acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado, cuando, el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo.”

Un caso a destacar es la legislación comunitaria. El artículo 1 de la decisión del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo tipifica

del Derecho penal. Sin embargo, los motivos del sujeto activo son importantes para los elementos de la definición.

En sentido parecido se manifiesta WALTER (“Defining Terrorism in National and International Law”... cit., pp. 28-29), quien menciona que las legislaciones nacionales no son homogéneas en este elemento de la definición de terrorismo. Así sucede por ejemplo con las legislaciones inglesa y mexicana, en donde se señala que los actos de terrorismo se realizan para influenciar o presionar a la autoridad. En contrasentido, la legislación el Código Penal español no requiere que los actos tengan un propósito ideológico o político para poder ser considerado como terrorismo.

⁴³¹ En el mismo sentido, la Convención de Shanghai para la lucha contra el terrorismo, el separatismo y el extremismo, hecha en Shanghai el 15 de junio de 2001, señala que se entenderán como terrorismo los actos cuyo objetivo sea causar la muerte o lesiones graves a un civil o cualquier persona que no participe activamente en las hostilidades de un conflicto armado.

En relación a la definición de terrorismo del Convenio Internacional para la represión de la Financiación, DE GREIFF (“Terrorismo y seguridad nacional. El Derecho internacional que hereda el siglo XXI”, AAVV., *Derecho y seguridad internacional. Memoria del congreso internacional de cultura y sistemas jurídicos comparados*, Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2005, pp. 140-141) indica que el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo define indirectamente al terrorismo. Asimismo, DE GREIFF menciona que la definición del Convenio excluye el terrorismo realizado por un Estado contra otro Estado o contra sus nacionales. Así sucede, por ejemplo con los bombardeos en Afganistán e Iraq, por parte de las fuerzas aéreas estadounidense e inglesa, sin tomar en cuenta las bajas civiles.

las siguientes acciones como actos de terrorismo⁴³²:

1. atentados contra la vida de una persona que puedan tener resultado de muerte;
2. atentados graves contra la integridad física de una persona;
3. secuestro o toma de rehenes;
4. destrucción masivas de instalaciones gubernamentales o públicas, sistemas de transporte, infraestructuras, incluidos los sistemas informáticos, plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, lugares públicos o propiedades privadas, que puedan poner en peligro vidas humanas o producir un gran perjuicio económico;
5. apoderamiento ilícito de aeronaves y de buques o de otros medios de transporte colectivo o de mercancías;
6. fabricación, tenencia, adquisición, transporte, suministro o utilización de armas de fuego, explosivos, armas nucleares, biológicas y químicas e investigación y desarrollo de armas biológicas y químicas;
7. liberación de sustancias peligrosas o provocación de incendios, inundaciones o explosiones cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas; y
8. perturbación o interrupción del suministro de agua, electricidad u otro recurso natural fundamental cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas.

15 La definición de terrorismo marítimo

Las referencias más recientes de terrorismo se remontan a la revolución

⁴³² En cuanto al marco de la Unión Europea sobre el combate al terrorismo, SAUL ("Reasons for defining and criminalizing "terrorism" in international law", publicado en la revista *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen VI, 2006, p. 424) señala que el marco europeo no distingue entre terrorismo doméstico y terrorismo internacional.

Igualmente, DÍAZ BARRADO ("El marco jurídico-internacional de la contra el terrorismo... cit., p. 58) señala que la decisión de la Unión Europea estable los conceptos de personas, grupos y entidades que intervienen en actos terroristas, los elementos de acto terrorista y la noción de grupo terrorista.

francesa con el “Régimen del terror”, y a la lucha revolucionaria rusa contra el régimen zarista de los Romanov. Posteriormente, en el siglo XX el fenómeno evoluciona al denominado terrorismo internacional, con el acontecimiento de “Septiembre negro” en las olimpiadas de Munich, y después, en la década de los ochenta, los Estados comienzan a patrocinar actos terroristas en otros países⁴³³. REVILLA MONTOYA define al terrorismo internacional en los siguientes términos⁴³⁴:

“la transnacionalización del terrorismo y su patrocinio estatal para incidir sobre la estabilidad de otros países o sobre el modo en que se ordena regiones enteras del planeta... Es decir que, cuando un Estado financia grupos asimétricos para que éstos cometan acciones terroristas en otro Estado.”

El inicio del siglo XXI es el escenario del nacimiento del terrorismo global⁴³⁵. El mayor ejemplo de terrorismo global fueron los atentados de 11-S a las torres gemelas de Nueva York⁴³⁶. El terrorismo global tiene las siguientes

⁴³³ En el mismo sentido, la Estrategia Nacional para Combatir el Terrorismo de los Estados Unidos (National Strategy for Combating Terrorism) menciona que los Estados Unidos y sus aliados combatieron células de grupos terroristas patrocinados por algunos Estados. Sin embargo, este tipo de terrorismo cambió con el colapso de la Unión Soviética. Al respecto, véase WHITE HOUSE, National Strategy for Combating Terrorism, Washington D.C., febrero de 2003, p. 7.

⁴³⁴ En cuanto a los antecedentes del terrorismo y la definición de terrorismo internacional, véase REVILLA MONTOYA, Pablo César, “El terrorismo global. Inicio, Desafíos y medios político-jurídicos de enfrentamiento”, publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen V, 2005, pp. 405-424.

⁴³⁵ En sentido parecido se manifiesta FUENTE SÁNCHEZ, José María, “Terrorismo global: génesis y respuesta”, publicado en el *Boletín de Información de CESEDEN*, número 308, 2009, pp. 6-7.

En sentido opuesto, REINARES NESTARES (“Dimensiones del terrorismo internacional... cit., pp. 45-49) no hace una distinción entre terrorismo internacional y terrorismo global. No obstante, este catedrático señala que la configuración del terrorismo internacional ha variado en los últimos años. Así sucede, por ejemplo con los casos de terrorismo internacional de los años setenta y ochenta, en donde algunos países del extinto bloque comunista auspiciaron y patrocinaron a células terroristas para desestabilizar algunos países del occidente europeo. Posteriormente, desde los años noventa, el terrorismo internacional cambió sus características para desarrollar actos violentos, cuya finalidad es desestabilizar el orden de regiones enteras del planeta. Sin embargo, debemos destacar que los elementos expuestos por REINARES NESTARES, sobre el nuevo terrorismo internacional, coinciden con las características de terrorismo global, señaladas por otros actores, como son: FUENTES SÁNCHEZ y REVILLA MONTOYA.

⁴³⁶ En estos términos, véase REVILLA MONTOYA, Pablo César, “El terrorismo global. Inicio, Desafíos y medios político-jurídicos de enfrentamiento... cit., p. 405.

En sentido parecido, la Comisión Nacional sobre Ataques Terroristas contra los Estados Unidos (The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, Washington, DC, pp. 12) señala que el

características⁴³⁷: tiene alcance mundial; pone en peligro la paz y la seguridad global; y pueden provocar la muerte a muchas personas o generar pérdidas económicas muy cuantiosas.

El terrorismo global está relacionado con el terrorismo marítimo, ya que la mayoría de las medidas de seguridad y protección marítima adoptadas después del 11-S están enfocadas a combatir los actos de terrorismo global, en particular la utilización de la mar como vía para transportar Armas de Destrucción Masiva o como marco para perpetrar un acto de violencia⁴³⁸.

Al contrario de la piratería, el terrorismo marítimo no cuenta con una definición universalmente aceptada. El Consejo para la seguridad y la cooperación en Asia y el Pacífico definen al terrorismo marítimo en los siguientes términos⁴³⁹:

nuevo tipo de terrorismo tiene sus antecedentes en el primer atentado terrorista contra las torres gemelas de Nueva York, en 1993. Este acto es un antecesor de los atentados del 11-S, en base a las siguientes características: los terroristas buscan producir la muerte de 250,000 personas; los atentados se realizaron con apoyo de conocimiento técnico, proporcionado por un ingeniero químico; y la motivación de los atentados fue religiosa.

⁴³⁷ Respecto al terrorismo global, véase REVILLA MONTOYA, Pablo César, "El terrorismo global. Inicio, Desafíos y medios político-jurídicos de enfrentamiento... cit., pp. 408-411.

Asimismo, RUMSFELD y MEYERS (National Military Strategic Plan for War on Terrorism, Department of Defense, Washington D.C., 2006, p. 4) señalan que la naturaleza del nuevo terrorismo está caracterizada por un movimiento transnacional de organizaciones extremistas, redes e individuos. Los terroristas están patrocinados por Estados o agentes no estatales simpatizantes. Las organizaciones, redes o individuos tienen en común la explotación del islam y el uso del terrorismo para perseguir fines ideológicos, religiosos o políticos. Además, los grupos terroristas buscan producir miedo para intimidar o cohesionar a la población o al gobierno. Los grupos violentos usan el terrorismo para dificultar el progreso político, prosperidad económica la seguridad y la estabilidad del sistema estatal internacional. Así sucede, por ejemplo con Al-Qaida. La Estrategia Nacional para Combatir el Terrorismo (WHITE HOUSE, National Strategy for Combating Terrorism... cit., p. 7) menciona que Al-Qaida es una empresa multinacional, con operaciones en 60 países. Los ataques terroristas del 11-S mataron a ciudadanos de Alemania, Australia, Brasil, China, Egipto, El Salvador, Francia, India, Israel, Jordania, Japón, Los Estados Unidos, Pakistán, Reino Unido, Rusia, Sud África, Suiza y Turquía.

En el mismo sentido LIBICKI (Exploring Terrorist Targeting Preferences, editorial Rand Corporation, Santa Monica, 2007, p. 5) señala que una de las metas de los terroristas globales es cambiar el orden mundial.

⁴³⁸ Así sucede, por ejemplo con el Código PBIP y la Iniciativa de Contenedor Seguro de los Estados Unidos.

⁴³⁹ MARITIME TERRORISM REARCH CENTER, "Definitions", obtenido en: <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> (consultado el 21 de junio de 2011).

“...la realización de actos y actividades terroristas en el ambiente marino, utilizando o contra buques, plataformas fijas en el océano o puertos, así como contra sus pasajeros o su personal, o contra instalaciones o asentamientos costeros, incluyendo centros turísticos, zonas portuarias y pueblos o ciudades puerto.”

Sin embargo, la definición es vaga o ambigua, ya que presenta las siguientes lagunas⁴⁴⁰:

1. No precisa el concepto de terrorismo.
2. No especifica si los objetivos del terrorismo marítimos son únicamente buques civiles, o también abarca a los buques militares.
3. No contempla supuestos relacionados con la amenaza de violencia contra un buque o una instalación portuaria, así como contra sus tripulantes o su carga.
4. No abarca supuestos relacionados con el transporte ilegal de armas o terroristas.
5. Es omisa con relación al ánimo del terrorista de intimidar o generar una reacción psicológica en un grupo social.
6. No contiene especificaciones respecto a un posible móvil ideológico, político o religioso, por parte de los sujetos activos.

16 Los escenarios de los actos de terrorismo marítimo

Las medidas de protección buscan evitar un atentado terrorista en contra de los buques o las ciudades-puerto. Tales medidas toman en cuenta una serie de escenarios de actos de terrorismo marítimo, que tienen como

⁴⁴⁰ En relación a las carencias de la definición de terrorismo marítimo, nos hemos basado en LORENZ, Akiva J., Al Qaeda's Maritime Threat, Maritime Terrorism Research Center, abril de 2007, p. 3 obtenido en: <http://www.maritimeterrorism.com> (consultado el 21 de mayo de 2010).

En el mismo sentido, QUENTIN (“Shipping Activities: Targets of Maritime Terrorism”, publicado en la revista electrónica MIRMAL, volumen 2, obtenido en: <http://www.derechomaritimo.info/pagina/mater.htm> (consultado el 5 de mayo de 2010)) señala que el Consejo para la Seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico adoptó, deliberadamente, una definición de terrorismo marítimo ambigua, toda vez que la definición no define actos o actividades terroristas. Igualmente, la expresión de ambiente marino no distingue entre aguas territoriales y alta mar.

denominador común el uso del contenedor como forma de ocultación o de transportación de un arma de destrucción masiva.

A continuación estudiamos cada uno de los escenarios de terrorismo marítimo y sus posibles consecuencias.

16.1 La mar como vía de expansión o como escenario de actos violentos

Los actos terroristas del 11-S concienciaron a la comunidad internacional sobre la posibilidad de que los grupos terroristas utilicen a la mar como vía de expansión o como escenario de actos violentos⁴⁴¹.

Como ya mencionamos, el transporte marítimo es vital para el comercio internacional, en particular el transporte marítimo de mercancía contenerizada. El sistema de transporte marítimo produce los siguientes beneficios⁴⁴²:

5. Provee una puerta global para el mercado internacional.
6. Proporciona una vía crítica para la movilización militar.
7. Crea una red para el transporte de bienes y personas.
8. Genera aranceles y derechos operativos para los Estados rectores del puerto.
9. Apoya el uso recreativo del público.

Sin embargo, el transporte marítimo es proclive a ser utilizado por los grupos terroristas para movilizar armas, personas o recursos, en virtud de que el

⁴⁴¹ Acerca de terrorismo marítimo, véase, MARTÍNEZ NÚÑEZ, Juan Francisco, "Capacidades clave en la seguridad marítima... cit. pp. 165-166. También, MCNICHOLAS, Michael, *Maritime Security. An Introduction...* cit. p. 225-262. Igualmente, LEHR, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities", AAVV. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, pp. 55-71.

⁴⁴² Sobre los beneficios del sistema de transporte marítimo, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Maritime transportation system security recommendations: for The National Strategy for Maritime Security*, Washington D.C., octubre de 2005, p.1.

comercio marítimo moviliza una gran cantidad de carga marítima contenerizada. Igualmente, la naturaleza de la carga contenerizada dificulta su inspección y protección⁴⁴³.

Como ya hemos indicado, el 80% del comercio internacional se moviliza a través del transporte marítimo, lo cual representó 5.9 mil millones de toneladas métricas en 2002. El 90% de la carga marítima es transportada en contenedores. Anualmente, 230 millones de contenedores y 46,000 buques portacontenedor por los puertos internacionales del mundo⁴⁴⁴.

En base a lo anterior, la comunidad internacional, motivada por los Estados Unidos, está preocupada por la utilización del sistema de transporte marítimo como vía para expandir las actividades terroristas. Los terroristas puede emplear el transporte marítimo, en particular la carga contenerizada, para realizar los siguientes objetivos⁴⁴⁵:

15. Movilizar personas, armas de destrucción masiva o materiales radioactivo de un país a otro, escondidos en el buque o en particular en un contenedor de carga.
16. Financiar actividades terroristas.
17. Interrumpir o distorsionar el libre flujo de comercio marítimo movilizad o a través del sistema internacional de transporte marítimo.

Los terroristas han ocultado personas, armas o recursos dentro de contenedores marítimos. A continuación mencionamos algunos casos, en

⁴⁴³ En este sentido, véase FEAL VÁZQUEZ, Javier, "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo", publicado en el *Boletín de Información de CESEDEN*, número 304, 2008, p. 3.

⁴⁴⁴ Las afirmaciones corresponden a RUSELL, James A., "Maritime Security in the Gulf: Addressing the Terrorist threat", publicado en la revista *Abudabi Security & Terrorism*, volumen 2, febrero de 2006, p. 9.

⁴⁴⁵ En relación al empleo del transporte marítimo por parte de los terroristas, véase UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Maritime Security, Progress Made in Implementing Maritime Transportation Security Act, but Concerns Remain", Testimony before the Committee on Commerce, Science, and Transportation, United States Senate, Washington D.C., septiembre de 2003, p. 3. También, UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "National Plan to Archive Maritime Domain Awareness: for the National Strategy for Maritime Security, Washington D.C., octubre de 2005, p. 1.

donde los grupos terroristas han utilizado la carga contenerizada para expandir sus actividades delictivas⁴⁴⁶:

1. En octubre de 2001, las autoridades del puerto italiano Gioia Tauro descubrieron un polizón dentro de un contenedor. El contenedor estaba equipado con cama, agua y baño. El polizón se encontraba bien vestido y aseado, y tenía en su poder dos teléfonos móviles, un teléfono satelital y un portátil, cámaras fotográficas, baterías, así como certificados de seguridad para los cuatro principales aeropuertos de los Estados Unidos. El contenedor fue cargado en el puerto de Said, Egipto, y tenía como destino el puerto de Halifax en Canadá.
2. En febrero de 2002, la policía italiana halló a un grupo de ocho terroristas paquistaníes en el puerto de Trieste, quienes habían saltado del buque carguero Twillinger. Los terroristas pertenecía al grupo terrorista al Qaeda y tenían en su poder grandes sumas de efectivo e identificaciones falsas.
3. En agosto de 2002, el capitán del buque carguero Sara realizó una llamada de auxilio a las autoridades italianas, alegando que un grupo de quince hombres estaba amenazando a la tripulación. El capitán del buque señaló que el dueño del buque le obligó a embarcar a los hombres en Casablanca, Marruecos. Los hombres tenían en su poder dinero en efectivo, documentos falsos y mapas detallados de ciudades de Italia. Las investigaciones de la policía italiana determinaron que los hombres, y el dueño y la compañía naviera Nova del buque tenían nexos con al Qaeda.
4. En enero de 2003, los oficiales de seguridad del buque Group Phoenix descubrieron a un grupo de polizones a bordo de un cayuco, en el puerto de Manzanillo, Panamá. Los polizones intentaban llegar al muelle con el cayuco. Sin embargo, los guardacostas panameños

⁴⁴⁶ En relación al uso del contenedor dentro del terrorismo marítimo, vease RICHARDSON, Michael, "A time bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction... cit., p. 8. También, MCNICHOLAS, Michael, *Maritime Security. An Introduction... cit.* pp. 252-253. Además, FEAL VÁZQUEZ, Javier, "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo... cit., pp. 8-14.

interceptaron al cayuco. Dentro del grupo de polizones se hallaba un integrante del grupo terrorista colombiano, las FARC y un miembro del IRA.

5. En marzo de 2004, el grupo terrorista Hamas escondió a un miembro dentro del compartimento secreto de un contenedor, el cual fue transportado al puerto israelí de Ashod. El compartimento no fue detectado por el escáner electrónico, ni por la inspección física.

En relación a la posibilidad de que el espacio marítimo sea escenario de actos violentos, podemos indicar que los actos de terrorismo marítimo puede tener como objetivos producir víctimas humanas, generar pérdidas económicas o dañar el medio ambiente marino⁴⁴⁷. Los terroristas pueden dirigir sus ataques en contra de buques, puertos, plataformas marítimas o el medio ambiente marino, para lograr estos objetivos⁴⁴⁸.

Los grupos terroristas puede elegir un atentado contra buques de pasajeros, buques portacontenedores, buques gaseros o buques cisterna. La Guardia Costera de los Estados Unidos considera que los cruceros son un objetivo muy atractivo para los grupos terroristas, pues el crucero puede representar un objetivo de alto prestigio para los terroristas. Además, la alta afluencia de pasajeros genera que los cruceros sean propensos a un ataque terrorista. Por tal motivo, los terroristas pueden atacar un buque de pasajeros, un crucero o un transbordador, si su objetivo es producir víctimas humanas⁴⁴⁹. En 2008, 9.3 millones de pasajeros abordaron un crucero desde puerto de los Estados Unidos, en donde intervinieron 3,900 cruceros y 30 puertos. Además, los terroristas pueden aprovechar que las medidas de protección marítima deben ser coordinadas entre dos Estados, el Estado de

⁴⁴⁷ Así, PARFOMAK, Paul/FRITTELLI, John, "Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities", CRS Report for Congress, RL33787, Washington D.C., 9 de enero de 2009, p. 3.

⁴⁴⁸ La afirmación procede de LEHR, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors... cit., p. 55.

⁴⁴⁹ En estos términos, PARFOMAK, Paul/FRITTELLI, John, "Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities... cit., p. 3.

abanderamiento y el Estado rector del puerto⁴⁵⁰. El hundimiento de un crucero por medio de la detonación de una bomba es poco probable, ya que los cruceros cuentan con doble casco y con un sistema de compartimentos herméticos para evitar su hundimiento. No obstante, los terroristas pueden secuestrar el buque o colocar una bomba en alguna parte del crucero, donde se halle una gran cantidad de pasajeros⁴⁵¹.

El ataque directo contra un buque contenedor es poco probable, ya que la línea de flotación de los buques es baja, y los terroristas necesitarían una gran cantidad de explosivos para causar un daño grave al barco. Además, el hundimiento de un buque portacontenedores generaría pocas víctimas humanas y un escaso impacto económico. Sin embargo, las organizaciones terroristas pueden ocultar una bomba, con la finalidad de detonarla en algún punto de la cadena de suministro o en algún estrecho para irrumpir el transporte marítimo⁴⁵².

Los buques petroleros o buques gaseros no son un objetivo *per se* de los grupos terroristas. No obstante, los buques de este tipo pueden ser utilizados como un recurso para ejecutar un acto terrorista.

En relación al primer caso, los terroristas pueden atacar un buque petrolero, si su principal objetivo es dañar el medio ambiente marino⁴⁵³. Los terroristas puede secuestrar o atacar un buque petrolero para generar un derrama de crudo, ya que la naturaleza de los vertidos de crudo generan graves

⁴⁵⁰ Respecto a un ataque terrorista sobre un buque de pasajeros, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, "Maritime Security, Varied Action Taken to Enhance Cruise Ship Security, but some Concerns Remain", Report to the Chairman, Committee on Homeland Security, House of Representatives, GAO-10-400, Washington D.C., abril 2010, pp. 5-6.

⁴⁵¹ Así, CHALK, Peter., "Maritime Terrorism: Threat to Container Ship, Cruise Liners, and Passenger Ferries", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, p. 123.

⁴⁵² *Ibidem*, p. 120.

⁴⁵³ En relación a los actos de terrorismo marítimo sobre buques petroleros, PARFOMAK y FRITTELLI ("Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities... cit., p. 3.) mencionan que los actos de este tipo producen pocas víctimas humanas, pero graves daños al medio ambiente.

deterioros al medio ambiente marino⁴⁵⁴.

En el segundo caso, los terroristas no buscan generar el derrame de gas natural licuado, ya que los vertidos de este tipo de combustible desaparecen en poco tiempo. Sin embargo, los ataques terroristas con buques gaseros tienen como finalidad afectar ciudades puerto o plataformas marítimas⁴⁵⁵. Los terroristas pueden aprovechar la naturaleza explosiva del gas natural licuado para utilizar un buque gasero como proyectil. Hay 2,800 puertos en el mundo, de los cuales 30 son megapuertos⁴⁵⁶. Un ataque terrorista a algún

⁴⁵⁴ En cuanto a un desastre en el medio ambiente marítimo causa por un ataque terrorista, la Contraloría General de los Estados Unidos indica que debe minimizarse los derrames de gas natural licuado, ya que el combustible derramado desaparece en poco tiempo. En una situación intermedia están los derrames de gasolina, diésel y turbosina, los cuales se evaporan en pocas horas, pero, si existe un oleaje fuerte, los combustibles pueden combinarse con las aguas marinas antes de su evaporación. En el escenario más peligroso se encuentran los derrames de petróleo, los cuales deben ser removidos del ambiente marino para que desaparezcan. Así, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY, "Maritime Security, Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity", Report to Congressional Requesters GAO-08-141, Washington D.C., diciembre de 2007, p. 24.

⁴⁵⁵ Respecto a las consecuencias de un ataque terrorista sobre un buque tanque de gas natural licuado, la Contraloría General de los Estados Unidos (United States Government Accountability Office) señala que 40,000 buques tanque de gas natural licuado han navegado por el mundo desde 1956. En general, un buque tanque puede transportar la cantidad necesaria de gas natural para dotar de energía a 10 millones de hogares. Los Estados Unidos cuentan con cinco terminales marítimas de gas natural licuado. Asimismo, se desconoce el daño que generaría un derrame de gas natural licuado producido por un ataque terrorista a un buque tanque, ya que existen seis estudios sobre el tema, y cada uno de ellos da distintas conclusiones. Sin embargo, la Contraloría General de los Estados Unidos concluye que existen tres posibles formas de ataque terrorista sobre un buque tanque: un ataque suicida con un bote cargado de explosivos, un ataque con armas lanzadas desde una distancia y el asalto armado. Asimismo, la Contraloría General estima que el calor de la explosión podría afectar vidas humanas o bienes dentro de un rango de 500 a 2,000 metros. Igualmente, un ataque a la terminal marítima de gas natural líquido de Everett, en Massachusetts, produciría que los consumidores de la región de New England no tuvieran el suficiente abastecimiento de energía. Igualmente, la interrupción de labores de una terminal marítima de la costa oeste de los Estados Unidos, por un período de cuatro semanas, generaría pérdidas por más de 4.7 mil millones de dólares a la Economía de los Estados Unidos. Al respecto, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, "Maritime Security, Public Safety Consequences of a Terrorist Attack on a Tanker Carrying Liquefied Natural Gas Need Clarification", Report to Congressional Requesters GAO-07-316, Washington D.C, febrero de 2007, p. 7. También, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY, "Maritime Security, Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity... cit., pp. 34-35.

⁴⁵⁶ En relación a los megapuertos, RICHARDSON ("A time bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction", publicado en Maritime Studies, número 134, enero-febrero 2004, p.13) señala que en los megapuertos ubicados en Asia son los siguientes: Hong Kong, Singapur, Shangai, Yantian, Kaaohsiung, Tokyo, Yokohama, Pusan y Leam Chabang. Los megapuertos localizados

puerto o a alguna plataforma marítima puede generar pérdidas económicas significantes para el Estado rector y distorsionar la economía global⁴⁵⁷.

A continuación enumeramos algunos sucesos en donde el espacio marítimo fue escenario de actos de terrorismo marítimo⁴⁵⁸:

1. En 1985, cuatro palestinos secuestraron el crucero italiano *Archille Lauro*, con 400 pasajeros a bordo. Los secuestradores demandaban la liberación de 50 terroristas palestinos.
2. En enero de 2000, el grupo terrorista Al Qaeda realizó un ataque contra el buque *USS The Sullivans* con una embarcación cargada con explosivos. El buque estadounidense se encontraba reabasteciéndose en un puerto de Yemen. El acto de terrorismo marítimo quedó en una tentativa, ya que la lancha se hundió antes de llegar a su objetivo. Este atentado sirvió para perfeccionar el ataque contra el *USS Cole*, nueve meses después.
3. En octubre de 2000, el *USS Cole* fue atacado por dos terroristas yemeníes, cuando el buque estaba en el puerto de Aden, Yemen. Los terroristas colisionaron una lancha hinchable con 400 libras de explosivos. El acto terrorista generó la muerte de 17 tripulantes, y lesionó a 37 marineros.
4. En junio de 2002, los servicios de inteligencia frustraron un intento de acto terrorista en el puerto de Los Angeles, California. Un grupo de

en America son: New York, Los Angeles, Long Beach, Charleston, Seattle, Norfolk, Houston, Oakland, Savannah, Miami, Vancouver, Montreal y Halifax. Los megapuestos europeos son: Antwerp, Rotterdam, le Havre, Marseilles, London, Felixstowe, Bremerhaven, Hamburg, Genoa y La Spezia, Algeciras y Gothenburg.

⁴⁵⁷ Así sucede, por ejemplo con el ataque terrorista al buque M/V Limburg. El atentado suicida produjo que el barril de crudo Brent aumentara su precio en 0,48 dólares y que la economía yemení perdiera 3.8 millones de dólares, en un mes, por concepto de ingresos portuarios. Al respecto, véase LIBICKI, Martin C. [et. al.], *Exploring Terrorist Targeting Preferences...* cit., p. 58.

⁴⁵⁸ En cuanto a los antecedentes de actos de terrorismo marítimo, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY, "Maritime Security, Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity"... cit., pp. 24-25. Además, McNICHOLAS, Michael, Maritime Security. An introduction... cit., pp. 131-132. También, FEAL VÁZQUEZ, Javier, "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo... cit., pp. 8-15. Igualmente, DAVIS, Anthony, "In the Face of Tight Security, LTTE Strikes Again", obtenido en: www.maritimeterrorism.com (consultado el 20 de mayo de 2010).

- terroristas intentaba utilizar una serie de Kayakes cargados de explosivos para hacerlos estallar contra un buque o una instalación portuaria.
5. En octubre de 2002, El *MV Limburg* estaba fondeando frente a las costas de Yemen, cuando un pequeño bote navegó a su alrededor y detonó su carga explosiva. La explosión generó un derrame de 397,000 barriles de crudo.
 6. En junio de 2003, el grupo terrorista filipino Abu Sayyaf secuestró a un ingeniero de mantenimiento de un centro turístico. Después de la liberación de la víctima, el hombre declaró que el grupo terrorista lo secuestró por sus habilidades en el buceo, ya que tiene un certificado de instructor de buceo. Este suceso está relacionado con la detención del terrorista de Al Qaeda, Omar al-Faruq, el 5 de junio de 2002 en Indonesia, quien confesó tener planeado una serie de ataques terroristas realizados por buzos contra buques de guerra estadounidenses.
 7. En 2004, un atentado terrorista mató a 10 personas e hirió a 15 en el puerto de Ashdod en Israel. El acto fue perpetrado por dos terroristas suicidas. Como consecuencia del acto violento, las autoridades israelíes realizaron una inspección al puerto, a través de la cual encontraron un contenedor con granadas, armas, ropa y un colchón. El registro de la entrada desveló que el contenedor había entrado al puerto cuatro horas antes del ataque suicida.
 8. En abril de 2004, un grupo de terroristas atacaron las terminales petroleras marítimas de Al-Basrah y Khawr Al'Amaya, en Iraq, con botes cargados con explosivos. Los botes explotaron antes de alcanzar sus objetivos. Sin embargo, un bote mató a tres soldados americanos y generó que las dos terminales petroleras permanecieran cerradas por dos días, lo que produjo pérdidas en los ingresos de 40 millones de dólares.
 9. En octubre de 2005, un grupo terrorista hizo explotar una lancha sin tripulación cargada con explosivos, en el puerto de Buenaventura,

Colombia. La explosión mató a dos oficiales navales y lesionó a siete personas.

10. En mayo de 2008, el grupo terrorista Tigres de la Liberación de Tamil Eelam atacó el buque carguero *MV Invincible (A520)*, propiedad de la armada naval de Sir Lanka. Los terroristas entraron al puerto a bordo del buque de una compañía petrolera india, para posteriormente colocar explosivos en el casco del buque MV Invincible. El ataque terrorista consiguió que el buque se hundiera.

16.2 El escenario del “secuestro” o el escenario del “caballo de troya”

La Conferencia Europea de Ministros de Transporte ha creado dos escenarios de terrorismo marítimo, con base en el transporte marítimo de mercancía contenerizada. Con base en lo anterior, la Conferencia Europea de Ministros del Transporte indica que la cadena de transporte marítimo de contenedores puede presentar los siguientes escenarios: el escenario del “secuestro” y el escenario del “caballo de Troya”⁴⁵⁹.

En el supuesto del “secuestro”, el acto terrorista inicia con la intercepción del contenedor en algún punto de la cadena de suministro, posteriormente los terroristas insertan un arma terrorista dentro del contenedor y luego vuelven a sellar el contenedor para ocultar la alteración de la carga. Por último, el grupo criminal hace detonar el explosivo en el objetivo previamente determinado⁴⁶⁰.

⁴⁵⁹ En estos términos, véase EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, *Container Transport security across modes, Organisation for Economic Co-operation and Development*, Paris, 2005, pp. 42-43

⁴⁶⁰ En sentido parecido se manifiesta McNICHOLAS (*Maritime Security. An introduction... cit.*, pp. 131-132), quien señala que los terroristas pueden penetrar o invadir los controles de seguridad de una empresa, con el propósito de insertar un dispositivo terrorista dentro de la carga marítima y así pueda entrar a los Estados Unidos sin detectar. También, los terroristas pueden “contaminar” la carga marítima con agentes biológicos o químicos, con la finalidad de causar daño a la población. Así sucedió, por ejemplo con los casos de contaminación de uvas chiles o productos de Tylenol, con destino a los Estados Unidos.

El escenario del “caballo de troya” consiste en el establecimiento de una empresa legal de exportaciones por parte de un grupo terrorista, con el fin de desarrollar una buena reputación comercial a través de operaciones legítimas. Después de un periodo, los terroristas usan esa cadena de suministro para enviar cargas ilegales o financiar actos terroristas⁴⁶¹.

16.3 Los actos terroristas de alto impacto-poco probables y los ataques terroristas de bajo impacto-muy probables

Los actos de terrorismo marítimo, en donde el espacio marino es escenario de actos violentos, se pueden clasificar con base en el impacto y la posibilidad de su realización. Tomando en cuenta lo anterior, los actos de terrorismo marítimo se catalogan de la siguiente manera: los ataques terroristas de alto impacto-poco probables y los actos terroristas de bajo impacto-muy probables⁴⁶².

Los ataques de terrorismo marítimo de alto impacto-poco probables están integrados por los siguientes acontecimientos violentos⁴⁶³: el transporte o la detonación de un arma de destrucción masiva, escondida dentro de la carga de un buque; el secuestro de un buque tanque de gas natural licuado u otro combustible, para posteriormente dirigirlo contra una ciudad puerto; y el ataque o secuestro a un buque cargado con petróleo, materias primas energéticas o productos químicos, con la finalidad de producir un desastre en el medio ambiente marítimo o colisionar el buque contra una plataforma de petróleo⁴⁶⁴.

⁴⁶¹ Al respecto, véase EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, *Container Transport security across modes... cit.*, pp. 42-43.

⁴⁶² La clasificación de los escenarios de terrorismo marítimo corresponde a LEHR, Peter, “Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities... cit. p. 55

⁴⁶³ Los escenarios de alto impacto-poco probables fueron tomados en cuenta para desarrollar la Estrategia de Protección Marítima de los Estados Unidos (The National Strategy for Maritime Security). Al respecto, vid. WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security... cit.*, p. 4.

⁴⁶⁴ Así sucedió, por ejemplo con los ataques terroristas fallidos contra las terminales petroleras marítimas de Al-Basrah y Khawr Al’Amaya, en Iraq. En estos términos, véase

Sobre el escenario de alto impacto-poco probable relacionado con las armas de destrucción masiva, debemos mencionar que existe el riesgo de que los grupos terroristas utilicen alguno de los siguientes tipos de armas de destrucción masiva⁴⁶⁵: químicas, biológicas, radiológicas y nucleares.

Los actos terroristas de bajo impacto-muy probables están constituidos por los siguientes actos violentos: la explosión de un artefacto explosivo improvisado a bordo de un buque de pasajeros⁴⁶⁶; la colisión de un bote pequeño cargado con artefactos explosivos improvisados, contra un buque o una instalación portuaria⁴⁶⁷; la colocación de un dispositivo explosivo improvisado en el casco de un buque, por parte de un equipo de buzos⁴⁶⁸; el ataque con una arma de alto calibre desde una lancha pequeña⁴⁶⁹; y el secuestro de un buque con pasajeros.

UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY, "Maritime Security, Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity"... cit., p. 24.

⁴⁶⁵ En relación a las armas de destrucción masiva, la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos (*Central Intelligence Agency*) señala que los agentes químicos se subdividen en las siguientes categorías: cianuros, agente mostaza, agentes nerviosos y químicos industriales tóxicos. Igualmente, los terroristas pueden utilizar cualquiera de los siguientes especies: ántrax, toxina del botulismo y ricino. Asimismo, el arma de destrucción masiva de carácter radiológico más peligrosa es el dispositivo de dispersión radiológica. Al respecto, véase CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, "Terrorist CBRN: Materials and Effects (U)", CTC 2003-40058, mayo de 2003.

⁴⁶⁶ Así sucede, por ejemplo con el Superferry 14, en febrero de 2004. El Superferry 14 realizaba un servicio regular de Manila a Bacolod y Davao, cuando una enorme explosión se produjo a bordo del ferry. El atentado causó la muerte de 63 persona. El artefacto explosivo improvisado estaba localizado en un televisor. Al respecto, véase LEHR, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities..." cit., p. 58.

⁴⁶⁷ Vale por todos, el ataque terrorista perpetrado contra el buque USS Cole, en 2002. Sobre el tema, véase MCNICHOLAS, *Michael*, *Maritime Security. An Introduction...* cit. p. 249.

⁴⁶⁸ Por todos, el ataque realizado por la guerrilla argentina autodenominada Montoneros, en 1975. El equipo de buzos de la guerrilla argentina adhirió una carga de explosivos al casco del buque naval argentino Santísima Trinidad. La explosión dañó el casco del buque, dejándolo fuera de servicio. En estos términos, véase LEHR, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities..." cit., pp. 62-63.

⁴⁶⁹ Así sucede, por ejemplo con el intento fallido de secuestro del crucero Seabourn Spirit, en noviembre de 2005.

17 Los grupos terroristas con capacidades para realizar actos de terrorismo marítimo

Los antecedentes de los actos de terrorismo marítimo muestran que los grupos terroristas requieren de un grado de conocimientos de la mar y de habilidades marítimas para lograr culminar un ataque de terrorismo marítimo. Durante los últimos 30 años, los actos de terrorismo marítimo han constituido el 2% del total de los incidentes internacionales⁴⁷⁰.

Muchos de las organizaciones terroristas no poseen los elementos necesarios para realizar un acto de terrorismo marítimo, debido a que sus organizaciones no están localizadas cerca de las regiones de la costa ni poseen la capacidad para trasladar su alcance físico al espacio marítimo.

Las organizaciones terroristas presentan las siguientes dificultades para trasladar sus ataques terrestres al espacio marítimo⁴⁷¹: los blancos marinos son más escasos que los blancos terrestres; Los terroristas marítimos deben tomar en cuenta situaciones muy cambiantes, como son las mareas, las corrientes, los vientos, el estado del mar y la visibilidad; las pruebas y prácticas de técnicas y armas son más difíciles de ocultar en mar que en tierra; y la naturaleza de los blancos marítimos hace que existan pocas posibilidades de lograr los daños deseados, además, el espacio marítimo no tiene la misma cobertura mediática que los blancos terrestres, estos aspectos publicitarios pueden inhibir las intenciones de los terroristas marítimos. En base a lo anterior, los grupos terroristas necesitan tener los siguientes elementos para realizar un atentado marítimo con éxito⁴⁷²: habilidades marítimas; acceso a vehículos de transporte y de asalto adecuados; aptitudes para montar y mantener operaciones desde ambientes

⁴⁷⁰ Así, CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy...* cit., p. 19.

⁴⁷¹ En estos términos, véase PARFOMAK, Paul/FRITTELLI, John, "Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities..." cit., pp. 23-24.

⁴⁷² Con respecto a la capacidad necesaria para desarrollar un acto de terrorismo marítimo, véase LIBICKI, Martin C. [et. al.], *Exploring Terrorist Targeting Preferences...* cit., p. 58.

no terrestres; y la conocimiento de ciertas aspectos técnicos, como es la demolición subacuática, la navegación costera y el manejo del buque.

Tomando en cuenta los precedentes de los actos de terrorismo marítimo, a continuación mencionamos las organizaciones terroristas con capacidad para desarrollar terrorismo marítimo:

1. El Ejército Republicano Irlandés Provisional (*Provisional Irish Republican Army*)⁴⁷³.
2. Los rebeldes chechenos.
3. La organización Al-Gama'a al-Islamiyya.
4. Algunas organizaciones palestinas⁴⁷⁴.
5. El grupo terrorista Hezbollah⁴⁷⁵.
6. El grupo Abu Sayyaf Group⁴⁷⁶.
7. La organización Gerakan Aceh Merdeka⁴⁷⁷.
8. Los Tigres de la Liberación de Tamil Ealam⁴⁷⁸.
9. Jemaah Islamiyah.
10. El grupo terrorista Al-Qaeda⁴⁷⁹.

⁴⁷³ Así sucede, por ejemplo con el transporte de armas desde Libia hasta Irlanda, a través de buques portacontenedores fraudulentamente registrados bajo banderas de conveniencia. Así, LORENZ, Akiva J., *Al Qaeda's Maritime Threat...* cit., p. 5.

⁴⁷⁴ Vale por todos, la Organización de Liberación Palestina, la Jihad Islámica de la Palestina y el Frente Popular para la Liberación de Palestina.

⁴⁷⁵ Así sucede, por ejemplo con el uso del buque pesquero egipcio, Abu Hassan, con la finalidad de transportar armas. Al respecto, véase PARFOMAK, Paul/FRITTELLI, John, "Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities..." cit., p. 22

⁴⁷⁶ Vale por todos, el ataque al Superferry 14, en febrero de 2004. En estos términos, véase HANSEN, Hans Tino, "Distinctions in the Finer Shades of Gray: The "Four Circles Model" for Maritime Security Threat Assessment", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, p. 79.

⁴⁷⁷ En relación al grupo terrorista Gerakan Aceh Merdeka (GAM), CHEN ("The Emerging Nexus between Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia Waters: A Case Study in the Gerakan Aceh Merdeka (GAM)", AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007, pp. 139-151) señala que aunque el grupo terrorista GAM ha negado su implicación en actos de piratería, existen elementos para considerar que este grupo terrorista ha participado en el secuestro de buques.

⁴⁷⁸ Por todos, el ataque al buque carguero MV Invincible (A520). Al respecto, véase DAVIS, Anthony, "In the Face of Tight Security, LTTE Strikes Again..." cit., s/p.

⁴⁷⁹ Vale por todos, el ataque terrorista al USS COLE, en octubre de 2000. En estos términos, véase LORENZ, Akiva J., *Al Qaeda's Maritime Threat...* cit., p. 8.

18 La relación de los actos de piratería y el terrorismo marítimo

La piratería y el terrorismo tienen elementos en común. Tanto la piratería como el terrorismo son una amenaza global para la libertad de navegación. Además, los piratas y los terroristas son un enemigo no estatal y no convencional para la comunidad internacional⁴⁸⁰.

La comunidad internacional ha implementado medidas para cortar o eliminar las fuentes de financiamiento de los grupos terroristas. Estas acciones han generado que los terroristas busquen fuentes alternas de financiación con el apoyo de otros grupos criminales. Por tal motivo, los grupos terroristas pueden buscar fuentes de ingresos a través de los actos de piratería⁴⁸¹.

Asimismo, los piratas pueden apoyar en la realización de un atentado de terrorismo marítimo. En este sentido, FEAL VÁZQUEZ señala que los piratas están incentivados por el beneficio económico, en cambio, los terroristas tienen motivos ideológicos, religiosos o políticos. Sin embargo, a pesar de que los piratas y los terroristas tienen diferentes estímulos para abordar un buque, los métodos de operación de los piratas pueden ser adoptados por los terroristas. Tanto los actos de piratería como los atentados de terrorismo marítimo inician con la toma del control de un barco por la fuerza. Además, la rutas marítimas del transporte marítimo del petróleo y el gas mundial pasan a través de las zonas marítimas más afectadas por los actos de piratería. En 1999, un grupo de piratas secuestró el buque petrolero *Chaumant*, y sometió a los miembros de la tripulación. Una vez saqueadas los bienes del barco, los piratas dejaron al buque navegando a máxima velocidad por el canal del Estrecho de Malaca. El buque navegó inatendido

⁴⁸⁰ Al respecto, véase THORUP, Mikkel, "Enemy of Humanity: The Anti-Piracy Discourse in Present-Day Anti-Terrorism", publicado en revista estadounidense *Terrorism and Political Violence*, volumen 21, número 3, pp. 401-411.

⁴⁸¹ En relación a la piratería como forma de financiación de grupos terroristas, véase MARQUÉS, Sergio, "Estrategias para afrontar la amenaza en el espacio del Mediterráneo", publicado en el Boletín de Información del CESEDEN, número 307, 2008, pp. 13-14. También, FEAL VÁZQUEZ, Javier, "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo... cit., p. 6.

durante una hora, hasta que la tripulación pudo liberarse y recuperar el control de la nave⁴⁸².

En el sureste asiático existe una preocupación sobre los posibles nexos entre piratas y organizaciones terroristas. Al respecto, Tony Tan, exministro coordinador para la protección y defensa de Singapur señaló lo siguiente⁴⁸³:

“El posible nexo entre la piratería y el terrorismo marítimo es probablemente la mayor preocupación para la seguridad marítima... lo que es más preocupante es la posibilidad de que los ataques de piratería podrían estar vinculados con organizaciones terroristas, ya que se llevan a cabo con una mayor sofisticación y precisión.”

El grupo terrorista Abu Sayyaf Group (ASG) ejemplifica los nexos entre piratas y terroristas marítimos antes expuestos⁴⁸⁴. El principal objetivo de los miembros de la agrupación terrorista ASG es lograr el reconocimiento de un Estado islámico independiente en el sur de Filipinas. Los miembros del grupo pertenecen a comunidades musulmanes de pescadores y han crecido en localidades cercanas al entorno marítimo, como son Basilan, Sulu y Tawi-Tawi, lo cual les ha permitido adquirir conocimientos y habilidades relacionadas con el entorno marítimo⁴⁸⁵. El primer ataque terrorista del grupo

⁴⁸² FEAL VÁZQUEZ, Javier, “La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo... cit., pp. 8-9.

⁴⁸³ MARITIME TERRORISM REASERCH CENTER, “Maritime Terrorism”, obtenido en: <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> (consultado el 12 de junio de 2012)

⁴⁸⁴ En cuanto a grupos terroristas implicados en actos de piratería, podemos mencionar que hay otras agrupaciones terroristas con nexos con la piratería, como son: Gerakan Aceh Merdeka (GAM) y Al Ittihad Al Islamiya (AIAI)

Al respecto, CHEN (“The Emerging Nexus between Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia Waters... cit., pp. 139-151) menciona que Gerakan Aceh Merdeka (GAM) participa en el secuestro de buques para obtener recursos económicos, así como para familiarizarse con el manejo y control de buques grandes. Las habilidades conseguidas permiten que los miembros de GAM estén en aptitudes de secuestrar barcos, para posteriormente utilizarlos en contra del puerto de Singapur o contra los buques que transitan por el Estrecho de Malaca.

En el mismo sentido, SNOODON (“Piracy and Maritime Terrorism: Naval Responses to Existing and Emerging Threats to the Global Seaborne Economy”, AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007, pp. 11) menciona que la organización terrorista AIAI puede estar involucrada en actos de piratería realizados en el Cuerno de África.

⁴⁸⁵ En cuanto a los antecedentes de la agrupación terrorista ASG, véase BANLAOI, Rommel C., “The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorismo”, AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007, pp. 121-123.

estuvo relacionado con el dominio marítimo, en donde el grupo ASG bombardeó el barco *M/V Doulos*, en agosto de 1991⁴⁸⁶. En paralelo a sus actividades terroristas, el grupo ASG realizó 640 secuestros, entre los años 1991 a 2000. Las personas secuestradas fueron liberadas por medio del pago de rescates, estas ganancias ilícitas fueron destinadas a comprar armamento y reclutar miembros para la organización terrorista⁴⁸⁷. De 2000 a 2003, algunos secuestros han estado relacionados con el entorno marino, como son los raptos de turistas en los centros vacacionales ubicados en Sipaden, Pasir, Palawan y Lahad Datu. En todos los casos, los miembros de ASG utilizaron lanchas rápidas para asaltar los centros vacaciones y transportar a los turistas secuestrados a sus escondites. Asimismo, el grupo ASG ha amenazado con secuestrar buques, aunque a la fecha no lo ha realizado⁴⁸⁸.

19 El terrorismo marítimo y el Derecho internacional

Como hemos mencionado, el marco normativo de la protección marítima dio un giro a partir de los atentados terroristas del 11-S⁴⁸⁹. La Resolución 1337 del Consejo de Seguridad influyó para que los Estados y las organizaciones regionales e internacionales generaran un nuevo marco normativo enfocado

⁴⁸⁶ Respecto al ataque terrorista perpetrado contra el barco *M/V Doulos*, HUTCHISON ("Abu Sayyaf", publicado en *The Counterproliferation Papers*, número 49, USAF Counterproliferation Center, Alabama, septiembre de 2009, p. 6) menciona que en agosto de 1991, la ASG atacó con una bomba el buque misionero cristiano *M/V Doulos*, atracado en el puerto de Zamboanga. La explosión generó dos misioneros muertos y cuarenta misioneros lesionados.

⁴⁸⁷ En relación al financiamiento de las actividades ilícitas de la agrupación AGS, véase BANLAOI, Rommel C., "The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorismo... cit.", pp. 126-129. También HUTCHISON, Billye G., "Abu Sayyaf... cit.", pp. 5-6.

⁴⁸⁸ En estos términos, véase BANLAOI, Rommel C., "The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorismo... cit.", pp. 130-131.

En sentido opuesto, HUTCHISON ("Abu Sayyaf... cit.", pp. 5-6) indica que existe evidencia relacionada con la participación de la organización AGS en actos de piratería y robos a mano armada frente a las islas filipinas de Sulu y Basilan.

⁴⁸⁹ La afirmación corresponde a TSAMENYI, Martin [et. al.], "International Legal Regulatory Framework for Seafarers and Maritime Security Post-9/11", AAVV., Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, pp. 233-234.

a combatir los actos terroristas⁴⁹⁰.

Las medidas de protección marítima post 11-S también siguieron este camino. Por tal motivo, la comunidad internacional adoptó nuevas medidas de protección marítima con la finalidad de prevenir y combatir los actos de terrorismo marítimo. Sin embargo, algunos organismos internacionales, como la ONU o la OMI, ya habían adoptado medidas de protección para prevenir actos de terrorismo marítimo.

19.1 Las Resoluciones de la Asamblea General y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la primera resolución sobre terrorismo internacional en 1972. La Resolución 3034 (XXVII) evidenció la falta de consenso, entre los Estados miembro, para lograr una definición global de terrorismo. Desde la Resolución 3034 (XXVII) a la fecha, la Asamblea General ha modificado su percepción del terrorismo internacional⁴⁹¹. Actualmente, las Naciones Unidas no han logrado impulsar

⁴⁹⁰ Al respecto, véase EL AGAMY, Farida, "Counterterrorism Laws and Treaties: Background and Definitions... cit., p. 15.

⁴⁹¹ En cuanto a la evolución del concepto de terrorismo internacional dentro de la Asamblea General de las Naciones Unidas, WALTER ("Defining Terrorism in National and International Law... cit., p. 24) menciona que las primeras resoluciones de la Asamblea General hacen mención de los actos terroristas producidos por regímenes extranjeros y el derecho legítimo de liberación, de resistencia y de autodeterminación de los pueblos ocupados. No obstante, en la actualidad, la Asamblea General condena todos los actos terroristas sin importar las consideraciones políticas, filosóficas, ideológicas, raciales, étnicas, religiosas o de cualquier otra naturaleza, que puedan ser invocadas para justificarlos.

En sentido opuesto se encuentra la Convención árabe sobre la represión del terrorismo, suscrita en el Cairo el 22 de abril de 1999; la Convención de la Organización de la Conferencia Islámica para la lucha contra el terrorismo Internacional aprobada en Uagadugú el 1 de julio de 1999; y la Convención de la Organización de la Unidad Africana sobre la Prevención y la lucha contra el terrorismo, suscrita en Argel el 14 de julio de 1999. Estos tres instrumentos regionales justifican algunos actos violentos. En el primer caso, la Convención árabe sobre la represión del terrorismo no considera como actos de terrorismo los casos de lucha, por cualquier medio, incluida la lucha armada, contra la ocupación y la agresión extranjera y para la liberación y la autodeterminación, de conformidad con los principios del derecho internacional. Asimismo, tanto el artículo 3 de la Convención de la Organización de la Unidad Africana y el artículo 2 de la Convención de la Organización de la Conferencia Islámica, en la materia, adicionan dos

una definición universalmente aceptada de terrorismo⁴⁹². No obstante, existe un acuerdo entre la comunidad internacional para calificar al terrorismo internacional o global como una amenaza contra la paz y la seguridad. En base a lo anterior, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas tiene el derecho de adoptar medidas para reprimir y combatir el terrorismo⁴⁹³.

En los últimos años, el Consejo de Seguridad ha adoptado 12 resoluciones importantes sobre terrorismo. En la mayoría de estas resoluciones el Consejo de Seguridad condena los actos terroristas ocurridos en el mundo e insta a los Estados miembro a coordinar sus esfuerzos antiterroristas.

En relación al terrorismo marítimo, el Consejo de Seguridad contempla un escenario de terrorismo marítimo de alto impacto-poco probable, conformado por el transporte marítimo de armas de destrucción masiva, escondidas dentro de la carga de un buque. Con base en lo anterior, el Consejo de Seguridad adoptó la Resolución 1540 (2004), donde se establece lo siguiente⁴⁹⁴:

“... Actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas...

2. Decide también que todos los Estados, de conformidad con sus procedimientos nacionales, deben adoptar y aplicar leyes apropiadas y eficaces que prohíban a todos los agentes no estatales la fabricación, la adquisición, la posesión, el desarrollo, el transporte, la transferencia o el empleo de armas nucleares, químicas o biológicas y sus sistemas vectores, en particular con fines de terrorismo...

3. Decide también que todos los Estados deben adoptar y hacer cumplir medidas eficaces para instaurar controles nacionales a

justificaciones a los actos violentos: la lucha de los pueblos contra el colonialismo o la hegemonía extranjera, para conseguir su liberación y su libre determinación, de conformidad con los principios del derecho internacional.

⁴⁹² En cuanto al compromiso de la comunidad internacional para acordar y concretar una definición jurídica de terrorismo internacional, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General, 60/288, de fecha 8 de septiembre de 2006, Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo, Nueva York, p.2.

⁴⁹³ En estos términos, véase EL AGAMY, Farida, “Counterterrorism Laws and Treaties: Background and Definitions... cit., p. 15.

⁴⁹⁴ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad, de fecha 28 de abril de 2004, No proliferación de las Armas de destrucción en Masa, Nueva York.

fin de prevenir la proliferación de las armas nucleares, químicos o biológicas y sus sistemas vectores, incluso estableciendo controles adecuados de los materiales conexos, y, con tal fin, deben:...

d) Establecer, desarrollar, evaluar y mantener controles nacionales apropiados y eficaces de la exportación y el transbordo de esos artículos, con inclusión de leyes y reglamentos adecuados para controlar la exportación, el tránsito, el transbordo y la reexportación, y controles del suministro de fondos y servicios relacionados con esas exportaciones y transbordos, como la financiación y el transporte que pudieran contribuir a la proliferación, así como controles de los usuarios finales y establecer y aplicar sanciones penales o civiles adecuadas a las infracciones de esas leyes y reglamentos de control de las exportaciones;...”

Del texto antes transcrito se desprende que la Resolución 1540 (2004) contempla prohibiciones para actores no estatales, así como una serie de recomendaciones para reforzar las regulaciones de controles de exportación y los controles de transbordo⁴⁹⁵.

Con base en las amenazas expuestas en la Resolución 1540 (2004), la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/60/288, de fecha 20 de septiembre de 2006, en donde los Estados miembro resuelven lo siguiente⁴⁹⁶:

“13. Intensificar los esfuerzos a nivel nacional y la cooperación bilateral, subregional, regional e internacional, según proceda, para mejorar los controles fronterizos y aduaneros a fin de prevenir y detectar el desplazamiento de terroristas y prevenir y detectar el tráfico ilícito de, entre otras cosas, armas pequeñas y armas ligeras, municiones y explosivos convencionales, y armas y materiales nucleares, químicos, biológicos o radiológicos, reconociendo al mismo tiempo que los Estados tal vez necesiten

⁴⁹⁵ En cuanto a la Resolución 1540 (2004), BECKER (“The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea”, publicado en la revista estadounidense *Harvard International Law Journal*, volumen 46, número 1, invierno de 2005, p. 11) indica que esta resolución del Consejo de Seguridad da las bases para crear acuerdos bilaterales o multilaterales, cuya finalidad sea evitar el tráfico ilegal de armas de destrucción masiva por mar. Así sucede, por ejemplo con acuerdo entre Panamá y los Estados Unidos. Este instrumento legal faculta a los Estados parte a interceptar y visitar, en alta mar, a los buques sospechosos del tráfico ilícito de armas de destrucción masiva.

⁴⁹⁶ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General, 60/288, de fecha 8 de septiembre de 2006... cit., p. 7.

asistencia a esos efectos;”

Asimismo, con relación a la seguridad marítima y el terrorismo, el Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas realizó el informe S/2009/286⁴⁹⁷, en donde evalúa la adopción y la aplicación de las normas y los códigos de seguridad marítima, en las distintas regiones y subregiones del mundo. El informe S/2009/286 está enfocado principalmente a la aplicación de la resolución 1373 (2001) sobre medidas contra el financiamiento del terrorismo⁴⁹⁸. Sin embargo, el informe del Comité contra el Terrorismo mide el grado de aplicación del Código PBIP de la OMI y el marco SAFE de la OMA, en cada una de las regiones del mundo. El informe fue presentada ante el Consejo de Seguridad para ser utilizado como instrumento de planificación y establecimiento de prioridades.

19.2 Las enmiendas del Convenio SUA 1988: el combate a los actos de terrorismo marítimo

Como hemos mencionado, el secuestro del crucero italiano “*Archille Lauro*”, realizado en 1985, dio origen al Convenio SUA 1988. De la misma manera, los ataques terroristas del 11-S desencadenaron el examen del Convenio SUA 1988. El 22 de enero de 2002, la Asamblea adoptó la Resolución A.924(22), a través de la cual se instó al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Legal y al Comité de Facilitación a revisar las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, examinar nuevas medidas que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y actualizar el Convenio SUA 1988 y el Protocolo SUA 1988⁴⁹⁹.

⁴⁹⁷ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS Estudio sobre la aplicación de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad por los Estados Miembros, S/2009/620, Nueva York, 3 de diciembre de 2009.

⁴⁹⁸ Así, ORGANIZACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 28 de septiembre de 2001... cit.

⁴⁹⁹ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad

La delegación de los Estados Unidos propuso que se constituyera un grupo de trabajo con el mandato de revisar el Convenio SUA 1988. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución A.924 (22), el Comité Legal de la OMI apoyó la solicitud de la delegación de los Estados Unidos y creó un grupo de trabajo por correspondencia, integrado por treinta países. Asimismo, El Comité Legal señaló que la delegación de los Estados Unidos coordinaría las labores del grupo de trabajo por correspondencia oficial⁵⁰⁰. La delegación estadounidense presentó un proyecto de enmiendas del Convenio SUA 1998. El Borrador presentado por la delegación de los Estados Unidos fue la base para los trabajos de negociación realizados dentro del grupo de trabajo del Comité Legal⁵⁰¹. Igualmente, debemos destacar que las labores del grupo de trabajo tomaron en cuenta las resoluciones 1368 (2001) y 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, en las cuales se plasma la voluntad internacional para combatir el terrorismo en todas sus formas y manifestaciones, así como la Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad, en donde se menciona la necesidad de que todos los Estados adopten medidas eficaces para prevenir la proliferación de armas nucleares, químicas y biológicas y de sus sistemas de vectores⁵⁰².

personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A.924(22), aprobado el 22 de enero de 2002, Londres.

En cuanto a la necesidad de enmendar el Convenio SUA 1998, ENRIQUEZ ROSAS ("Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., pp. 175-176) indica que el Convenio SUA 1998 no contemplaba ataques terroristas, mediante el uso de armas de destrucción masiva. Además, el Convenio SUA 1998 es poco utilizado por los Estados parte, ya que este instrumento legal no contiene facultades expresas y claras para que los funcionarios de Estados parte puedan embarcarse en aguas internacionales en buques con pabellón extranjero.

⁵⁰⁰ En estos términos, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 84º periodo de sesiones, LEG 84/14, 7 de mayo de 2002, Londres, pp. 17-18.

⁵⁰¹ En relación a las modificaciones al Convenio SUA 1988 presentadas por la delegación de los Estados Unidos, BECKMAN ("The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... cit., p. 191) señala que las propuestas estadounidense más importantes son: la adición de siete nuevos supuestos al artículo 3 del Convenio SUA 1988 y el otorgamiento de facultades a los oficiales de un Estado miembro para abordar e inspeccionar un buque sospechoso, en alta mar o la zona económica exclusiva, si existe una sospecha razonable de que el buques o una persona a bordo del buque está involucrada en una infracción al Convenio SUA 2005 o es el objetivo de un ataque terrorista. Estas dos propuestas fueron las más debatidas por las demás delegación integrantes del grupo de trabajo.

⁵⁰² Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 84º periodo de sesiones, LEG 83/14, 23 de octubre de

El Convenio SUA 1988 fue enmendado por el Protocolo adoptado en Londres, el 14 de octubre de 2005, comúnmente denominado Protocolo SUA 2005. Los instrumentos SUA 2005 entraron en vigor el 28 de julio de 2010. Los Estados Unidos han jugado un papel muy importante para lograr la entrada en vigor de estos dos instrumentos. Actualmente, los países ratificantes del Convenio SUA 2005 representan el 7% del tonelaje mundial⁵⁰³.

Tanto el Convenio SUA 2005 como el Protocolo SUA 2005 son un complemento al marco normativo internacional vigente, constituido por el Código PBIP y el Sistema LRIT. Los dos primeros instrumentos internacionales estipulan medidas jurídicas y los dos últimos acuerdos internacionales engloban medidas técnicas, todos ellos tienen como finalidad prevenir y combatir el terrorismo marítimo⁵⁰⁴.

El Convenio SUA 2005 no aporta una definición de terrorismo⁵⁰⁵. No obstante, se desprende del Convenio SUA 2005 que el terrorismo marítimo puede tener como objetivo dañar personas, buques, lugares de uso público, instalaciones públicas o gubernamentales, instalaciones de infraestructura o red de transporte público, o del medio ambiente marino⁵⁰⁶.

2001, Londres, p. 18.

⁵⁰³ Sobre el estatus del Convenio SUA 2005, véase INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "Status of Conventions", obtenido en: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (consultado el 15 de febrero de 2012)

⁵⁰⁴ En estos términos, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David "Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 174.

⁵⁰⁵ En relación a la ausencia de la definición de terrorismo, SAUL ("Reasons for defending and criminalizing... cit., s/p) menciona que la omisión de la definición del terrorismo obedece a razones políticas y de conveniencia para los Estados Unidos, quien es la nación que ejerce con mayor frecuencia actos de autoridad contra el terrorismo global.

⁵⁰⁶ En cuanto a los terrorismo marítimo que tiene como objetivo el medio ambiente marino, el Comité Jurídico de la OMI (Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 87º periodo de sesiones, LEG 87/17, 23 de octubre de 2003, pp.17-18) señala que existió una divergencia de opiniones en el seno del Comité con respecto a los daños al medio ambiente, toda vez que algunas delegaciones consideraban que los daños al medio ambiente podían considerarse como parte del concepto, más amplio, de los daños a bienes. En sentido opuesto, otras delegaciones insistieron en que el concepto de daño al medio ambiente se mantuviera para abarcar los casos de terrorismo ecológico, el cual sobrepasa el concepto de los daños de bienes.

El Convenio SUA 2005 amplia la lista de los delitos estipulados en el Convenio SUA 1988. Las nuevas infracciones introducidas por el Convenio SUA 2005 se pueden clasificar en tres grupos de delitos. En primer término, el Convenio SUA 2005 tipifica como delitos un grupo de actos por medio de las cuales los grupos terroristas utilizan el espacio marino como escenario de actos violentos. El Convenio SUA 2005 es el primer marco internacional para combatir y procesar a las personas que usen un buque como arma o como medio para cometer un acto terrorista⁵⁰⁷. Además, dentro de este nuevo grupo de delitos, las enmiendas del Convenio SUA 2005 contempla una serie de subtipos penales consistentes en la descarga, desde el buque, de cualquier tipo de explosivo, material radioactivo o arma de destrucción masiva, y el derrame, desde el buque, de hidrocarburos, gas natural licuado u cualquier otra sustancia nociva. Ambos subtipos penales se aplican cuando se cause o se pueda causar la muerte o daños o lesiones graves. Asimismo, estos dos subtipos penales están relacionados con los daños sustanciales al medio ambiente, contemplados en el artículo 1(c)(iii) del Convenio SUA 2005⁵⁰⁸.

⁵⁰⁷ Con respecto a las enmiendas del Convenio SUA 2005 relacionadas con el uso del buque como arma o como medio para cometer un acto terrorista, HARRINGTON ("Heightened Security: The Need to Incorporate articles 3bis(1)(A) and 8bis(5)(E) of the 2005 draft SUA protocol into Part VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea", publicado en la revista *Pacific Rim Law & Policy Journal*, volumen 16, número 1, enero de 2007, pp. 107-136) menciona que la comunidad internacional debería incorporar el supuesto de terrorismo marítimo en la Parte VII de la Convención UNCLOS, con el fin de contemplar al terrorismo marítimo como un caso de excepción al principio general de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en alta mar. Lo anterior evitaría que los grupos terroristas se beneficien de las banderas de conveniencia o de los Estados "fallidos".

⁵⁰⁸ En cuanto al grupo de delitos relacionados con la utilización del espacio marino como escenario de actos violentos, HARRINGTON ("Heightened Security: The Need to Incorporate articles 3bis(1)(A) and 8bis(5)(E) of the 2005 draft SUA protocol... cit., p. 123) menciona que esta clase de delitos requieren la intencionalidad en la comisión del acto, es decir, los infractores deben tener la motivación terrorista.

Sobre la relación entre los daños al medio ambiente y los subtipos penales sobre vertidos o descargas, el Comité jurídico (OMI, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 89º periodo de sesiones, LEG 89/16, 4 de noviembre de 2004, Londres, p. 19-29) indica que una delegación sugirió que el Convenio SUA 2005 fuera aplicable solamente en el caso de que los daños al medio ambiente generen un gran perjuicio económico. Además, esta delegación indicó que el Convenio SUA 2005 debía ser aplicable a los actos que causen la muerte, daños o lesiones graves. En sentido opuesto, otra delegación defendió el concepto de daños al medio ambiente, argumentando que para que se puedan imponer penas con base en el Convenio SUA 2005, los daños al medio ambiente debe causarse intencionalmente y con motivación

La segunda categoría de nuevos delitos está relacionada con la no proliferación de armas de destrucción masiva, o en otras palabras, en contra de la utilización del sistema de transporte marítimo como vía para expandir las actividades terroristas. El Convenio SUA 2005 contempla como delito el transporte marítimo de cualquier tipo de explosivo o de materia radioactiva con la finalidad de realizar un acto de terrorismo marítimo⁵⁰⁹. Otro subtipo penal de este grupo de nuevos delitos está integrado el transporte de cualquier arma biológica, química o nuclear. El último subtipo penal relacionado con el transporte marítimo está constituido por el transporte de materiales de uso dual, dentro de los cuales se contempla cualquier equipo, materiales o software o tecnología que contribuya de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma biológica, química o nuclear⁵¹⁰. No

terrorista.

⁵⁰⁹ En cuanto a la proliferación de armas de destrucción masiva, el Comité Jurídico de la OMI (Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 87º periodo de sesiones... cit., pp. 17-18) recalca la intención de algunas delegaciones de suprimir las disposiciones relativas a la no proliferación de armas de destrucción masiva contenidas en el Convenio SUA 2005, bajo los siguientes argumentos: los preceptos no están en consonancia con los objetivos del Convenio SUA y las disposiciones están cubiertas por otros convenios específicos y por otras organizaciones internacionales, como son el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas.

En ese sentido, ENRÍQUEZ DÍAZ ("Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., pp. 184-185) indica que las delegaciones de la India, Pakistán, Israel e Irán presentaron su total oposición a las disposiciones de no proliferación nuclear, debido a que el Convenio SUA 2005 criminaliza las aplicaciones pacíficas de la energía nuclear, a pesar que la Agencia Internacional de Energía no ha tipificado como delitos esas actividades. Además, estas delegaciones alegaron que las disposiciones sobre no proliferación nuclear restringen sus derechos soberanos para transportar material nuclear o de uso dual.

En sentido opuesto, los Estados Unidos (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, A Draft protocol to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988 and a draft protocol to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms locales on the continental shelf, 1988. Comments on counter-terrorism, non proliferation and boarding provisions. Submitted by the United States, LEG/CONF.15/15, 2005, Londres) justificaron la inclusión de medidas contra la no proliferación de armas de destrucción masiva con base en lo estipulado por la Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

En el mismo sentido, BECKMAN ("The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... cit, pp. 192-193) menciona que el Convenio SUA 2005 amplió el espectro del Convenio SUA 1988, ya que este último solamente contempla acciones que amenazan a la seguridad de la navegación marítima.

⁵¹⁰ Sobre el transporte de materiales de uso dual, debemos señalar que este subtipo

obstante, el artículo 3bis(2) contempla una serie de salvaguarda respecto de los delitos relacionados con el transporte de armas de destrucción masiva o materiales radioactivos. Al respecto, el artículo 3bis(2) establece que no se considera delito bajo el Convenio el transporte de armas, dispositivos o materiales nucleares realizado desde o hacia el territorio de un Estado parte

delictivo fue uno de los más controvertidos dentro de las negociaciones del grupo de trabajo. Muchas delegaciones declararon su inconformidad con respecto a la utilización del concepto de materiales de uso dual en este subtipo delictivo, y sugirieron la incorporación de las lista de materiales y equipos, señaladas en otros tratados, dentro del Convenio SUA 2005.

Por su parte, la delegación de los Estados Unidos (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, A Draft protocol to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988 and a draft protocol to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms locales on the continental shelf, 1988... cit.) señaló que el término de uso dual es consistente con la Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad y con los tratados de no proliferación nuclear.

Igualmente, algunas delegaciones expresaron su divergencia con el término “contribuya de forma importante”, ya que el Estado de bandera, el Estado solicitante de la visita o los tribunales donde se dirima la controversia pueden desarrollar interpretaciones dispares o contradictorias. De igual manera, la definición de transporte produjo discrepancias entre las delegaciones que intervinieron en las negociaciones del grupo de trabajo, toda vez que el Convenio SUA 2005 establece en su artículo 1(1)(b) lo siguiente: “por transporte se entenderá iniciar o organizar el movimiento de una persona o artículo, o ejercer su control efectivo, incluida la autoridad decisoria.”

Durante los trabajos del Grupo de trabajo, el Comité Jurídico (OMI, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 87º periodo de sesiones... cit., p. 17) destacó que el rechazo de algunas delegaciones con respecto al concepto de transporte presente en el documento de los Estados Unidos, con base en los siguientes argumentos: “algunas delegaciones cuestionaron el concepto de “transporte” del párrafo ii) y de otras disposiciones del proyecto de articulado, por ser demasiado impreciso a efectos del enjuiciamiento penal, el cual requiere un alto grado de precisión. La identificación del presunto delincuente constituía un problema adicional, dado el gran número de partes en la cadena del transporte.” En particular, la delegación de la India (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Comments and proposals, LEG 90/4/5, 17 de marzo de 2005, Londres) señaló lo siguiente: “Haremos una vez más hincapié que toda definición de la expresión “transporte” ha de ser sin ambigüedad y ha de tener como objetivo esencial evitar que se enjuicie a gente de mar inocente, así como a participantes igualmente inocentes en el conjunto de la cadena logística, quienes es posible que sin conocimiento y sin la menor intención, puedan facilitar una transacción o el transporte de un artículo que en el marco del convenio está prohibido o está sujeto a controles.”

En el mismo sentido ENRIQUEZ ROSAS (“Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., pp. 176-180), quien fue miembro de la delegación mexicana en el grupo de trabajo, menciona que este subtipo penal es muy amplio. La ausencia de la intención o motivo terrorista en el tipo penal genera que el transporte o los actos de logística de materiales o tecnología que puedan ser utilizados en la elaboración de armas biológicas, químicas o nucleares, sean una infracción bajo el Convenio SUA 2005, aunque se desconozcan los propósitos funcionales de los materiales o el equipo. Asimismo, algunas jurisdicciones pueden declarar inconstitucional este tipo penal abierto. Así sucede, por ejemplo en los tribunales mexicanos donde la tesis jurisprudencial señala que un tipo penal abierto es contradictorio al principio de exacta aplicación de la ley penal (*nullum crimen sine lege*).

en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, o se transporta bajo su control⁵¹¹.

El último tipo de delitos englobados en el Convenio SUA 2005 está constituido por el transporte ilícito o intencionalmente de personas que hayan cometido un acto ilícito dispuesto en el Convenio SUA 2005.

Asimismo, el SUA contempla un nuevo mecanismo para permitir la visita a un buque, en aguas internacionales o la zona económica exclusiva, por el Estado de bandera o un tercer Estado parte⁵¹². Por tanto, los agentes de un Estado parte pueden solicitar al Estado del pabellón la autorización para realizar la visita al buque, el registro de la carga y la adopción de las

⁵¹¹ En cuanto a las salvaguardas contenidas en el artículo 3bis(2), podemos señalar que las delegaciones de la India y Pakistán fueron las que más oposición ejercieron en contra de estas salvaguardas. La delegación de la India (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Comments and proposals, LEG 90/4/5... cit.) señala que las salvaguardas imponen el régimen del Tratado sobre la no Proliferación de las Armas Nucleares a Estados que no son parte en el mismo. Asimismo, la cláusula de reserva del artículo 3bis párrafo 2 genera que los delitos relacionados con el transporte sólo sean aplicables a los Estados que no son parte en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares.

En el mismo sentido, la delegación de Pakistán (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, A Draft protocol to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988. Comments on the protection afforded to the shipping industry. Submitted by the United States and ICFTU, LEG/CONF.15/19, 10 de octubre de 2010, Londres) se opuso en a la cláusula de reserva con base en los siguientes argumentos: *"Ningún instrumento internacional que sea aplicable a los Estados partes se puede extender a los Estados que no son partes. Y cualquier enmienda que apunte a la restricción del derecho de los Estados que no son partes en el tratado al uso pacífico de la tecnología nuclear es discriminatoria y, por consiguiente, no es aceptable para Pakistán."*

⁵¹² En relación a la autorización de abordaje prevista en el Convenio SUA 2005, HARRINGTON ("Heightened Security: The Need to Incorporate articles 3bis(1)(A) and 8bis(5)(E) of the 2005 draft SUA protocol... op. cit., p. 123) señala que el Convenio SUA 2005 complementa los supuestos no previstos por el Convención UNCLOS. Ya que el artículo 110 de la Convención UNCLOS no permite que Estado parte puede abordar a un buque con pabellón extranjero en caso de terrorismo marítimo.

En sentido opuesto, la Cámara Naviera Internacional (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by the International Chamber of shipping, the international shipping federation and the international confederation of free trade unions, LEG 89/4/9, 24 de septiembre de 2005, Londres), quien fungió como delegación con carácter de observara durante las negociaciones del Convenio SUA 2005, rechazó en nombre de varias delegaciones la inserción de las disposiciones relativas a la visita a un buque, dado que no todos los buques se pueden visitar, en condiciones de seguridad, en alta mar.

medidas sobre el buque, si existen motivos razonables para sospechar que el buque o alguna persona a bordo está involucrada en la comisión de un delito contemplado en el Convenio SUA 2005. Igualmente, un Estado parte puede solicitar al Estado del pabellón una autorización para visitar un buque y registrar la carga, si tiene motivos razonables para sospechas que el buque es el objetivo de un ataque terrorista⁵¹³.

El Estado del pabellón puede contestar a la solicitud de autorización de visita y registro en cualquiera de los siguientes términos:

1. Autorizar a la parte solicitante a realizar una visita y a adoptar las medidas que sean oportunas;
2. Hacer que sus propios agentes o funcionarios realicen la visita y el registro;
3. Realizar la visita y el registro de forma conjunta con la Parte solicitante; o
4. Rehusar la autorización de visita y registro.

Una vez concedida la autorización por parte del Estado de pabellón, el Estado solicitante podrá realizar la visita al buque del Estado de bandera. Si como resultado de la visita realizada se hallan indicios de la comisión de algún delito tipificado en el Convenio SUA 2005, el Estado de pabellón podrá autorizar al Estado solicitante la adopción de las siguientes medidas: interceptar, visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo, así como interrogar a los miembros de la tripulación o a los pasajeros del buque con la finalidad de determinar si se ha cometido, se está cometiendo o se va cometer un delito enunciado en el Convenio SUA 2005.

⁵¹³ En cuanto al mecanismo para abordar un buque sospechoso previsto en el Convenio SUA 2005, BECKMAN ("The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... cit, pp. 195-196)) indica que muchas delegaciones se opusieron a este nuevo procedimiento de abordaje y al texto propuesto por los Estados Unidos. Los Estados opositores alegaron que las nuevas facultades para abordar e inspeccionar un buque sospechoso debían estar en concordancia con la Convención UNCLOS, para no infringir la jurisdicción del Estado ribereño en su mar territorial o el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento.

El Convenio SUA 2005 contempla un abanico de salvaguardas a las medidas que puede adoptar el Estado solicitante, con la finalidad de limitar las facultades otorgados por el Estado de pabellón al Estado solicitante. Las salvaguardas respecto a las medidas contra un buque son las siguientes⁵¹⁴:

1. tomar en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar;
2. velar porque todas las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve su dignidad humana básica, de conformidad con el Derecho internacional;
3. velar porque las visitas y registros se hagan de conformidad con el derecho internacional;
4. tomar en cuenta la seguridad y la protección del buque y de su carga;
5. tomar en cuenta la necesidad de no perjudicar los intereses comerciales o jurídicos del Estado de pabellón;
6. velar porque las medidas adoptadas con respecto al buque o su carga sean ecológicamente razonables teniendo en cuenta las circunstancias;
7. asegurar de que el capitán del buque se le notifica la intención de realizar una visita y se le da la oportunidad de contactar con el propietario del buque y el Estado de pabellón⁵¹⁵; y

⁵¹⁴ Respecto a las salvaguardas contempladas en el artículo 8bis del Convenio SUA 2005, BECKMAN ("The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism... cit, pp. 195-196) señala que las salvaguardas fueron acordadas para proteger los derechos de la gente de mar, de los consignatarios y de los Estados de bandera. Asimismo, las salvaguardas del artículo 8bis pueden servir como modelo para futuros acuerdos internacionales relacionados con el aborda de buques en aguas internacionales.

⁵¹⁵ En cuanto a la salvaguarda relacionada con la notificación al capitán de la intención de realizar una visita, podemos señalar que está cláusula de protección fue incluida en el Convenio SUA 2005 gracias la propuesta realizada por la Cámara Naviera Internacional. La Cámara Naviera Internacional (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by the International Chamber of shipping, the international shipping federation and the international confederation of free trade unions, LEG 89/4/9... cit.) planteó lo siguiente: dar aviso al buque con antelación a visitarlo y conceder tiempo suficiente al capitán para verificar que la vista está debidamente autorizada por el Estado de pabellón. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta ya que esta norma es congruente con las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código PBIP, a través de las cuales se exige a los Estados contratantes que tengan un punto de contacto para los casos en que los buques necesiten ayuda, y para que los capitanes

8. Hacer todo lo posible por evitar la demora o retención indebida de un buque.

El Estado solicitante solamente podrá visitar el buque o adoptar medidas sobre el buque, si existe una autorización expresa del Estado del pabellón⁵¹⁶.

Igualmente, un Estado parte puede solicitar la asistencia de otro Estado parte para prevenir o reprimir algún delito, donde participe un buque que enarbole su pabellón.

Asimismo, el artículo 8bis(5)(e) contempla la posibilidad de que el Estado de pabellón autorice por adelantado a otro Estado parte a que en determinadas circunstancias pueda visitar y registrar un buque que enarbole su pabellón, así como su carga y las personas a bordo del mismo, e interrogar a los tripulantes o los pasajeros a bordo del barco⁵¹⁷.

estén en facultades de denegar el acceso al buque a quienes no estén autorizados a ello o permitir la visita a aquellas autoridades autorizadas.

516 Sobre el consentimiento expreso del Estado de pabellón, las Estados Unidos (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by Turkey, LEG 84/6/2, 22 de marzo de 2002, Londres) propusieron establecer que el Estado de abanderamiento tuviera un plazo de cuatro horas para contestar la petición del Estado solicitante. Pasado el término de cuatro horas sin una contestación por parte del Estado de pabellón, el Estado solicitante estaría autorizado a realizar la visita con base en un "consentimiento tácito".

En sentido contrario, el Comité Jurídico de la OMI (Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 89º periodo de sesiones...cit., pp. 12-13) destaca la oposición de varias delegaciones en contra del principio de "consentimiento tácito" propuesto por los Estados Unidos, ya que las delegaciones consideraron que la propuesta es incoherente con el Derecho de un Estado de abanderamiento a hacer valer su competencia jurisdiccional. Asimismo, la delegación de China (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by China, LEG 89/4/3, 22 de septiembre de 2004, Londres) propuso que el Estado solicitante debía de contar con la autorización expresa del Estado de pabellón antes de que se pueda realizar una visita. Esta propuesta tuvo amplio consenso entre las delegaciones, por lo que la disposición final únicamente contempla la autorización expresa del Estado bandera.

517 En cuanto al artículo 8bis(5)(e), HARRINGTON ("Heightened Security: The Need to Incorporate articles 3bis(1)(A) and 8bis(5)(E) of the 2005 draft SUA protocol... cit., p. 123) señala que las previsiones contempladas en este artículo están en concordancia con los artículos 92 y 110 de la Convención UNCLOS.

El Convenio SUA 2005 prevé que los Estados que realicen visita o adopten medidas injustificadas serán responsables por todos los daños, perjuicios o pérdidas que les sean imputables como consecuencia de las medidas adoptadas contra el buque⁵¹⁸.

518 En relación a la cláusula de indemnización por una visita injustificada, el Comité Jurídico de la OMI (Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 84º periodo de sesiones... cit., p. 18) señala que el proyecto presentado por los Estados Unidos no contemplaba disposiciones relacionadas con una posible indemnización a los buques afectados por la adopción infundada de medidas contra el buque o su tripulación. No obstante, algunas delegaciones participantes en las negociaciones del Grupo de Trabajo apoyaron la inclusión de una cláusula de protección consistente en una indemnización para el buque si los motivos manifestados para realizar la visita o adoptar las medidas contra el buque resultan infundados.

Durante las posteriores negociaciones, la propuesta de una indemnización por visitas injustificadas fue suscitando un consenso general. No obstante, el texto de la disposición generó varias propuestas, entre las cuales se encuentra la realizada por la delegación mexicana. La propuesta de la delegación mexicana (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms located on the continental shelf. Submitted by Mexico, LEG 89/4/2, 17 de septiembre de 2004, Londres) buscó incluir los conceptos de responsabilidad solidaria, arbitraje y el derecho de acción directa contra los Estados de abanderamiento o los Estados que realizan la visita al buque. Además, la propuesta mexicana solicitó que el Comité Jurídico adoptase una decisión sobre si el Estado de pabellón o el Estado solicitante, o ambos, deberían hacer frente solidariamente a la indemnización. Sin embargo, la propuesta mexicana careció de apoyo, debido a que era muy detallada y poco práctica. Igualmente, algunas delegaciones se opusieron a la propuesta mexicana, ya que el texto no tiene precedentes en el Derecho internacional, y algunos Estados no pueden adoptar un régimen de reclamaciones tan detallado.

Resultan interesantes las observaciones de la Cámara Naviera Internacional (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 87º periodo de sesiones... cit., p. 21), quien señala que el artículo relativo a la indemnización plantea las siguientes cuestiones de índole práctico: *“a) la pericia en el manejo del buque de los encargados de las maniobras a fin de posibilitar una visita en alta mar, b) el proceso mediante el cual se informa al propietario y al capitán del buque de que se ha presentado una solicitud al Estado de abanderamiento y de la respuesta que éste ha dado, c) quién se hará cargo de los costes por la demora del buque y por la cual podría implicar que se tenga que acceder a los contenedores, d) determinar quién tendría derecho a interponer una reclamación cuando no se respeta una de las cláusulas de protección, y en qué jurisdicción podría interponerse dicha reclamación, y e) quién se haría cargo de los daños a la carga o las lesiones a las personas que se encuentren a bordo cuando se demuestra que las razones para la visita están bien fundadas.”*

Sobre esa figura, ENRÍQUEZ DÍAZ (“Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit., p. 183) interpreta que los tripulantes, los consignatarios de la carga o los armadores del buque afectados por la ilicitud o exceso de la visita pueden demandar al Estado solicitante, con base en el artículo 8bis(10)(b). Asimismo, la norma no tiene alguna disposición respecto a que el sujeto activo también pueda iniciar acción en contra del Estado de pabellón.

CAPÍTULO IV

EL TRANSPORTE ILEGAL DE ESTUPEFACIENTES POR MAR

Sumario

19 Los antecedentes del tráfico ilícito de drogas por mar. 20 La definición de narcotráfico marítimo. 21 La dimensión del narcotráfico marítimo. 22 Las consecuencias negativas del narcotráfico marítimo. 22.1 Las repercusiones negativas del tráfico ilícito de drogas en los países de tránsito. 22.2 Las repercusiones negativas del narcotráfico marítimo para los propietarios de buques, gente del mar y demás personas estrechamente relacionadas con el transporte marítimo. 23 El narcotráfico marítimo: una nueva amenaza para la protección marítima. 24 Los vínculos del narcotráfico marítimo con otras amenazas a la seguridad marítima. 25 El narcotráfico marítimo y el Derecho internacional: medidas para disminuir la oferta de drogas. 25.1 La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y sustancias Sicotrópicas de 1988: un precursor del Convenio SUA 2005. 25.2 La Organización de las Naciones Unidas: la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes y la Comisión sobre Estupefacientes del Consejo Económico y Social. 25.3 La Organización Marítima Internacional y la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional. 25.3.1 Las circulares del Comité de Facilitación para prevenir el contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional. 25.3.2 La Resolución A.872(20): Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional. 25.3.3 La Resolución MSC.228 (82): Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional. La lucha contra el tráfico ilícito de drogas en la Unión Europea. 25.3 Los esfuerzos regionales para combatir el tráfico ilícito de drogas por el mar. 25.4.1 La lucha contra el narcotráfico marítimo de la Unión Europea: La Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas (2005-2012) y los Planes de Acción de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga. 25.4.2 El Acuerdo entre Irlanda, el Reino de los Países Bajos, el Reino de España, la República Italiana, la República portuguesa, la República francesa, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por que se crea un Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas. 25.4.3 El Centro de Coordinación de la Lucha Antidroga en el Mediterráneo. 25.4.4 El Consejo de Europa: el Acuerdo relativo al tráfico ilícito por mar, de 31 de enero de 1995, por el que se desarrolla el artículo 17 de la convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefaciente y sustancias sicotrópicas. 25.4.5 La Organización de Estados Americanos y el narcotráfico marítimo: la Guía de Mejores Prácticas para la Elaboración de procedimientos aplicables a operaciones marítimas combinadas de control de drogas. 25.5 Los acuerdos bilaterales relativos a la supresión del tráfico ilícito de drogas por mar. 25.5.1 Los acuerdos bilaterales suscritos por España con miembros para suprimir el narcotráfico marítimo. 25.5.2 El origen de los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos: la aplicación en alta mar de las leyes antidrogas. 25.5.3 Los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por mar

20 Los antecedentes del tráfico ilícito de drogas por mar

Las drogas o sustancias psicoactivas han sido utilizadas desde la antigüedad. El consumo de la cannabis emergió en Asia central, aproximadamente en el año 4000 a. C., para posteriormente extenderse al noreste de China en el año 2800 a. C. Por su parte, el uso de la planta de coca apareció en la zona andina, alrededor del año 3000 a. C. Igualmente, la utilización del opio en Europa se remonta al año 4200 a. C. En general, las drogas antes mencionadas se utilizaban con fines médicos o durante la realización de rituales. Ulteriormente, cada una de estas drogas comenzaron a ser utilizadas con fines recreativos, y su consumo se expandió por todo el mundo gracias al comercio y a los intercambios comerciales⁵¹⁹. Al mismo tiempo, el consumo de estas sustancias psicoactivas empezó a afectar la salud y el bienestar social de algunas regiones del mundo⁵²⁰. Esta situación generó que algunos países iniciaran el control, la regulación o la prohibición de la producción y el consumo de ciertas drogas⁵²¹. En contrasentido, algunos países autorizaron y fomentaron la producción, el comercio y la exportación de ciertas drogas durante varios siglos, incluso durante las primeras décadas del siglo XX. El comercio exterior de los países productores de drogas se beneficiaba de la exportación de estas sustancias psicoactivas. Igualmente, los países exportadores gravaban las exportaciones de drogas para obtener ingresos públicos⁵²².

⁵¹⁹ En cuanto a la evolución del consumo de la cannabis, cocaína y opio desde la antigüedad, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, "Un siglo de fiscalización internacional de drogas", publicado en el *Boletín de Estupefacientes*, volumen LIX, números 1 y 2, Viena, 2007, pp. 4-25.

⁵²⁰ Vale por todos, el consumo excesivo de cannabis por parte de la sociedad egipcia durante el siglo XIII; la epidemia de cocaína sufrida por los Estados Unidos a finales del siglo XIX y principios del siglo XX; y la epidemia del opio en China a lo largo del siglo XIX. En estos términos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, "Un siglo de fiscalización internacional de drogas... cit.", pp. 4-25.

⁵²¹ Así sucede, por ejemplo con las autoridades sunitas del Iraq, quienes prohibieron el consumo de la cannabis en el siglo XII. Lo mismo ocurrió con la planta de coca en la zona de los Andes, en donde los regímenes coloniales españoles prohibieron el cultivo de la planta de la coca. Igualmente, el emperador chino Yongzheng prohibió la importación y la venta de opio en el año 1729. Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, "Un siglo de fiscalización internacional de drogas... cit.", pp. 4-5.

⁵²² Así sucede, por ejemplo con el gobierno de China. Para 1906, las autoridades

El narcotráfico marítimo surge al mismo tiempo que las medidas nacionales para controlar, regular o prohibir las importaciones o exportaciones de las sustancias psicoactivas.

21 La definición de narcotráfico marítimo

El análisis jurídico de la problemática derivada del tráfico de drogas puede ser enfocado desde varias ramas del Derecho. En el presente capítulo abordaremos el estudio y el análisis del transporte ilícito de drogas por vía marítima desde la perspectiva del Derecho marítimo, en particular, en correlación con las medidas de protección marítimas.

Actualmente, el sistema de fiscalización internacional de drogas permite la fabricación, el comercio, la distribución de estupefacientes y sustancias psicoactivas si se hace por conductos médicos y farmacéuticos y para fines médicos y científicos⁵²³.

El tráfico ilícito de drogas no debe confundirse con el narcotráfico marítimo, ya que el primero es el género y el segundo la especie. El tráfico ilícito de drogas abarca las siguientes facetas⁵²⁴: producción, intermediación, transporte y aspectos financieros.

chinas habían gravado las importaciones y la producción nacional de opio con un impuesto consolidado, el cual representaba el 14% de la renta anual pública. Esta misma situación se presentaba en la India, ya que 1906 y 1907 la producción y el comercio de opio generaron el 6.3% de la renta pública total. En estos términos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, "Un siglo de fiscalización internacional de drogas... cit., pp. 4-5.

⁵²³ Vid. OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, EI Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009, E/INCB/2009/2, Nueva York, 2010, p. 1

⁵²⁴ En el mismo sentido del texto se manifiesta, CHRISTOULAS, Athanasios "Redes transnacionales de cocaína en la Cuenca de los Huracanes: Origen, Procesos y Consecuencias", publicado en *Centro de Estudios y Programas Interamericanos Documento de trabajo*, número 7, México, 2006, p. 4.

El transporte ilícito de drogas puede realizarse por vía aérea, terrestre o marítima. Para el caso concreto de nuestro estudio, podemos señalar que la comunidad internacional está preocupada por el tráfico de drogas marítimo, debido a que los traficantes de drogas aprovechan la gran extensión de los océanos para transportar los cargamentos de drogas ilícitas. Como en otras actividades delictivas relacionadas con la mar, los narcotraficantes usan las grandes extensiones oceánicas y la longitud de las áreas costeras para diseñar y utilizar una gran cantidad de rutas y métodos para mover sus cargamentos ilícitos⁵²⁵. Además, el gran flujo de carga marítima contenerizada permite que los narcotraficante utilicen los contenedores para transportar y esconder drogas ilícitas dentro de cargamentos lícitos⁵²⁶.

Asimismo, los puertos son vulnerables a ser utilizados por las organizaciones delictivas internacionales como puntos de entrada o salida de los cargamentos ilícitos de drogas⁵²⁷. Igualmente, los narcotraficante utilizan los siguientes tipos de naves para transportar sus cargamentos: 1) buques de contenedores; 2) barcos de pesca; 3) embarcaciones de recreo; 4) pequeños buques de carga costeros; 5) embarcaciones bimotores de fibra de vidrio o madera; y 6) buques modificados.

La OMI señala que los traficantes pueden realizar el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes de las siguientes maneras:

⁵²⁵ Sobre el particular, véase ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, Estudio hemisférico del narcotráfico marítimo, OEA/Ser.L/XIV.2.34, Montreal, noviembre de 2003, p. 4

⁵²⁶ Sobre esa figura, véase ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, *Informe final de la Comisión Interamericana para el control del abuso de drogas*, OEA/Ser.L/XIV.4, Viña del Mar, julio de 2009, p. 23.

⁵²⁷ En cuanto a la utilización de los puertos como puntos de entrada y salida del narcotráfico marítimo, el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la Oferta creado por la Comisión de Estupefacientes de la ONU (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos y metas fijadas en el vigésimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, limitaciones y problemas planteados y perspectivas: reducción de la oferta*. UNODC/CND/2008/WG.1/2, Viena, 16 de mayo de 2008, p. 3) sugiere a los Estados miembro lo siguiente: “cuidar de que las operaciones en los puertos comerciales tengan el respaldo de autoridades de represión antidroga dotadas de recursos, equipo, capacitación y facultades legales suficientes para permitir el control previo, la evaluación y el examen de la carga comercial y los contenedores marítimos.”

1. Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque: en estos casos el traficante sube al buque, oculta el bulto y desembarca antes de que pueda ser descubierto.
2. Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque: en este tipo de tráfico, el delincuente utiliza algún medio conveniente para ocultar la mercancía ilícita y posteriormente introducirla a bordo.
3. Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque: esta clasificación contempla la intervención de uno o varios miembros de la tripulación o del personal de tierra.
4. Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque: en este supuesto el narcotraficante puede utilizar una tercera embarcación para lanzar buzos, cuyo objetivo sea nadar bajo la superficie y colocar la droga en el casco, debajo de la línea de flotación⁵²⁸.

Ni la Convención Única de 1961, enmendada en 1972, ni la Convención sobre sustancias sicotrópicas de 1971 contienen una definición de narcotráfico marítimo, así como tampoco contienen provisiones específicas para regular el tráfico ilícito de drogas por mar. Sin embargo, podemos encontrar algunas alusiones al tráfico ilícito de drogas en la Convención Única de 1961, en la Convención Única de 1961 enmendada por el Protocolo de 1972, en la Convención sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971 y en el Convenio de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988⁵²⁹. Igualmente la Convención de Ginebra de 1958 y la Convención UNCLOS estipulan algunos principios para la lucha del tráfico ilícito de drogas en aguas territoriales o en aguas internacionales, respectivamente, pero tampoco contemplan una definición para este hecho ilícito.

El párrafo 1 del artículo 36 de la Convención Única de 1961 da los

⁵²⁸ En cuanto al ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque, podemos mencionar que este escenario también está presente en los actos de terrorismo marítimo.

⁵²⁹ Sobre el tema, véase JOSHI JUBERT, Ujala, *Los delitos de tráfico de drogas I. Un estudio analítico del art. 368 CP*, José María Bosch editor, Barcelona, 1999, p. 131.

elementos para entender que debe entenderse por tráfico ilícito en general.

Por su parte, el artículo 19(1)(d) de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua faculta al Estado ribereño a combatir el narcotráfico marítimo en su mar territorial, en los siguientes términos:

Artículo 19.-1 La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ser ejercida a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a personas o practicar diligencias con motivo de una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en uno de los casos siguientes:...
...d) Si es necesario para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes.”

Igualmente, el artículo 108 de la Convención UNCLOS establece los principios de cooperación internacional y de asistencia al Estado del pabellón para la supresión del tráfico ilícito de drogas en aguas internacionales. No obstante, tampoco da una definición de narcotráfico marítimo.

Por su parte, el artículo 3 de la Convención de Viena de 1988 señala las actividades relacionadas con el tráfico ilícito. Por lo tanto, la disposición antes mencionada hace una distinción de las actividades relacionadas con el tráfico ilícito de drogas: el cultivo, la elaboración, la oferta y la venta del tráfico y el transporte. En consecuencia, el tráfico ilícito de drogas está integrado por cada una de las etapas estipuladas en el artículo 3 de la Convención de Viena de 1988. Igualmente, la Convención de Viena de 1988 diferencia entre el tráfico ilícito de drogas y el tráfico de drogas autorizado por las autoridades competentes y debidamente documentadas, de conformidad con lo previsto en la Convención única de 1961 y su forma enmendada por el Protocolo de 1972, así como por la Convención de 1971.

Con base en el tres tratados internacionales en materia de fiscalización internacional de drogas, podemos señalar que el narcotráfico marítimo no está limitado al transporte de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. El

transportista marítimo debe estar consciente de que la Convención de Viena de 1988 también sanciona el transporte de equipos, materiales o ciertas sustancias, a sabiendas de que van a ser utilizadas en el cultivo, la producción o la fabricación ilícita de drogas.

Además, el narcotráfico marítimo también abarca la desviación de estupefacientes del comercio lícito hacia la producción ilícita de drogas. En estos casos, algunas compañías logran eludir las restricciones o requisitos de exportación de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, impuestos por los países exportadores, con el fin de exportar cantidades superiores a las previsiones de los países exportadores, contrariamente a lo dispuesto por el artículo 31 de la Convención de 1961⁵³⁰.

Una definición no jurídica del concepto de narcotráfico marítimo la encontramos en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA). El Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo de la OEA define al narcotráfico marítimo como la utilización de todos los medios disponibles para transportar, por vía marítima, sustancias químicas a las áreas de elaboración final y/o drogas ilícitas a los países consumidores⁵³¹.

⁵³⁰ En relación al desvío de estupefacientes y sustancias sicotrópicas hacia el tráfico ilícito, la Junta de Fiscalización de Estupefacientes (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, El Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit., p. 11) menciona que las sustancias sicotrópicas son más difíciles de desviar al tráfico ilícito, debido a los estrictos requisitos en materia de fiscalización del Convenio de 1971. Las principales medidas de fiscalización son las siguientes: a) la verificación de las autorizaciones de importación de sustancias sicotrópicas. Para tal efecto, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes dispone de un muestrario de certificados y autorizaciones empleados por los países importadores, con la finalidad de que los países exportadores puedan verificar la legitimidad de dichos documentos, antes de permitir la exportación; b) el sistema de autorización de importación y exportación; y c) el sistema de previsiones de las necesidades de sustancias sicotrópicas para fines médicos y científicos.

⁵³¹ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, "Reducción de la oferta: proyectos", http://www.cicad.oas.org/Reduccion_Oferta/ESP/Projects.asp (consultado el 19 de agosto de 2010.)

22 La dimensión del narcotráfico marítimo

La Asamblea de la ONU reconoce que a pesar de los esfuerzos y logros alcanzados por la comunidad internacional en la lucha contra el problema de las drogas, existe un aumento sin precedente de la producción y el tráfico ilícito de opio, de cocaína, de cannabis, así como una creciente desviación de precursores⁵³².

Las dimensiones y las tendencias del narcotráfico marítimo pueden ser medidas por medio de las incautaciones de estupefacientes o sicotrópicos, ya que las incautaciones de drogas son un indicador indirecto de la oferta, de las rutas de tráfico y de disponibilidad de la droga⁵³³.

El tráfico ilícito de cocaína y de heroína, así como en algunos casos de resina de cannabis y de éxtasis es considerado de larga distancia, debido a que los países productores están ubicados en una región distinta de los países consumidores. En contrasentido, la hierba de cannabis, las metanfetaminas y las anfetaminas son producidas en el mismo mercado de consumo. La Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito señalan que el mercado de opiáceos genera anualmente más de 65.000 millones de dólares, de los cuales 55.000 provienen de la heroína. Asimismo, el mercado de la cocaína genera 88.000 millones de dólares por año⁵³⁴.

Los narcotraficantes utilizan rutas marítimas para transportar estupefacientes y sustancias sicotrópicas desde los países productores hasta los países consumidores. En consecuencia, los buques comerciales

⁵³² En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Cooperación internacional contra el problema mundial de las drogas. Resolución aprobada por la Asamblea General, A/RES/64/182, aprobada el 30 de marzo de 2010, Nueva York.

⁵³³ La afirmación corresponde al OBSEVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009*, Luxemburgo, 2009, p. 43.

⁵³⁴ Al respecto, vid. OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010*, United Nations Publication, Viena, 2010, p. 12

se ven implicados en el tráfico ilícito de drogas⁵³⁵. La OMI señala que las mayores incautaciones de estupefaciente y un considerable porcentaje del contrabando de drogas se realizan en el medio marítimo⁵³⁶.

América de Sur es el única región donde se produce cocaína de forma ilícita en el mundo, cuyo destino final es América del Norte y Europa. El 90% de la cocaína producida en América del Sur se transporta por vía marítima. La Organización de los Estados Americanos (OEA) indica que la cocaína es transporta vía marítimo desde América del Sur hasta América del Norte o Europa⁵³⁷. Esta ruta marítima abarca un espacio marítimo de seis millones de millas cuadradas. Asimismo, los principales puntos de esta ruta marítima son: el Mar del Caribe; el Golfo de México; la región oriente del Océano Pacífico; y en los últimos años, las organizaciones delictivas han empezado a enviar cargamentos ilícitos a través del sur del Océano Atlántico. En el mismo sentido, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes menciona que América central y el Caribe son una zona de reexpedición de la cocaína con destino a Europa o a América del norte, debido a que las instituciones de los países de la región mantienen un alto grado de impunidad, corrupción y debilidad⁵³⁸.

⁵³⁵ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009*, E/INCB/2009/1, Viena, 2009, p. 88.

⁵³⁶ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias psicotrópicas y Productos Químicos Precursores en Buques Dedicados al Transporte Marítimo Internacional*, MSC.228 (82), adoptada el 7 de diciembre de 2006, Londres.

En el mismo sentido, el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la Oferta creado por la Comisión de Estupefacientes de la ONU (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos y metas fijadas en el vigésimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General... cit.*, p. 3) indica que el principal modus operandi del tráfico ilícito de drogas sigue siendo el contrabando por mar, lo que supone una amenaza importante para las estrategias de control de fronteras.

⁵³⁷ La afirmación corresponde a la ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. *Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, trigésimo cuarto periodo ordinario de sesiones de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas... cit.*, p. 4.

⁵³⁸ Sobre el particular, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit.*, p. 70.

La Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Crimen apuntan que los Estados Unidos son el mercado más grande de drogas ilícitas del mundo y el primer destino de las remesas de drogas ilícitas⁵³⁹. Únicamente la cannabis, las anfetaminas y las metanfetaminas se producen en los Estados Unidos, las demás drogas ilícitas se introducen a los Estados Unidos por medio del contrabando. En particular, los Estados Unidos son el mayor consumidor de cocaína en el mundo. La cocaína consumida en los Estados Unidos procede de Sudamérica. La ruta de contrabando de la cocaína ha cambiado desde la década de los setenta. Durante la década de los setenta y los ochenta, los carteles colombianos ingresaban la cocaína en los Estados Unidos a través del Caribe por el sur de la Florida. Sin embargo, a partir de la década de los ochenta los narcotraficantes redefinieron las rutas marítimas de contrabando de cocaína, debido a los éxitos obtenidos por medio de las interdicciones.

Además, la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Crimen señala en su informe mundial sobre las drogas de 2010 que durante el año 2007 los narcotraficantes transportaron aproximadamente 707 toneladas de cocaína de América del Sur hasta los Estados Unidos, por el corredor México-Centroamérica. El 90% de las remesas de cocaína se transportaron por mar, a través de lanchas rápidas, embarcaciones pesqueras y embarcaciones semisumergibles autopropulsadas, desde Colombia hasta México o América central, para después transportar la droga por vía terrestre hasta Texas, California y Arizona. Las autoridades estadounidenses calculan que el 70% de la cocaína es transportada por el océano Pacífico, el 20% por el océano Atlántico y únicamente el 10% es portada por Venezuela y el mar

⁵³⁹ En cuanto a los antecedentes de la ruta marítima de la cocaína con destino a los Estados Unidos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the americas*, Naciones Unidas, Viena, 2006, pp. 15-16.

En cuanto al cambio de las rutas marítimas de cocaína, HRISTOULAS ("Redes transnacionales de cocaína en la Cuenca de los Huracanes: Origen, Procesos y Consecuencias... cit., p. 4) menciona que si se destruye un nodo de una red ilícita de cocaína no se destruye toda la red, ya que la red puede reacomodarse para garantizar que un porcentaje del producto llegue a su destino final.

Caribe⁵⁴⁰. Actualmente, los narcotraficantes han incrementado la utilización de embarcaciones semisumergibles autopropulsadas para el contrabando de cocaína. En 2008, las autoridades colombianas incautaron 29.5 toneladas métricas a bordo de embarcaciones semisumergibles en el océano Pacífico. Por tal motivo, el presidente de los Estados Unidos ha promulgado la Ley de intercepción de embarcaciones utilizadas para el narcotráfico, de 2008⁵⁴¹.

Mientras los decomisos de cocaína en los Estados Unidos tiendan a bajar, las incautaciones de cocaína en Europa occidental propenden a aumentar⁵⁴². En cuanto a la ruta marítima entre América del Sur y Europa, podemos señalar que la mayoría del tráfico ilícito de cocaína se realiza a través de contenedores comerciales⁵⁴³. Las principales fuentes de cocaína

⁵⁴⁰ La afirmación corresponde a OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010*, United Nations Publication, Viena, 2010, p. 12.

⁵⁴¹ Respecto a la Ley de Interceptación de Embarcaciones utilizadas para el narcotráfico, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009*, E/INCB/2009/1, Viena, 2009, p. 16) señala que esta ley permite la persecución en altamar de embarcaciones sumergibles o semisumergibles sin pabellón, aún cuando no se incauten drogas ilícitas.

⁵⁴² En estos términos, véase ESTIEVENART, Georges, "La estrategia antidrogas de la Unión Europea y Latino América", publicado en *Narcotráfico: Europa, EEUU, América Latina*, editorial Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 2007, Barcelona, pp.15 y ss.

⁵⁴³ En el caso enjuiciado por la Audiencia Nacional (24 de abril de 2007, rec. 20/2005), se desprende la utilización de contenedores comerciales para el contrabando de drogas a España. Los principales hechos se pueden resumir del siguiente modo: una organización delictiva española traficaban cocaína y heroína con apoyo de un grupo de narcotraficantes colombianos. La cocaína se transportaba desde Colombia hasta el Puerto de Valencia. El contenedor alojaba subrecíprocamente cocaína y mercancía legal. El 19 de mayo de 2003, uno de los enjuiciados se presentó en el Puerto de Valencia para recoger la cocaína cuando el contenedor fuera recibido por la empresa de transporte. En la empresa transportista, el enjuiciado enseñó la fotocopia de un fax con los datos de la embarque del contenedor, para tener acceso al mismo. Sin embargo, un empleado de la empresa le negó su petición, debido a que no tenía ningún apoderamiento o permiso del cliente. Como consecuencia de la discusión, el enjuiciado y el empleado de la agencia de transporte fueron llevados a la Comisaría de Móstoles. La discusión generó sospechas en las autoridades aduaneras del puerto. El contenedor con número GSTU-456473/0 llegó al Puerto de Valencia en el barco Marien Borg el martes 20 de mayo de 2003. Después de comprobarse que los precintos coincidían con los reseñados en el manifiesto de carga y que no se hallaban manipulados, las autoridades abrieron el contenedor y verificaron el interior del mismo. El contenedor contenía 156 paquetes de cocaína, cuyo total sumaba 155.888 gramos de cocaína. La venta al por mayor de la cocaína hubiera generado unos beneficios de 5.331.653,19 euros y la venta

del mercado europeo son: Colombia, Perú y Bolivia. La Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes indica que existen cuatro rutas marítimas para contrabandear cocaína desde América del Sur hasta Europa⁵⁴⁴. La primera ruta inicia en Colombia, Perú o Bolivia, en donde se produce la droga. Posteriormente, la cocaína es transportada vía terrestre hasta Venezuela. Ulteriormente, la droga es transportada a través del océano Atlántico por medio de grandes barcos, desde Venezuela hasta Portugal y España en el sur, o hasta Holanda y Bélgica en el norte de Europa⁵⁴⁵. En la segunda ruta marítima, la cocaína se transporta por el

en dosis podría reportar ganancias de 22.829.296,21 euros.

⁵⁴⁴ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit., Viena, 2009, p. 54. También, OBSEVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009...* cit., p. 67-68. Igualmente, OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010...* cit., p. 12.

En sentido parecido se manifiesta BROMBACHER Y GÜNTHER MAIHOLD ("El negocio transatlántico de la Cocaína: opciones europeas ante las nuevas rutas del narcotráfico", publicado en *Documentos de trabajo del Real Insitituto Elcano*, 45/2009, Madrid, 2009, p. 7-10) clasifican a las rutas marítimas del tráfico de cocaína hacia Europa de la siguiente manera: 1) la ruta norte: Caribe-Azores-Portugal/España; 2) la ruta media: América del Sur-Islas de Cabo Verde/Madera/Islas Canarias-Europa Occidental; y 3) la ruta africana: América del Sur-África Occidental-Portugal/España. Igualmente, ambos autores señalan como nuevos puertos emergentes de origen Venezuela y Brasil, seguidos de Argentina, Ecuador, Surinam y las ex-colonias y territorios de ultramar de Francia, el Reino Unido y los Países Bajos.

⁵⁴⁵ En sentido parecido se manifiesta el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (*Monitoring the supply of cocaine to europe*, Luxemburgo, 2008, p. 14-15), quien señala algunos puntos de reexpedición entre los Andes y Europa. La cocaína es transportada desde América del Sur hasta Cabo Verde, las Azores, Madeira o las Islas Canarias. La cocaína es transportada en grandes buques de carga a través del océano Atlántico. No obstante, en las aguas internacionales frente a los destinos antes mencionados, los cargamentos de cocaína son transferidos a buques rentados. Posteriormente, la droga es transportada a Cabo Verde o las Islas Canarias, donde es reexpedida en pequeños buques o lanchas rápidas con destino a la península Ibérica.

Del siguiente caso enjuiciado por el Tribunal Supremo (6 de julio de 2009, rec. 10706/2008) se desprenden las rutas utilizadas por los narcotraficantes: un grupo de narcotraficantes españoles introducía en España grandes cantidades de sustancias estupefacientes, provenientes de América del sur y de África occidental. Los delincuentes empleaban buques pesqueros para transportar la mercancía desde América del Sur o del Caribe, o bien desde la costa oeste de África, a España. La organización delictiva fue desmantelada debido a la captura de dos de sus embarcaciones. En el primer caso, las autoridades francesas interceptaron un buque frente a las costas de África occidental. En noviembre de 2003, la primera embarcación zarpó del Puerto de Santa María (Cádiz) con rumbo a América del Sur. Durante la travesía, el buque realizó escalas en el Puerto de Paramaribo, Surinam; en la isla Margarita, Venezuela; y en Cumaná, Venezuela. En esta última ciudad, la droga fue embarcada en el buque. Cuando el buque se dirigía hacia la costa occidental de África, la embarcación de los delincuentes fue interceptada por la Autoridad Marítima de la República Francesa y trasladada a Lome, Togo. La embarcación fue registrada en el

océano Atlántico a través de pequeñas embarcaciones modificadas, desde Venezuela o Brasil hasta los países de África occidental, para después reexpedir la cocaína en pequeñas embarcaciones que recorren desde la costa occidental África hasta Portugal o España⁵⁴⁶. La tercera ruta de la cocaína tiene como punto de tránsito el Caribe. La cocaína es transportada por vía marítima desde Sudamérica hasta las islas del Caribe. En la región

puerto de Lome. Las autoridades encontraron 412 kilogramos en el interior de la bodega del barco. Igualmente, en el segundo caso, la organización delictiva también utilizaba el buque pesquero. Igualmente, el buque estuvo atracado en el Puerto de Santa María, para posteriormente hacer escala en el puerto de Dakar (Senegal), y en Tema (Ghana). Desde Tema, la embarcación zarpó hacia un punto no determinado de la costa africana, en donde se embarcó la droga en la nave. Posteriormente, el buque tomó rumbo hacia las costas de Galicia. Sin embargo, al llegar a la altura de Cabo de Sines, a unas 45 millas náuticas de la costa de Portugal, la embarcación fue avistada por una nave de la Armada portuguesa. La embarcación sospechosa giró en 180 grados para evitar la intervención por parte de la nave portuguesa y los tripulantes tiraron por la borda los fardos de droga. La embarcación logró huir y llegar al Puerto de Adegir, Marruecos. Después de algunos días, la embarcación apareció en el Puerto de Leixoes (Portugal) con un cargamento ilegal de personas. Los fardos con droga fueron hallados en las costas portuguesas, por la policía judicial portuguesa.

⁵⁴⁶ Sobre la ruta inserción de África occidental en la ruta de cocaína con destino a Europa, la Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (*Monitoring the supply of cocaine to europe... cit.*, p. 14-15) indica que la cocaína transita por los países de África occidental debido a los siguientes factores: a) las rutas tradicionales de la cocaína están más controladas por las autoridades internacionales; b) los países de África occidental tienen una excelente posición geográfica; c) la vulnerabilidad económica de los países permite que los traficantes locales acepten labores de alto riesgo a cambio de una baja paga; y d) los países de África occidental presentan sistemas judiciales débiles y el nivel de cumplimiento de la ley es bajo.

En varias ocasiones, las autoridades españolas han desmantelado organizaciones delictivas estables y permanentes, constituidas con la finalidad de introducir en el territorio español, por vía marítima, grandes cantidades de cocaína procedente de América del Sur. Estas organizaciones delictivas se caracterizan por tener miembros con jerarquización y reparto de tareas en España, Portugal y varios países de África. Así sucede, por ejemplo con la organización delictiva dirigida por Marí Trini, alias "Pitufa"; Luis Francisco, alias "Chato"; y Luis Carlos, alias "Zapatones". La organización delictiva introdujo ilícitamente cocaína a España, a Portugal y a varios países africanos, desde octubre de 2005 hasta el 21 de febrero de 2006. Los dirigentes de la organización compraba la cocaína a los narcotraficantes sudamericanos. La entrega de la droga se realizaba en el Océano Atlántico, desde un buque nodriza hasta los navíos de la organización procedentes de la costa occidental africana. Los navío de la organización estaban encargados de transportar la cocaína hasta las costas españolas. La organización contaba con una flota de cinco navíos receptores. En febrero de 2006, las autoridades españolas pudieron desmantelar esta organización delictiva, por medio de operativos terrestres y marítimos. Una nave de la organización delictiva, con nombre "Baía Azul" (el nombre es correcto), zarpó del puerto de Mindelo, Cabo Verde, para encontrarse con un buque "nodriza" en el Océano Atlántico. El buque "nodriza" entregó 2.465,31 kilogramos de cocaína a la nave "Baía Azul". Cuando la nave cargada de cocaína estaba trasladando la droga rumbo a las costas españolas, la Armada Española abordó e inspeccionó la nave "Baía Azul", en aguas internacionales. Como resultado de la inspección, los agentes españoles incautaron el cargamento de cocaína, detuvieron a los miembros de la tripulación y dirigieron la nave al puerto español más cercano.

caribeña, los narcotraficantes destinan una parte de la cocaína al mercado estadounidense y otra porción a los países de Europa occidental⁵⁴⁷. Desde el Caribe hasta Europa, la cocaína es transportada por medio de lanchas rápidas, buques de carga y buques contenedores. Recientemente, los narcotraficantes han comenzado a utilizar una cuarta ruta, en la cual las organizaciones delictivas emplean fletes marítimos para transportar cocaína desde Colombia y el Ecuador hasta Croacia, los Países Bajos y Montenegro. Igualmente, cada vez más a menudo, los narcotraficantes sudamericanos introducen cocaína a Europa occidental a través de los Balcanes, con la finalidad de emplear las rutas tradicionales del contrabando de opiáceos.

En cuanto a las dos primeras rutas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito señala que España realizó el 45% de las incautaciones de cocaína europeas, durante 2008⁵⁴⁸. Dos tercios de las incautaciones de cocaína españolas tuvieron lugar en aguas internacionales y un décimo estuvieron relacionadas con carga contenerizada. Únicamente una pequeña porción de las incautaciones se realizó cerca de las playas españolas. La misma tendencia está presente en las incautaciones portuguesas. Por su parte, las autoridades holandesas han mejorado las medidas de control de los contenedores y reforzado los esfuerzos para detener los cargamentos de droga ilícitas antes de su arribada a Holanda.

La Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes menciona que dentro de la ruta de los Balcanes, las autoridades de Eslovenia incautaron 381 kilogramos de cocaína y 163 kilogramos de cocaína líquida en el puerto de Koper, durante 2008⁵⁴⁹. Asimismo, las autoridades de varios países

⁵⁴⁷ En cuanto a la ruta marítima de la cocaína a través del Caribe, la compañía asegurado Gard AS ("Measures to prevent drug smuggling", publicado en Loss Prevention Circular, número 8-09, julio de 2009, Noruega) señala que existe un incremento en el número de reportes de incidentes de detección de drogas relacionados con buques mercantes que hacen escala en los puertos de Venezuela, Colombia, Ecuador, así como países del Caribe.

⁵⁴⁸ Sobre este tema, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 12.

⁵⁴⁹ En ese sentido, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit.*,

africanos y americanos realizaron incautaciones de cocaína en alta mar, en particular, las autoridades colombianas incautaron un total de 198 toneladas de clorhidrato de cocaína, de los cuales 74,6 toneladas fueron en alta mar y en los puertos marítimos.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen menciona que Afganistán proporciona el 85% del suministro de heroína y de morfina mundial⁵⁵⁰. Aproximadamente, un tercio de la producción de heroína de Afganistán tiene como destino final Europa. La mayoría del contrabando de heroína afgana con destino a Europa se realiza principalmente por automóvil y por tren. Sin embargo, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes señala que los narcotraficantes también utilizan las rutas marítimas para introducir heroína en Europa⁵⁵¹. Algunas remesas de heroína se transportan vía marítima desde Asia sudoccidental y sudoriental hasta el África oriental para introducir las por los puertos de Djibouti, Eritrea, Kenya y la República Unida de Tanzania. Ulteriormente, la heroína tiene como destino final el consumo local o la reexpedición hacia Europa o América del Norte. Por su parte, el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías indica que durante el año de 2008, las autoridades de la Unión Europea, Noruega, Turquía y Croacia incautaron 8.8 toneladas de heroína⁵⁵².

En Asia occidental, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes apunta que los narcotraficantes transportan por vía marítima comprimidos de Captagon fabricados en laboratorios de Europa oriental⁵⁵³. La droga es ingresada por Turquía a través de su frontera con

p. 88

⁵⁵⁰ Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010...cit.*, p. 12

⁵⁵¹ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit.*, p. 88

⁵⁵² Sobre el particular, véase OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009... cit.*, p. 79.

⁵⁵³ Acerca del tráfico de drogas en Asia, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes*

Bulgaria, y después es reexpedida hacia la República Árabe Siria, con la finalidad de ingresar el Captagon en los países de la región de Asia occidental. En 2008, las autoridades Arabia Saudita, Bulgaria y Turquía incautaron 55 millones de comprimidos falsos de Captagon.

Las características geográficas de Oceanía propician el narcotráfico marítimo. La Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes menciona que la principal ruta marítima de contrabando de cocaína abarca desde Canadá hasta Australia⁵⁵⁴. Igualmente, algunas organizaciones delictivas transportan cocaína desde China hasta Australia. Recientemente, los narcotraficantes mexicanos han empezado a contrabandear cocaína a Australia. En 2008, el 80% de los contrabandos de cocaína estaban ocultos en cargamentos marítimos. Australia realizó el 99% de las incautaciones de la zona, las cuales sumaron un total de 842 kilogramos de cocaína. En 2009, las autoridades australianas incautaron un cargamento de 144 kilogramos de cocaína procedente de México.

Como hemos mencionado, la producción de anfetaminas no está limitada a ciertas áreas geográficas. Las anfetaminas son producidas en laboratorios clandestinos ubicados en el mismo mercado de consumo. Los narcotraficantes no requieren invertir una gran cantidad de dinero para establecer un laboratorio clandestino. Además, un laboratorio clandestino puede producir grandes cantidades de anfetaminas y metanfetaminas, así como generar grandes ganancias económicas. Un alto porcentaje de las incautaciones de anfetaminas y de metanfetaminas se realizan en los laboratorios clandestinos. No obstante, los laboratorios necesitan sintetizar ciertos precursores químicos para elaborar anfetaminas. La mayoría de estos precursores químicos están regulados por el sistema de control internacional, para evitar su desviación del comercio legal hacia la

correspondiente a 2009... cit., p. 88.

⁵⁵⁴ En relación al tráfico de drogas en Oceanía, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit.*, p. 88.

elaboración ilícita de drogas. Los países buscan endurecer sus controles sobre los precursores químicos para impedir su importación o su exportación ilegal. Sin embargo, los narcotraficantes mudan sus laboratorios hacia los países que presentan controles más laxos. El endurecimiento unilateral de las medidas de fiscalización sobre los precursores químicos no siempre genera una disminución del consumo de anfetaminas, ya que los narcotraficantes modifican las rutas de transporte de los precursores químicos o modifican los medios de elaboración de las anfetaminas. Así sucede, por ejemplo en América del Norte. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen indican que los Estados Unidos son el mercado más grande de anfetaminas de Norteamérica⁵⁵⁵. Las autoridades estadounidenses han mejorado los controles sobre los precursores químicos durante los últimos veinte años. Lo anterior generó un aumento sin precedentes del número de laboratorios clandestinos en México. Los precursores químicos entran a México a través del tráfico ilícito procedente de Asia occidental, África y Europa. Con el fin de evitar la entrada ilegal de precursores químicos, las autoridades mexicanas han comenzado a reforzar los controles de importación de efedrina y pseudoefedrina, desde 2007⁵⁵⁶. No obstante, los carteles de la droga han modificado sus rutas de contrabando o trasladado sus laboratorios a Centroamérica o Sudamérica. Como resultado de lo anterior, las autoridades de Nicaragua, Guatemala y Honduras han comenzado a realizar grandes incautaciones de precursores químicos o desmantelamientos de laboratorios clandestinos de metanfetaminas, durante los dos últimos años. En 2008, las autoridades

⁵⁵⁵ Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the americas... cit.*, pp. 29-31. También, OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 12.

⁵⁵⁶ En relación a las incautaciones de drogas sintéticas y precursores químicos, el Presidente de México (CALDERÓN HINOJOSA, Felipe, "Cuarto informe de gobierno", obtenido en: <http://cuarto.informe.gob.mx/> (consultado el 12 de diciembre de 2011)) señala que del 1 de septiembre de 2009 al 32 de julio de 2010, las autoridades mexicanas aseguraron 13.538,6 kilogramos, 10.230,5 litros y 4.000 unidades de metanfetaminas; 1,5 kilogramos y 5.000 unidades de anfetamina; 3.963,8 kilogramos de pseudoefedrina; 5.351 de éxtasis; y 5.785 kilogramos de efedrina. No obstante, el informe presidencial no desglosa el número de incautaciones provenientes del narcotráfico marítimo.

guatemaltecas incautaron un envío marítimo de preparaciones farmacéuticas procedente de Hong Kong. Igualmente, en 2006, las autoridades de Argentina y Costa Rica realizaron incautaciones de precursores químicos, cuyo destino final eran los laboratorios mexicanos.

23 Las consecuencias negativas del narcotráfico marítimo

El sistema de fiscalización internacional de drogas busca salvaguardar la salud pública⁵⁵⁷. Con base en lo anterior, podemos señalar que un indicador imperfecto del problema mundial de drogas es la prevalencia del consumo de droga ilícitas, así como el número de consumidores de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. La UNODC establece los siguientes niveles de uso de drogas ilícitas en el mundo: a) entre 155 a 250 millones de personas utilizaron algún tipo de droga ilegal durante 2008; b) existen entre 16 a 38 millones de personas presentan problemas de uso de drogas; y c) entre 11 a 21 millones de personas se inyectan drogas. Durante 2008, la cannabis fue la droga ilícita más consumida a nivel mundial, con un total de entre 129 a 190 millones de consumidores. Las anfetaminas y el éxtasis ocuparon el segundo lugar con un rango estimado de usuarios de 14 a 53 millones y de 10 a 26 millones respectivamente. La cocaína fue la tercera droga más empleada, con 16 millones de consumidores. En último lugar estuvieron los

⁵⁵⁷ En cuanto al impacto en la salud pública derivado del consumo de drogas ilícitas, la UNDOC (*informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit.*, pp. 3-4) señala que los opiáceos son el grupo de drogas más problemáticas a nivel mundial, en particular en Asia y Europa. El uso de los opiáceos puede conducir una grave dependencia, elevadas tasas de violencia y altos índices de mortalidad. Además, la consumación de opiáceos está asociada con el VIH/SIDA y la hepatitis B y C. La segunda droga más problemática para la salud mundial es la cocaína, en especial para los Estados Unidos. La cocaína es la segunda droga más adictiva, después de la heroína. Durante el año 2008, en los Estados Unidos, el 40% de las muertes relacionadas con el consumo de drogas estuvo relacionados con la cocaína. Por su parte, el grupo de las anfetaminas está clasificado como el tercer grupo de drogas más peligrosas para la salud del consumidor. Del total de tratamientos y rehabilitaciones de drogodependientes, la proporción de tratamientos para consumidores de anfetaminas representa el 5% en África, el 10% en Europa, el 12% en América, el 20% en Oceanía y el 21 % en Asia. Por último, la cannabis es la droga más consumida en el mundo. Las muertes relacionadas con el consumo de la cannabis son escasas y la dependencia a la cannabis aparece únicamente después de largos periodos de uso.

opiáceos, con 15 millones de usuarios⁵⁵⁸.

En el caso particular de Europa, el Observatorio Europeo de las drogas y las Toxicomanías indica que el consumo del cannabis es banalizado y generalizado entre la sociedad⁵⁵⁹. Los jóvenes europeos inician el empleo de la cannabis a una edad más temprana. Las anfetaminas y el éxtasis son el segundo grupo de drogas más empleado en Europa. En 2008, 2 millones de europeos consumieron algún tipo de anfetamina y 2.5 millones emplearon éxtasis. Actualmente, el consumo de la cocaína está aumentando entre la población europea. Durante 2008, 4 millones de europeos consumieron cocaína. Además, existe un aumento del policonsumo y de la politoxicomanía entre los jóvenes.

Además de los problemas para la salud pública, el narcotráfico marítimo también genera problemas para los países de tránsito y la gente del mar. A continuación analizaremos la problemática producida por el tráfico ilícito de drogas en estas dos áreas.

23.1 Las repercusiones negativas del tráfico ilícito de drogas en los países de tránsito

Durante la pasada década, la ONU ha reconocido una relación entre inestabilidad política y el tráfico de drogas. Todos los países son vulnerables a los problemas derivados del tráfico ilícito de drogas. Sin embargo, los países con problemas preexistentes de gobernabilidad y desarrollo son más propensos a sufrir las consecuencias negativas del narcotráfico. El tráfico ilícito de drogas crea un círculo vicioso donde el narcotráfico mina el Estado

⁵⁵⁸ En cuanto a los índices del uso de drogas ilícitas a nivel mundial, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 12

⁵⁵⁹ Sobre los niveles del uso de drogas ilícitas en Europa, véase OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009... cit.*, pp. 42-78. También, ESTIEVENART, Georges, *op. cit.*, pp.15 y ss.

de Derecho, y el debilitamiento del Estado de Derecho facilita el tráfico ilícito de drogas⁵⁶⁰.

Igualmente, el impacto negativo del tráfico ilícito de drogas genera distintas consecuencias negativa en los países de tránsito, con base en los siguientes dos supuestos⁵⁶¹: a) si existen insurgentes o hay producción ilícita de droga en el país; o b) si hay presencia de narcotraficantes poderosos en el país.

En el primer supuesto, los insurgentes participan, organizan, o manejan el tráfico de drogas, con el fin de obtener fondos para financiar sus actividades.

Por otro lado, los países de tránsito con grupos criminales poderoso presentan altos índices de violencia, de corrupción, un bajo nivel de cumplimiento de la ley y pérdida de la capacidad estatal y legitimidad. La violencia en los países de tránsito desemboca en un alto índice de asesinatos. Al mismo tiempo, los grupos organizados tienen la capacidad económica para corromper a los miembros del gobierno o a las autoridades judiciales con la finalidad de impedir el cumplimiento de la ley⁵⁶².

En ambos casos, los narcotraficantes o grupos armados amenazan o asesinan a los miembros del poder judicial, los periodistas o activistas

⁵⁶⁰ En estos términos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the americas... cit.*, p. 33.

⁵⁶¹ La afirmación corresponde a la OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *Crime and instability: Case studies of transnational threats*, Viena, 2010, pp. 1-2.

⁵⁶² En cuanto al vínculo de corrupción y narcotráfico, el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta creado por la Comisión de Estupeficientes de la ONU (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos... cit., p. 3) estudia el vínculo existente entre la corrupción y el tráfico ilícito de drogas, con base en los informes bianuales aportados por los Estados miembro. Para combatir la corrupción generada por el tráfico de drogas, el Grupo de trabajo urge a los Estados a implementar las siguientes medidas: "examinar las causas que contribuyen a la corrupción en el seno de las organizaciones nacionales de aplicación de la ley y adoptar medidas para hacerlos más fuertes y resistentes a esa conducta reprobable. Se debería encarar circunstancias tales como bajos sueldos, capacitación insuficiente, carencia de equipo, legislación deficiente y procedimientos operativos mal supervisados, y se deberían adoptar medidas para fomentar la confianza pública en las autoridades de aplicación de la ley."

implicados en la investigación de los sucesos relacionados con el tráfico ilícito de drogas. Además, el tráfico de drogas está asociado con el tráfico de armas.

La ruta de la cocaína es el caso más documentado. Como anteriormente hemos indicado, la cadena de suministro de la cocaína inicia en Sudamérica y finaliza en los Estados Unidos o Europa.

En relación con el primer destino, tradicionalmente la cocaína era transportada directamente desde Colombia hasta los Estados Unidos. Sin embargo, los narcotraficantes han modificado sus rutas para evitar las incautaciones. Esta situación ha transformado a Venezuela, Ecuador y Brasil en países afectados por el tránsito de drogas ilícitas.

La UNODC menciona que desde finales de la década de los noventa, Venezuela ha experimentado un repunte en la violencia⁵⁶³. De 1990 a 2009, Venezuela ha incrementado el número de homicidios anuales de 2.000 a más de 16.000. Asimismo, en 2009 Venezuela presentó las tasas de homicidio más altas del mundo.

Esta misma tendencia se presenta en Ecuador. El Informe Mundial sobre las Drogas de 2010 de la UNODC establece que la provincia ecuatoriana de Esmeraldas comparte frontera con Colombia⁵⁶⁴. Por tal motivo, los narcotraficantes transportan la cocaína por esta zona. La provincia de Esmeralda presente las tasas de homicidio más altas de homicidios. De 1990 a 2008, Ecuador también incrementó el número de homicidios por cada 100.000 habitantes, de 10 a 19.

La siguiente etapa de la ruta de la cocaína es Centroamérica o el Caribe.

⁵⁶³ Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 233-235. También, véase UNODC, *The threat of narco-trafficking in the americas... cit.*, p. 33.

⁵⁶⁴ Sobre el particular, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 233-235.

Igualmente, estas regiones presentan una estrecha relación entre el tránsito de la droga y altas tasas de violencia. La UNODC indica que en el Caribe, Trinidad y Tobago, Santa Lucía y la República Dominicana son empleadas como una ruta de tránsito de la cocaína emanada de Venezuela con rumbo a los Estados Unidos⁵⁶⁵. El aumento de la violencia en Trinidad y Tobago está relacionado en el creciente tránsito de drogas por el país. De 1992 a 2008, la tasa de homicidios se ha cuadruplicado de 7 a 30 asesinatos por cada 100.000 habitantes. Igualmente, en Santa Lucía y en la República Dominicana se ha duplicado la tasa de homicidios, de 9 a 21 por 100.000 entre 1996 y 2003, y de 14 a 27 por 100.000 entre 1999 y 2005, respectivamente. Las tres islas caribeñas antes mencionadas tiene en común su posición estratégica en el tráfico de cocaína.

Asimismo, El Salvador, Honduras, Guatemala y Belice representan el triángulo norte de Centroamérica. La UNODC señala que los cuatro países que integran el triángulo norte de Centroamérica presentan una tasa de homicidios de tres a cinco veces más alta que en México⁵⁶⁶. El triángulo norte de Centroamérica es la región con la tasa más alta de Homicidios del mundo. En Guatemala, la provincia del Petén es la región con mayor tráfico de drogas, ya que sus características geográficas permiten el fácil acceso a la frontera mexicana. Esta situación genera que la provincia de Petén tenga la tasa más alta de homicidios del país.

También, la provincia hondureña de Atlántida presenta altas tasas de homicidio, ya que esta región posee un puerto clave para el tráfico ilícito de cocaína. En la provincia de Atlántida, 1 de cada 1.000 habitantes fue asesinado durante 2008. Igualmente, otras provincias con puerto clave para

⁵⁶⁵ En cuanto a los efectos negativos del tráfico de drogas en el Caribe, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 235-237. También, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the Americas... cit.*, pp. 34-35.

⁵⁶⁶ En relación a los Estados de Centroamérica afectados por el tráfico de drogas, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 239-240.

el narcotráfico marítimo muestran altas tasas de homicidio, como son⁵⁶⁷: Sonsonate, en El Salvador; Escuintla, en Guatemala; y Michoacán, en México.

En contrasentido, los países del sur de Centroamérica no presentan altas tasas de homicidio, debido a que esa región no está afectada por el tráfico ilícito de drogas.

Desde finales de la década de los noventa, México se ha transformado en la parte más importante de la cadena del tráfico ilícito de cocaína procedente de Colombia. Los carteles mexicanos tienen poder económico para corromper a las autoridades mexicanas, así como para acceder a armamento militar para ejercer una violencia extrema en ciertas zonas del país.

La UNODC apunta que de 2006 a 2008, las tasas de homicidio en México ascendieron de forma drástica, de 8.000 a 14.000⁵⁶⁸. Además, de diciembre de 2006 a febrero de 2009, 40.000 miembros de los carteles han sido arrestados. Los carteles mexicanos han comenzado a participar en otras actividades delictivas como son: tráfico de inmigrantes; secuestro; y extorsión.

Un impacto negativo común producido por la violencia en los países de tránsito es la emigración de la fuerza de trabajo calificada. El Banco Mundial cataloga a varios países del Caribe y de América del Sur como aquellos

⁵⁶⁷ Sobre el particular, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 239.

⁵⁶⁸ Sobre las consecuencias negativas del tráfico ilícito de drogas en México, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 237-239.

En el mismo sentido, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-589/10, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 10 de septiembre de 2010) señala la siguiente: "Nuestro país, como Estado que se encuentra entre la ruta de los países productores de psicotrópicos y los mercados de consumo en Norteamérica, ha reconocido vínculos existentes entre el tráfico ilícito y otras actividades delictivas organizadas, relacionadas con él. El cual socava las economías y amenaza la estabilidad, seguridad y la soberanía de los Estados; reconociendo también que el tráfico ilícito es una actividad delictiva a nivel internacional que exige una urgente cooperación."

países que sufren de las tasas más altas de emigración calificada en el mundo, debido a que muchos trabajadores calificados emigran al exterior para evitar el crimen y la violencia local⁵⁶⁹.

Igualmente, otro impacto negativo común es el alto nivel de corrupción existente en los países afectados por el tránsito de drogas ilícitas. El Banco Interamericano de Desarrollo señala que en 2004, el 10% del Producto Interno Bruto de América Latina fue consumido en sobornos⁵⁷⁰. Además, en 2005 las autoridades guatemaltecas destituyeron a 15.000 de 21.000 policías, por estar involucrados en el secuestro de camiones, tráfico de drogas y extorsión. Asimismo, desde 2005 el gobierno guatemalteco ha depurado en dos ocasiones a las agencias antidrogas, ya que los máximos encargados de las agencias antidrogas estaban vinculados con los carteles de la droga. De igual manera, las agencias antidrogas de México y del Salvador también han presentado casos graves de corrupción⁵⁷¹. Desde el año 2000, el ejército mexicano es la institución encargada de la lucha contra el narcotráfico, debido a los casos de corrupción presentes en las autoridades civiles⁵⁷².

Los buenos resultados de las interdicciones y las nuevas tendencias del mercado han convertido a Europa en el segundo destino de la cocaína sudamericana. La República Dominicana es un país afectado por el tráfico de droga con destino a los Estados Unidos. No obstante, desde 2005, la República Dominicana también sufre el narcotráfico marítimo con destino a

⁵⁶⁹ Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the americas... cit.*, p. 33.

⁵⁷⁰ En estos términos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The threat of narco-trafficking in the americas... cit.*, p. 33.

⁵⁷¹ Sobre los casos de corrupción presentes en las agencias antidrogas de Guatemala, México y Honduras, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 239-240.

⁵⁷² En relación a las lucha contra el narcotráfico por parte del fuerzas armadas de México, ASTORGA ("México: tráfico de drogas, seguridad y terrorismo", en AAVV, *Narcotráfico: Europa, EEUU, América Latina*, Editorial Publicacions i Edicions Universidad de Barcelona, Barcelona, 2007, pp. 155-157) menciona que la intervención del ejército en la lucha contra el narcotráfico no ha sido la estrategia apropiada, pues las fuerzas armadas mexicanas se han visto implicadas en problemas de corrupción y violación a los derecho humanos.

Europa. Lo anterior ha generado que los narcotraficantes dominicanos empiecen a tener un mayor poder económico. La UNODC indica que actualmente, los traficantes dominicanos son el segundo grupo de narcotraficantes arrestados en España, por debajo de los narcotraficantes colombianos⁵⁷³.

Como ya hemos señalado, la cocaína con destino Europa transita por los países pertenecientes a África occidental. Los narcotraficantes sudamericanos transportan por vía marítima la droga hasta Guinea-Bissau y Guinea en el norte, así como Benín en el sur. En esta región africana, la cocaína tiene un gran valor dentro de las economías locales. Este factor permite que los narcotraficantes puedan acceder a los niveles más altos del gobierno y el ejército. En Guinea-Bissau, los altos mandos del ejército y de la armada, así como varios ministros del gobierno han estado involucrado en el tráfico de drogas⁵⁷⁴. Además, las incautaciones realizadas por la policía son confiscadas por miembros del ejército, para posteriormente desaparecer. En abril de 2010, el gobierno de los Estados Unidos señaló que las fuerzas armadas de Guinea-Bissau son controladas por personas designadas por los traficantes de drogas⁵⁷⁵.

Los mismos grados de corrupción están presentes en Guinea. La guardia presidencial, comandada por uno de los hijos del presidente, se vio implicada en incidentes de tráfico ilícito de drogas. Igualmente, en Sierra Leona, el ministro del transporte fue destituido debido a que su hermano estuvo implicado en la mayor incautación de cocaína del país⁵⁷⁶.

⁵⁷³ En estos términos, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 236.

⁵⁷⁴ Así sucede, por ejemplo con el Ministro de Interior y el encargado de la Policía Judicial de Guinea-Bissau. Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, Viena, 2010, p. 236.

⁵⁷⁵ La afirmación corresponde a OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, pp. 242-243. También, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment... cit.*, p. 236.

⁵⁷⁶ En cuanto a la corrupción relacionada con el tráfico de drogas en Guinea, véase

Gambia también comienza a tener graves problemas de corrupción relacionados con el tráfico de drogas. En marzo de 2010, el presidente de Gambia ordenó el arresto de 11 oficiales de alto nivel, por tener nexos con el tráfico de drogas. Entre los oficiales destituidos se destacan: el director y el subdirector de la agencia nacional antidroga; el jefe y el subjefe de la policía nacional; el jefe y el subjefe de la armada; y el ministro de pesca⁵⁷⁷.

Los países de África occidental no presentan altos índices de violencia o una elevada tasa de homicidios, ya que la corrupción en la zona ha evitado los conflictos dentro de la estructura delictiva⁵⁷⁸.

23.2 Las repercusiones negativas del narcotráfico marítimo para los propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con el transporte marítimo

La Asamblea General de las Naciones Unidas señala que ningún naviero puede descartar totalmente que sus buques transporten drogas ilícitas, ya que no existen rutas marítimas seguras. Además, existen rutas marítimas de alto riesgo, las cuales son la línea directa entre los países productores y los países consumidores de drogas⁵⁷⁹.

En particular, los narcotraficantes buscan aprovechar las líneas regulares de transporte marítimo para traficar las drogas dentro de los contenedores comerciales. Los buques de líneas regulares y los puertos marítimos de contenedores están afectados por el narcotráfico marítimo, debido a que las rutas de las líneas regulares de transporte marítimo comercial influyen en los

OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment... cit.*, p. 236.

⁵⁷⁷ Sobre este particular, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO Viena, 2010, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 244.

⁵⁷⁸ En ese sentido, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO Viena, 2010, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 244.

⁵⁷⁹ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General, Los océanos y el derecho del mar, A/53/456, 5 de octubre de 1988, Nueva York, pp. 22-23.

planos, operaciones y los puertos utilizados por los narcotraficantes. Además, como anteriormente hemos mencionado, las rutas marítimas de la droga son flexibles. Los narcotraficantes diversifican los puertos utilizados en las rutas marítimas de tráfico de drogas, con la finalidad de evitar incautaciones. En algunos casos, la inauguración de nuevas rutas regulares para cargamentos legales produce nuevas rutas de narcotráfico marítimo. Los narcotraficantes analizan los cambios de las rutas de los buques, las actividades de los puertos comerciales y los acuerdos de transporte comercial para explotar sus áreas vulnerables y transportar sus mercancías de la forma más eficiente y segura⁵⁸⁰.

La OMI señala que el tráfico ilícito de drogas amenaza dos frentes del transporte marítimo. El primer frente está relacionado con el despacho de la carga por parte de la aduana marítima de entrada o de salida. El segundo frente está vinculado con el abuso de drogas por parte de la tripulación, lo cual amenaza la seguridad del buque. Asimismo, el transporte marítimo se puede ver afectado por los siguientes factores negativos⁵⁸¹:

1. La intercepción o el decomiso de grandes cantidades de drogas

⁵⁸⁰ Así sucede, por ejemplo con la ruta de la línea regular entre Ucrania y Colombia. En noviembre de 2000, un buque comercial cargado con bananas arribó al puerto de Ilychevsk, en Ucrania. Los paquetes de bananas escondían 3.000 kilogramos de bananas. La compañía naviera que transportaba las bananas había iniciado la ruta regular seis meses antes del incidente. Durante esos seis meses, los narcotraficantes habían utilizado esa ruta regular en otras dos ocasiones. En el mismo sentido, la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos señala que algunos puertos sin antecedentes de tráfico de drogas se han visto implicados en el narcotráfico marítimo debido a la apertura o la modificación de una ruta de línea regular. Al respecto, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 192-194.

⁵⁸¹ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional*, A.872(20), 27 de noviembre de 1977, Londres, pp. 4-5.

En el mismo sentido MCNICHOLAS (*Maritime Security. An Introduction... cit.*, pp. 213-215) señala que los narcotraficantes pueden ejercer violencia en contra de los miembros de la tripulación con la finalidad de recuperar o transportar hasta el destino final los cargamentos de gran valor económico. Además, los narcotraficantes han corrompido a los miembros de la tripulación, para que estos últimos escondan y transporten droga a bordo del buque o permitan el acceso al barco de polizones cargados con drogas y armas.

Igualmente, la compañía noruega de seguros marítimos Gard AS (*Measures to prevent drug smuggling... cit.*) urge a las compañías navieras y a la tripulación de los buques a que tomen medidas de seguridad especiales, si sus buques hacen escala regularmente en los puertos de Colombia, Ecuador, México y Venezuela.

- pueden dar lugar a enfrentamientos armados por parte de las organizaciones criminales;
2. La gente de mar puede ser corrompida por los narcotraficantes para transportar droga de los países productores a los países consumidores;
 3. Las incautaciones de la droga a bordo del buque producen que las naves sufran multas, retrasos, detenciones o confiscaciones a cargo de las autoridades del Estado rector del puerto. Además, las autoridades competentes del Estado rector del puerto puede interrogar, detener, procesar o encarcelar a los miembros de la tripulación, como consecuencia de las investigaciones del suceso delictivo.
 4. Como ya hemos señalado, las compañías navieras no pueden tener la plena certeza de que no se transportan sustancias ilícitas en sus buques. No hay rutas de navegación seguras. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son considerados de alto riesgo y peligro por parte de la autoridad aduanera. No obstante, las organizaciones delictivas internacionales utilizan rutas en circuito para evitar la intercepción de su mercancía en los países de destino.

24 El narcotráfico marítimo: una amenaza para la protección marítima

Como anteriormente hemos mencionado, el narcotráfico marítimo es clasificado como una amenaza a la protección marítima. Sin embargo, el narcotráfico es una amenaza a la protección marítima con características especiales. El Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha señalado que el tráfico de drogas es una actividad delictiva, por lo que no debe entremezclarse con cuestiones relacionadas con el terrorismo o la protección marítima, debido a que el narcotráfico marítimo no pone en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la

seguridad de los buques. Por tal motivo, las disposiciones para combatir el narcotráfico marítimo no están incluidas en normas internacionales en materia de protección marítima, como es el Código PBIP⁵⁸². Sin embargo, las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas⁵⁸³, elaboradas por el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad marítima, recomiendan incorporar al tráfico ilícito de drogas como otra amenaza a tomar en cuenta al momento de desarrollar la evaluación del buque, el plan de protección del buque y el plan de protección de la instalación portuaria.

En contrasentido, la OEA considera que el tráfico ilícito de drogas es una amenaza para la seguridad de las embarcaciones o las instalaciones portuarias, por lo que las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS pueden ayudar a eliminar el narcotráfico marítimo⁵⁸⁴. Igualmente, Colombia considera que el narcotráfico pone en peligro la protección de los buques y de la gente de mar. Como hemos mencionado, Colombia es el principal productor y exportador de cocaína del mundo. Una gran parte de las exportaciones de la cocaína se realiza a través del transporte marítimo. Por tal motivo, la delegación de Colombia que participa en el Comité de Facilitación de la OMI ha manifestado lo siguiente⁵⁸⁵:

“el flagelo del narcotráfico está relacionado en múltiples ocasiones con actos delictivos y puede ser motivo de actos terroristas directos conexos o constituir la base para su financiación, poniendo en peligro la protección del buque y de las instalaciones portuarias, y de las actividades marítimas en general. Colombia ha examinado las consecuencias del narcotráfico y ha llegado a la conclusión de que tanto los capitanes como los tripulantes de buques de tráfico marítimo

⁵⁸² Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del 31º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, FAL 31/20, adoptada el 23 de agosto de 2004, Londres, p. 19

⁵⁸³ Vide. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Revision of the Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic substances and Precursor Chemicals on Ships (Resolution A.872(20)), A.985(24), adoptada el 1 de diciembre de 2005, Londres.

⁵⁸⁴ Sobre el tema, véase ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, Estudio hemisférico del narcotráfico marítimo... cit., p. 8.

⁵⁸⁵ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del 31º periodo de sesiones del Comité de Facilitación... cit., p. 19

internacional se ven expuestos a verse involucrados en situaciones delictivas como el tráfico ilícito de estupefacientes y el desvío de productos químicos, por lo que se hace indispensable continuar formando y capacitando de manera permanente a la gente de mar, para así evitar al máximo cualquier tipo de incidentes relacionados con el narcotráfico, y de la misma manera prevenir la relación del tráfico ilícito con la delincuencia organizada internacional e impedir que grupos terroristas utilicen el transporte marítimo como medio para realizar sus fechorías. Colombia opina asimismo que es necesario abarcar dentro de esta necesidad de formación las posibles situaciones de narcoddependencia a bordo, que también representan un riesgo crítico para la protección del buque.”

En el mismo sentido, el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la Oferta de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes reconoce que el tráfico de drogas está relacionado con sucesos de violencia, debido que el tráfico de drogas está estrechamente vinculado con el contrabando de armas⁵⁸⁶.

Asimismo, las autoridades españolas han reportado incidentes relacionados con el narcotráfico y la protección marítima, en donde los miembros de la

⁵⁸⁶ Con base en el examen de los resultados logrados por los Estados miembro con miras a alcanzar la reducción de la oferta, el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la Oferta creado por la Comisión de Estupefacientes de la ONU (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos... cit., p. 5) urge a los Estados miembro a examinar las siguientes medidas con miras a reducir la violencia generada por la relación existente en el tráfico de drogas y el de armas: “reforzar los mecanismos de lucha contra el tráfico de armas, en particular reforzar la capacidad de aplicación coercitiva de la ley, fortalecer los mecanismos internos de control del comercio lícito de armas para impedir la desviación de las mismas y establecer grupos de tareas interinstitucionales para garantizar un enfoque global de la lucha contra las redes delictivas organizadas dedicadas al tráfico de armas y al de drogas.”

En el mismo sentido, MCNICHOLAS (*Maritime Security. An Introduction...* cit., pp. 213-215) menciona que los narcotraficantes pueden intercambiar drogas ilícitas por armas.

Así sucede, por ejemplo con los narcotraficantes mexicanos y las organizaciones criminales de los Estados Unidos. GOODMAN y MARIZCO (“U.S. Firearms Trafficking to Mexico: New Data and Insights Illuminate Key Trends and Challenges” publicado en *Working Paper Series on U.S. -Mexico Security Cooperation*, Woodrow Wilson International Center for Scholars, septiembre 2010, pp. 23-24) indican que el 80% de las armas incautadas por las autoridades mexicanas proceden de los Estados Unidos, lo cual representa 60,000 de las 75,000 armas incautadas. Asimismo, existen casos en donde los individuos involucrados en el tráfico ilícito de drogas a los Estados Unidos, también participan en el tráfico de armas a México. El tráfico de armas de Estados Unidos a México se realiza vía terrestre. Sin embargo, los traficantes transportan utilizan como ruta marítima Florida-Guatemala-México.

tripulación de un buque han alterado los dispositivos de seguridad o han incumplido las medidas de protección del buque para evitar la localización de la nave durante el embarque o el transporte de droga. Igualmente, el Servicio de Vigilancia Aduanera ha notificado sucesos en los cuales el capitán del buque sospechoso ha realizado maniobras peligrosas en alta mar, para esquivar la intercepción por parte de las autoridades competentes. Tanto la alteración de los dispositivos de seguridad como las maniobras de evasión ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques que navegan por las rutas marítimas comerciales, lo cual representa una amenaza para la protección de los buques y las instalaciones portuarias⁵⁸⁷. Por tal motivo, consideramos que el narcotráfico debe ser considerado como una amenaza para la protección marítima e incorporado al marco normativo internacional en la materia, como es el Código PBIP.

Las características especiales del narcotráfico marítimo influyen en sus vínculos con otras amenazas a la protección marítima. El narcotráfico

⁵⁸⁷ Así sucede según se desprende de la sentencia del Audiencia Nacional (16 de junio de 2009, rec. 10864/2008), cuyo antecedentes de hecho se pueden resumir de la siguiente manera: El día 30 de enero de 2006, el buque de una organización criminal española zarpó del Puerto de Vigo, con la finalidad de encontrarse con otro barco frente a las costas de África occidental. El buque hizo escala en la isla de San Vicente, República de Cabo Verde. Después de unos días, el buque partió de Cabo Verde, para posteriormente realizar labores de pesca con la finalidad de simular las actividades delictivas. Después, el buque tomó rumbo hacia las coordenadas del encuentro. Mientras tanto, los miembros de la tripulación adaptaron el buque para esconder los paquetes de droga dentro de la nave, y un tripulante anuló la antena del puente de mando, que permite la localización geográfica del buque, y cuyo correcto funcionamiento es obligatorio por razones de seguridad y salvamento. Durante las maniobras antes mencionadas, un unidad policíaca española comprobó que la derrota seguida por la embarcación no se correspondía con la específica de un buque dedicado a la pesca, que sus maniobras eran anómalas y que llevaba varios días sin emitir la señal de posicionamiento. Estos generaron que el Servicio de Vigilancia Aduanera decidiera inspeccionar la nave. El día 16 de marzo, a 200 millas al oeste del Cabo de San Vicente el Servicio de Vigilancia Aduanera "Avanto" intentó parar al buque sospechoso, en tanto que el buque emprendió la huida a toda máquina. Al mismo tiempo, los tripulantes del barco lanzaban al mar buena parte del cargamento ilícito. Para evitar la huida, los agentes decidieron saltar a bordo del buque pesquero y conminaron al capitán y al patrón del barco a que detuvieran la marcha de la nave. Sin embargo, los últimos dos sujetos se negaron a parar las máquinas y a detener la embarcación. Los agentes realizaron disparos intimidatorios, por lo que el capitán y el patrón del buque accedieron a parar las máquinas del barco. Las autoridades españolas incautaron 777,18 kilogramos de cocaína, valorados en 24.905.638,89 euros.

marítimo presenta nexos con otras amenazas a la protección marítima. La Asamblea de la OMI y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas han alertado sobre la conexión estrecha entre el terrorismo internacional y tráfico ilícito de drogas⁵⁸⁸. Como anteriormente hemos señalado la piratería y terrorismo marítimo también pueden presentar vínculos entre sí. Sin embargo, la naturaleza de la conexión entre el narcotráfico marítimo y el terrorismo marítimo tiene una naturaleza distinta al vínculo existente entre la piratería y el terrorismo marítimo, debido a que los traficantes de drogas no tienen como objetivo principal poner en peligro la vida de la tripulación o la seguridad del buque. Un grupo terrorista puede establecer vínculos con el narcotráfico marítimo con la finalidad de financiar sus actividades violentas, debido a que el tráfico ilegal de drogas genera importantes ganancias ilícitas⁵⁸⁹.

⁵⁸⁸ Vide. ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, de fecha 28 de septiembre de 2001, Creación del Comité contra el Terrorismo, Nueva York. También, ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1456 (2003) del Consejo de Seguridad, de fecha 20 de enero de 2003, Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores sobre la lucha contra el terrorismo, Nueva York. Igualmente, ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Revision of the Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic substances and Precursor Chemicals on Ships (Resolution A.872(20)), A.985(24), adoptada el 1 de diciembre de 2005, Londres.

El Consejo de Seguridad (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1373 (2001)... cit.) establece lo siguiente: "Observa con preocupación la estrecha conexión que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia organizada transnacional, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y la circulación ilícita de materiales nucleares, químicos, biológicos y otros materiales potencialmente letales, y a ese respecto pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacionales, subregional, regional e internacional para reforzar la respuesta internacional a este grave problema y a esta gran amenaza a la seguridad internacional;...".

⁵⁸⁹ En estos términos, véase OFFICE OF NATIONAL DRUG CONTROL POLICY, National Drug Control Strategy, Washington, D.C., 2010. También, WHITE HOUSE, The National Strategy for Maritime Security... cit.

En contrasentido, ASTORGA ("México: tráfico de drogas, seguridad y terrorismo... cit., pp. 144-145) indica que el gobierno de los Estados Unidos cambió sus prioridades de seguridad después de los atentados terroristas del 11-S. El narcotráfico salió de la agenda de seguridad del gobierno de los Estados Unidos. Sin embargo, la Administración de Cumplimiento de Leyes sobre las Drogas (*Drug Enforcement Administration*, DEA) asociaron al terrorismo con el narcotráfico para no perder prioridades en la nueva agenda de seguridad de los Estados Unidos. Las Autoridades de la DEA citaron los siguientes ejemplos: los talibanes y el tráfico de opio; y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia y el tráfico de cocaína. La visión de la DEA cambió la cooperación demandada a sus países aliados e influyó los ordenamientos jurídicos nacionales e internacionales, así como las relaciones diplomáticas de los Estados Unidos.

25 El narcotráfico marítimo y el Derecho internacional: las medidas para disminuir el tráfico ilícito de drogas por mar

Como hemos mencionado, antes de la adopción de la Convención de la Haya de 1912, los Estados adoptaban medidas unilaterales para controlar, regular o prohibir la producción y el comercio de drogas dentro de su país. El primer esfuerzo internacional para llegar a una regulación internacional fue la Conferencia internacional sobre estupefacientes celebrada en Shanghai, 1909. La Conferencia de Shanghai produjo los siguientes resultados positivos: a) La adopción de acuerdos bilaterales entre países productores y países consumidora con la finalidad de eliminar el comercio de opio entre las partes participantes, entre los que se destaca el suscrito por Gran Bretaña y China; b) la adopción de recomendaciones no vinculantes, las cuales sirvieron para la creación de la Convención de la Haya de 1912; y c) el consenso de los participantes para enfocar el control de las drogas de forma multilateral.

El marco normativo internacional para la fiscalización de las drogas tuvo su origen en la epidemia de opio de China.

A partir de la primera década del siglo XX, los Estados y las organizaciones internacionales han estado desarrollando un marco legal internacional, cuya finalidad es luchar contra el tráfico ilícito de drogas. A continuación mencionamos los antecedentes de la legislación internacional vigente en contra del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicoactivas⁵⁹⁰:

1. La Convención Internacional del Opio (La Haya 1912): la Convención de la Haya 1912 diseñó un freno para los cargamentos de narcóticos que no fueran utilizados con propósitos médicos. El

En cuanto a los estudios realizados por la DEA sobre los nexos existentes entre el narcotráfico y el terrorismo, véase UNITED STATES DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, "United States Policy toward Narco-Terrorism in Afghanistan", obtenido en: <http://www.justice.gov/dea/pubs/cnqrtest/ct021204.htm> (consultado el 29 de junio de 2010); UNITED STATES DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, "Narco-Terrorism: International Drug Trafficking and Terrorism – a Dangerous Mix... cit.

⁵⁹⁰ En cuanto a la evolución del marco internacional relativo al control de drogas, UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *A Century of International Drug Control... cit.*

capítulo I establece las siguientes obligaciones a las Potencias contratantes: controlar la producción y distribución de opio sin procesar; limitar el número de pueblos, puertos y las localidades, en donde la exportación e importación de opio sin procesar estuviera permitida; prevenir la exportación de opio sin procesar a países donde estuviese prohibida su importación; y realizar un mercado especial a los cargamentos de opio sin procesar destinado a la exportación. El Capítulo II dispone las siguientes obligaciones a los Estados parte: suprimir gradual y eficazmente la fabricación, el comercio interno y el uso de opio preparado; prohibir las importaciones y exportaciones de opio preparado, lo antes posible; y suprimir todas las exportaciones de opio preparado a países donde estuviere prohibida su importación. El Capítulo III señala las siguientes disposiciones con respecto al opio medicinal, la morfina, la heroína y la cocaína: limitar el empleo de la morfina y la cocaína a usos médicos únicamente; controlar a los fabricantes, importadores, exportadores y distribuidores de opio medicinal, morfina y cocaína; controlar las exportaciones de opio medicinal, morfina y cocaína, a través de la concesión de permisos. El capítulo IV está enfocada el problema de epidemia del opio en China, por lo que se exhorta a las Potencias contratantes a adoptar medidas para impedir la entrada contrabando a China del opio en bruto o preparado, de la morfina y de la cocaína. Por su parte, el gobierno de China debe tomar medidas análogas para suprimir el contrabando desde China hacia las colonias extranjeras y los territorios en arriendo. El Capítulo V indica que las Potencias contratantes deben tipificar como delito la posesión ilegal de opio, de morfina y de cocaína, dentro de sus legislaciones nacionales.

La Convención de la Haya de 1912 fue poco implementada debido a que los mayores productores de drogas, como Bolivia, Perú, Servia y Turquía, no participaron en la Convención, así como el inicio de la Primera Guerra Mundial. Únicamente ocho países ratificaron la

Convención⁵⁹¹.

2. La Convención Internacional sobre Opio (Ginebra 1925), la Convención para limitar la elaboración y regular la distribución de drogas (Ginebra 1931) y la Convención para la Supresión del Tráfico Ilícito de Drogas Nocivas (Ginebra 1936): las tres convenciones de Ginebra fueron auspiciadas por la Liga de Naciones. Asimismo, estos tres instrumentos internacionales restringieron el tráfico lícito de narcóticos hasta la segunda Guerra Mundial.

En 1925 se firmaron dos tratados internacionales para regular el comercio de la droga. El primer instrumento es el Acuerdo concerniente a la fabricación, el comercio interior y el uso del opio preparado. El Acuerdo tenía como objetivo suprimir la producción y el comercio interno de los preparados de opio. Este instrumento solamente fue suscrito y ratificado por siete países. El segundo instrumento legal es la nueva Convención Internacional sobre Opio o Convención del 1925, que entró en vigor en 1928. La Convención de 1925 detalló el contenido de la Convención de la Haya, institucionalizó el sistema de control y extendió el espectro de control a la cannabis. Además, la Convención de 1925 adoptó los modelos británicos de autorización para importar y exportar, aún presentes en nuestros días. Ambas autorizaciones garantizan que el comercio internacional de sustancias narcóticas este controlado por las autoridades competentes de los países exportadores e importadores. La Convención de 1925 estableció que el permiso de importación debía contener la cantidad de sustancia para ser importada, el nombre y dirección del importador, así como el nombre y dirección del exportador. En cuanto al tráfico ilícito de drogas, el artículo 21 de la Convención de 1925 establecía que los Estados parte debían enviar

⁵⁹¹ Respecto a la Convención de Haya de 1912, DÍAZ MÜLLER (*El imperio de la razón. Drogas, Salud y Derechos Humanos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994, p. 22) menciona que el artículo 295 del tratado de Versalles dio fuerza a la Convención de la Haya de 1912, al proscribir y señalar como delito internacional el tráfico de opio. Asimismo, la Convención de la Haya de 1912 contenía medidas administrativas, y carecía de normas de carácter penal para perseguir el tráfico ilegal internacional de estupefacientes.

estadísticas anuales relativas a las confiscaciones realizadas como consecuencia de importaciones y exportaciones ilícitas. Asimismo, la Convención de 1925 creó un órgano imparcial denominado Comité Central Permanente del Opio. Las labores del Comité Central Permanente del Opio consistían en administrar la información estadística enviada por los Estados parte a Ginebra y vigilar el movimiento del mercado internacional.

El 13 de julio de 1931 se suscribió la Convención para limitar la fabricación y reglamentar la distribución de estupefaciente. La Convención de 1931 creó el Órgano de Fiscalización de Estupefacientes independiente de la Sociedad de Naciones. El objetivo del Órgano era vigilar el sistema de estimación obligatorias. El sistema de estimaciones obligatorias tenía como finalidad limitar la producción mundial de drogas a las cantidades necesarias para uso médico y científico. Por tal motivo, los Estados parte debía presentar una estimación de las cantidades necesarias de droga para uso médico y científico. En base a estas estimaciones, los Estados parte tenían que limitar la fabricación anual de drogas al total de la suma necesaria destinada al uso médicas y científicas. Si al final del año, una Parte contratante comprobaba que la cantidad producida sobrepasaba al total de las cantidades antes señaladas, el excedente se deducía de la cantidad que se debía fabricar el siguiente año. Asimismo, los Estados tenían que informar sobre las importaciones y exportaciones al Órgano de Fiscalización de Estupefacientes para que éste último pudiera ejercer un control indirecto del comercio mundial de drogas⁵⁹².

La Convención de 1936 fue el primer instrumento legal que abordó el problema del tráfico ilícito de drogas peligrosas. Los Estados parte de la Convención del 1936 se obligaron a adoptar las medidas

⁵⁹² En cuanto a las Convenciones de 1925 y 1931, DÍAZ MÜLLER (*op. cit.*, p. 11) menciona que la importancia de estas dos convenciones residen en la creación de un órgano de control para evaluar necesidades y confeccionar estadísticas. Además, al igual que la Convención de la Haya de 1912, las convenciones de 1925 y 1931 no contenían disposiciones penales para perseguir a los narcotraficantes.

legislativas necesarias para castigar y perseguir el producción, la preparación, la posesión, la venta, la distribución, la compra, la venta, la transporte, la importación y la exportación de drogas peligrosas⁵⁹³.

3. Los protocolos auspiciados por las Naciones Unidas: las Naciones Unidas auspiciaron acuerdos multilaterales para el control de drogas, a través de protocolos. El protocolo más destacado fue el Protocolo para Limitar y Reglamentar el Cultivo de la Adormidera y la Producción, el Comercio Internacional, el Comercio al por mayor y el Uso del Opio. Este protocolo es mejor conocido como el Protocolo sobre el Opio de 1953⁵⁹⁴. El Protocolo de 1953 limitó a siete el número de países exportador de opio. Los países autorizados para exportar opio estaban obligados a realizar las siguientes acciones: designar una agencia gubernamental para desempeñar los compromisos emanados de la Convención; limitar la producción a las áreas designadas por la agencia; establecer licencias de cultivo; vigilar que los productores autorizados entreguen toda la cosecha de opio a la agencia; y otorgar a la agencia el derecho exclusivo para importar, exportar y comercializar al por mayor el opio. La Convención de 1953 creó un consejo central para vigilar y supervisar el cumplimiento de las obligaciones. El consejo central estaba facultado para ordenar un embargo de la sobre producción de opio de un país exportador autorizado. Por su parte, los Estados parte no exportadores podían enviar al consejo central sus preocupaciones relacionadas con la plantación, cosecha, consumo domestico, exportación y almacenamiento de opio.

⁵⁹³ Sobre la Convención de 1936, DÍAZ MÜLLER (*op. cit.*, p. 23) señala que la Convención de Ginebra de 1936 definió por primera vez al tráfico ilícito de drogas como un delito internacional. Con base en este acuerdo internacional, las legislaciones de Costa Rica y Camerún han establecido la regla de la competencia universal para el tráfico de drogas, considerándolo como un delito que perjudica a la humanidad, como la piratería, el genocidio y la trata de blancas.

⁵⁹⁴ En relación a los protocolos auspiciados por la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, DÍAZ MÜLLER (*op. cit.*, p. 22) indica que antes del Protocolo sobre Opio de 1953, otro instrumento importante para la lucha de tráfico ilícito de drogas fue el Protocolo de París de 1948, a través del cual se colocó bajo control internacional los productos sintéticos considerados por la OMS como productos adictivos.

Actualmente, los principales instrumentos internacionales para luchar en contra del tráfico ilícito de drogas son los siguientes⁵⁹⁵: la Convención Única de 1961, las Convención Única enmienda por el Protocolo de 1972⁵⁹⁶, la Convención sobre sustancias psicotrópicas de 1971 y la Convención de Viena de 1988⁵⁹⁷.

La Convención de 1961 sustituyó a todas las convenciones, los protocolos y los tratados sobre drogas, que la precedían, para eliminar la duplicidad de disposiciones originada por nueve acuerdos internacionales en la materia. La Convención única sobre Drogas logró compilar las disposiciones más importantes del marco normativo previo, como es el sistema de autorizaciones de importación y de exportación introducido por la Convención de 1925, y el control de la producción de narcóticos contemplado en la Convención de 1931. Asimismo, la Convención única de 1961 adicionó una infracción con respecto de los actos ilícitos contenidos en la Convención de 1936. El artículo 36 de la Convención única de 1961 dispuso que los Estados parte deben tomar todas las medidas legislativas necesarias para sancionar como delito el tráfico ilícito de drogas e imponer penas de prisión u otras penas de privación de la libertad. Igualmente, el artículo 35 de la Convención única de 1961 estableció la ayuda mutua entre los Estados parte con la finalidad de luchar contra el tráfico ilícito de estupefacientes, así como la cooperación estrecha entre los Estados parte y

⁵⁹⁵ Respecto a los tres tratados de fiscalización internacional de drogas, algunas delegaciones participantes en la reunión del grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, Informe de la reunión del grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta, celebrado en Viena del 23 al 25 de junio de 2008, UNODC/CND/2008/WG.1/3, Viena, 9 de julio de 2008, p. 5) señalan que los tres tratados de fiscalización internacional de drogas siguen siendo un marco jurídico internacional válido para abordar el problema mundial de las drogas. Además, los tres principales instrumentos legales de fiscalización internacional de drogas se complementan con la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

⁵⁹⁶ Al 1 de noviembre de 2009, el número de Estados parte de la Convención Única de 1961 o de la Convención Única enmendada por el Protocolo de 1972 es de 186. Al respecto, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit., p. 34

⁵⁹⁷ Al 1 de noviembre de 2009, el número de Estados parte tanto de la Convenio de 1971 como de la Convención de Viena de 1988 son de 183.

las organizaciones internacionales competentes para mantener una lucha coordinada contra el narcotráfico⁵⁹⁸.

El Protocolo de la Convención de 1972 tuvo su origen en el gran aumento de consumo de drogas a nivel mundial, durante la década de los sesenta. El Protocolo de 1972 fortaleció el sistema de control, incrementó los esfuerzos para prevenir la producción ilícita y combatir el tráfico ilegal de drogas. En cuanto a los delitos relacionados con el tráfico ilícito de estupefacientes, el Protocolo de 1972 incorporó los siguientes elementos para la consideración del delito: a) cada uno de los delitos relacionados con el narcotráfico, si se comete en diferentes países, se considerará como un delito distinto; b) La participación deliberada o confabulación para cometer cualquiera de esos delitos, así como la tentativa de cometerlos, los actos preparatorios y operaciones financieras, relacionadas con el narcotráfico, se considerarán como delitos; c) las condenas pronunciadas en el extranjero por delitos relacionados con el narcotráfico serán computadas para determinar la reincidencia; y d) los referidos delitos graves cometidos en el extranjero, tanto por nacionales como por extranjeros, serán juzgados por el Estado parte en cuyo territorio se haya cometido el delito, o por la Parte en cuyo territorio se encuentre el delincuente, si no procede la extradición de conformidad con la ley de la Parte a la cual se la solicita, y si dicho delincuente no ha sido ya procesado y sentenciado.

La Convención sobre sustancias psicotrópicas (Viena 1971): La Convención de Viena de 1971 creó el sistema de control internacional para las anfetaminas. El sistema de control está basado en la Convención de 1961. El artículo 8 de la Convención de Viena señala que los Estados parte deben introducir un sistema general de licencias para la fabricación, el comercio doméstico e internacional y la distribución de sustancias psicotrópicas. Asimismo, los Estados parte debe mantener un sistema de inspección para los productores, importadores, exportadores, distribuidores al menudeo y al

⁵⁹⁸ Así, DÍAZ MÜLLER, *op. cit.*, p. 13.

por mayor, y las instituciones médicas y científicas. Con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, el artículo 21 de la Convención contempla la asistencia mutua en el materia del cumplimiento de la ley y en el área de la cooperación judicial. El Convenio de 1971 ha evitado la desviación de las sustancias de las Listas III o IV del comercio internacional gracias al fortalecido de los procedimientos de fiscalización por medio de las resoluciones adoptadas por el Consejo Económico y Social. Igualmente, el artículo 13 del Convenio de 1971 es una herramienta legal utilizada por los Estados parte para desarrollar acuerdos de cooperación bilateral y multilateral contra la desviación de sustancias⁵⁹⁹.

Actualmente, la Convención de Viena de 1988 es el instrumento internacional más aceptado en la comunidad internacional en materia de lucha contra el narcotráfico marítimo⁶⁰⁰. La importancia del Convenio de Viena de 1988 reside en las disposiciones relativas al procedimiento de interdicción, las cuales están establecidas en el artículo 17 de dicho instrumento legal internacional.

En general, el régimen de fiscalización internacional de estupefacientes y sustancias sicotrópicas ha generado grandes logros en materia de cooperación internacional, ya que el 95% de los Estados miembro de la ONU son Estados parte en los tres tratados.

Además de la Convención de Viena de 1988, el marco normativo internacional para combatir el narcotráfico marítimo también está integrado por resoluciones de organismos internacionales, convenios regionales y acuerdos bilaterales.

⁵⁹⁹ La afirmación corresponde a JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, *Los tratados de fiscalización de drogas: historia, logros y dificultades*, publicado en *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2008*, E/INCB/2008/1, publicación de las Naciones Unidas, 2009, Nueva York, pp. 3-4.

⁶⁰⁰ Sobre el particular, vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias psicotrópicas y Productos Químicos Precursores en Buques Dedicados al Transporte Marítimo Internacional*, MSC.228 (82), adoptada el 7 de diciembre de 2006, Londres.

A continuación realizaremos el estudio y el análisis de la Convención de Viena de 1988, de los instrumentos multilaterales y regionales emanados de las organizaciones competentes en la materia, y de los acuerdos bilaterales relativos a la represión del narcotráfico marítimo.

25.1 La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y sustancias Sicotrópicas de 1988: un precursor del Convenio SUA 2005

El abuso de drogas se incrementó a nivel global durante las décadas de los setenta y los ochenta. En particular, la producción, el tráfico y el consumo ilegal de opio, heroína y cocaína aumentó a lo largo de la década de los ochenta. Asimismo, en la misma década, la influencia y el poder de las organizaciones criminales creció e hizo ingobernables algunos Estados⁶⁰¹.

La Asamblea General de la ONU tomó en cuenta la problemática antes descrita para aprobar la Resolución 39/141 de 14 de diciembre de 1984⁶⁰², por medio de la cual instó al Consejo Económico y Social a elaborar un proyecto de convención contra el narcotráfico, donde se contemplaran los aspectos del problema no previstos en los instrumentos internacionales existentes.

Como anteriormente hemos mencionado, el principio de cooperación internacional para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar tiene su origen

⁶⁰¹ Así sucede, por ejemplo con el Carteles de Medellín y Cali en Colombia. Al respecto, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *A Century of International Drug Control... cit.*, p. 68.

En cuanto a la problemática originada por el tráfico ilícito de drogas, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Declaración sobre la lucha contra el narcotráfico y el uso indebido de drogas, aprobada el 14 de diciembre de 1984, Nueva York) declaró lo siguiente: "2. La producción ilegal, la demanda, el consumo y el tráfico ilícito de drogas obstaculizan el progreso económico y social, constituyen una grave amenaza a la seguridad y el desarrollo de muchos países y pueblos y deben ser combatidos por todos los medios morales, legales e institucionales, a nivel nacional, regional e internacional."

⁶⁰² Sobre el particular, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Proyecto de Convención contra el tráfico de sustancias estupefacientes y sicotrópicas y actividades conexas, A/RES/39/141, adoptada el 14 de diciembre de 1984, Nueva York.

en el artículo 108 la Convención UNCLOS. El artículo 108 de la Convención UNCLOS señala lo siguiente:

“Artículo 108. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

10. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

11. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.”

No obstante, la Convención UNCLOS únicamente contempla los supuestos donde el Estado del pabellón solicita apoyo a otro Estado, y no regula las situaciones más usuales, en las cuales un Estado tiene sospechas sobre un buque con pabellón extranjero⁶⁰³. La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas regula los supuestos no contenidos en la Convención UNCLOS⁶⁰⁴.

La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (Convenio de Viena de 1988) es el marco para la cooperación internacional en contra del tráfico ilícito de drogas por vía marítima, así como la principal norma internacional que regula los actos de abordaje e inspección sobre buques implicados en el contrabando de drogas ilícitas. No obstante, debemos destacar que el Convenio de Viena de 1988 abarca el problema del tráfico y el uso indebido de drogas de forma integral, ya que abarca las siguientes fases del problema: producción, tráfico ilícito, consumo, tratamiento y rehabilitación⁶⁰⁵.

La primera parte de la Convención enumera los supuestos que deberán

⁶⁰³ Así, GUILFOYLE, Douglas, *Shipping interdiction and the law of the sea*, Cambridge University Press, Nueva York, 2009, p. 80

⁶⁰⁴ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo... cit., Montreal.

⁶⁰⁵ En estos términos, véase DÍAZ MÜLLER, *El imperio de la razón. Drogas, Salud y Derechos Humanos... cit.*, p.12.

tipificar como delito en el derecho penal interno de cada Estados parte.

En cuanto a la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes, con base en el artículo 15 de la Convención de Viena de 1988 los Estados parte deben adoptar todas las medidas para garantizar que los medios de transporte utilizados por los transportistas comerciales no se utilicen para cometer los delitos tipificados en la Convención.

Igualmente, el párrafo 2 del artículo 15 menciona que las Partes deben exigir a los transportistas comerciales la implementación de todas las medidas necesarias para impedir que sus medios de transporte sean empleados para realizar delitos tipificados en la Convención. Asimismo, la disposición antes señalada da dos listas enunciativas de las precauciones que puede adoptar el transportista. La primera lista abarca recomendaciones para tomar en cuenta cuando el establecimiento principal del transportista comercial se encuentre en el territorio de dicha Parte. La primera lista expone las siguientes precauciones: i) la capacitación del personal para descubrir personas o remesas sospechosas; ii) el estímulo de la integridad moral de personal. La segunda lista está integrada por recomendaciones para adoptarse cuando el transportista desarrolle actividades en el territorio de dicha Parte. La segunda lista establece las siguientes precauciones: i) la presentación por adelantado de los manifiestos de carga; ii) la utilización en los contenedores de sellos inviolables y verificables individualmente; y iii) la denuncia a las autoridades competentes de cualquier circunstancia sospechosa que pueda estar relacionada con la comisión de delitos tipificados en la Convención.

Por último, el párrafo 3 del artículo 15 insta a los Estados parte a procurar garantizar que los transportistas comerciales y las autoridades aduaneras cooperen con la finalidad de impedir el acceso no autorizado a los medios de transporte y a la carga, así como para aplicar medidas las medidas de seguridad adecuadas.

Las disposiciones del párrafo 2 y del párrafo 3 del artículo 15 de la Convención de Viena 1988 han sido incorporadas en instrumentos internacionales posteriores.

El artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 dispone las medidas para eliminar el tráfico ilícito por mar. Los principales principios emanados del artículo antes indicado se pueden resumir de la siguiente manera⁶⁰⁶:

1. Cualquier Parte contratante que tenga motivos razonables para sospechar que un buque de su pabellón, o que no enarbole ninguno, está siendo utilizada para el tráfico ilícito de drogas, podrá solicitar asistencia de las demás Partes contratantes para poner fin a esa utilización⁶⁰⁷.
2. Cuando una Parte contratante sospeche que una nave con pabellón de otra Parte está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado de bandera, y posteriormente solicitarle la autorización para adoptar medidas sobre el buque⁶⁰⁸.
3. El Estado de pabellón podrá autorizar a la Parte requirente alguna de las siguientes medidas⁶⁰⁹: a) abordar el buque; b) inspeccionar la

⁶⁰⁶ En estos términos, véase OBSEVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009...* cit., 2009, p. 68.

⁶⁰⁷ En cuanto a la solicitud de asistencia por parte de un Estado de pabellón, podemos mencionar que el Convenio SUA 2005 también contempla la posibilidad de que un Estado de pabellón solicite asistencia a otros Estados parte, si tiene motivos razonables para sospechar que un buque que enarbole su pabellón ha cometido, esté cometiendo o va cometer cualquier delito establecido en el Convenio SUA. No obstante, el Convenio SUA no contempla la posibilidad de solicitar asistente en los casos en donde el buque sospecho no enarbola pabellón.

Asimismo, sobre el supuesto de los buques que no enarbolan pabellón, la Audiencia Nacional (23 de noviembre de 2005, rec. 3/2003) equipara la falsedad de matrícula o de pabellón con la inexistencia de abanderamiento. Por tal motivo, es aplicable el apartado 4 del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988.

⁶⁰⁸ En relación a la respuesta del Estado de bandera a la solicitud realizada por la Parte requirente, debemos mencionar que el Convenio SUA 2005 señala una gama más amplia de respuestas por parte del Estado de pabellón. El Estado de pabellón puede responder a la solicitud de la Parte requirente en los siguientes términos: i) autorizar a la Parte solicitante a realizar una visita y adoptar las medida que sean oportunas; ii) hacer que sus propios agentes realicen la visita y el registro; iii) realizar las visita y el registro junto con la Parte solicitante.

⁶⁰⁹ En relación a las medias que puede adoptar un Estado requirente, podemos señalar que el Convenio SUA 2005 también establece una lista enunciativa y no limitativa, de las

- nave; y c) si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nava, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.
4. El Estado de pabellón podrá someter su autorización a condiciones que serán convenidas con la Parte requirente, en particular lo relacionado con la responsabilidad.
 5. El Estado de bandera podrá denegar la solicitud de inspección y abordaje.
 6. Los Estados de pabellón deben responder con celeridad las solicitudes de autorización por parte de otro Estado parte⁶¹⁰. Asimismo, cada Estado debe designar a una autoridad encargada del despacho de dichas solicitudes.
 7. La Parte requirente que haya adoptado cualquier medida en contra de un buque deberá informar con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de esas medidas.

Las disposiciones antes indicadas permiten que los Estados parte puedan realizar el abordaje de un buque extranjero que desarrolla el tráfico ilícito de drogas, en alta mar o en la zona económica exclusiva del Estado interviniente. Además, estas disposiciones sirvieron como base para desarrollar el Convenio SUA 2005. En particular, el grupo de trabajo del Comité Legal de la OMI tomó en cuenta el procedimiento de abordaje e inspección de la Convenio de Viena de 1988 para desarrollar la parte correspondiente del Convenio SUA 2005⁶¹¹. No obstante, el Convenio SUA 2005 adiciona una serie de salvaguardas que debe observar la Parte solicitante al momento de implementar medidas contra el buque, su carga o

medidas que puede autorizar un Estado de pabellón, con respecto del buque, su carga y las personas a bordo. Sin embargo, a diferencia de la Convención de Viena 1988, el Convenio SUA 2005 señala que el Estado de Pabellón puede autorizar el interrogatorio de las personas a bordo.

⁶¹⁰ Sobre la respuesta del Estado de pabellón, al igual que el Convenio SUA 2005, la Convención de Viena de 1988 tampoco contempla el consentimiento tácito. Por tal motivo, con base en ambos instrumentos legales internacionales, el Estado requirente o solicitante necesita el consentimiento expreso del Estado de bandera para poder visitar o adoptar cualquier medida contra el buque.

⁶¹¹ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 86º periodo de sesiones... cit., p. 14

las personas a bordo. Además, la Convención de Viena de 1988 no prevé que el Estado interviniente tenga responsabilidades derivadas de los daños, perjuicios o pérdidas que le sean imputables como consecuencia de las medidas adoptadas contra el buque sospechoso. Aunque, debemos señalar que la Convención de Viena de 1988 prevé la posibilidad de que el Estado de pabellón otorgue la autorización a cambio de que Parte requirente se responsabilice de los daños y perjuicios originados de una visita injustificada o de la adopción de medidas infundadas.

Igualmente, el artículo 17 de la Convención de 1988 contempla la posibilidad de crear acuerdos bilaterales o regionales de cooperación para luchar contra el narcotráfico marítimo. En la actualidad, algunos acuerdo bilaterales o regionales se han desarrolla con base en este artículo, con la finalidad de crear todas las disposiciones administrativas y legales necesarias para la correcta aplicación de los principios establecidos por la Convención de Viena de 1988⁶¹². A través de este tipo de acuerdos bilaterales o regionales, el Estado de abanderamiento puede autorizar a los Estados parte la adopción de medidas sobre buques sospechosos que enarbolan su pabellón. Una vez cumplido el procedimiento establecido en el acuerdo de cooperación, los Estado parte pueden implementar alguna de las siguientes medidas sobre el buque sospechoso: detener, abordar e inspeccionar los buques sospechosos; y detener e interrogar a los sujetos sospechosos de tráfico de droga. Asimismo, los acuerdos establecen las bases legales para la cooperación operacional y el intercambio de información, entre las partes contratantes⁶¹³.

⁶¹² Así sucede, por ejemplo con el Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe, suscrito en San José, Costa Rica, el 10 de abril de 2003.

El Consejo de Europa (Agreement on Illicit traffic by Sea implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances. Explanatory Report, Council of Europe Publishing, 1996, p. 10) señala que la Convención de Viena mantiene silencio o no proporciona suficiente elementos para su optima aplicación. Sin embargo, el párrafo 9 del artículo 17 de la Convención de Viena permite la creación de acuerdos bilaterales o regionales con el objetivo de reforzar la efectividad de la convención.

⁶¹³ Sobre el tema, véase ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, trigésima cuarto periodo ordinario de sesiones...

La Convención de Viena de 1988 también contempla medidas de seguridad para las instalaciones portuarias. El artículo 18 de la Convención estipula que los Estados parte procurarán implementar las siguientes medidas de seguridad:

1. Vigilar los movimientos de bienes y personas en las zonas y puertos francos; inspeccionar las cargas y las naves a su llegada y partida, incluidas las embarcaciones de recreo y los barcos pequeños; y registrar a los miembros de la tripulación y los pasajeros.
2. Establecer y mantener un sistema para descubrir los envíos sospechosos de contener estupefacientes y sustancias sicotrópicas.
3. Implementar y mantener sistemas de vigilancias en las zonas del puerto y de los muelles.

En general, las medidas adoptadas en cumplimiento de la Convención de Viena de 1988 han servido para dismantelar algunas de las redes delictivas mundiales⁶¹⁴. Además, la Convención de 1988 ha facilitado la adopción de medidas en materia de cooperación judicial, extradición y entrega vigilada. Igualmente, la Convención de Viena de 1988 ha facilitado la comunicación entre las autoridades públicas con la finalidad de descubrir operaciones sospechosas y prevenir la desviación de sustancias⁶¹⁵. Sin embargo, el programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas señala que la plena aplicación del artículo 17 ha sido obstaculizada por los Estados de pabellón debido a la incapacidad de verificar rápidamente el registro del buque sospechoso o por la falta de una autoridad competente para conceder o denegar el consentimiento para adoptar medidas con celeridad⁶¹⁶.

cit., p. 9

⁶¹⁴ En estos términos, véase JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, "Los tratados de fiscalización de drogas... cit.", pp. 3-4

⁶¹⁵ La afirmación corresponde a la JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, *Un siglo de fiscalización internacional de drogas... cit.*, p. 104.

⁶¹⁶ Así, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General, los océanos y el derecho del mar, A/56/58, 9 de marzo de 2001, Nueva York, pp. 49-50.

25.2 La Organización de las Naciones Unidas: la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes y la Comisión sobre Estupefacientes del Consejo Económico y Social

La Convención de Viena de 1988 establece como principales órganos de fiscalización internacional a la Comisión sobre Estupefacientes del Consejo Económico y Social y a la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes⁶¹⁷.

La Comisión de Estupefacientes fue establecida por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, a través de la Resolución 9 (I) de 16 de febrero de 1946⁶¹⁸. Las funciones de la Comisión de Estupefacientes son las siguientes⁶¹⁹: 1) apoyar las labores del Consejo Económico y Social relacionadas con la supervisión de la aplicación de las convenciones y de los acuerdos internacionales en materia de drogas; 2) asesorar al Consejo Económico y Social en todo lo relacionado al control de drogas; 3) preparar los borradores de las convenciones internacionales en la materia; 4) desarrollar propuestas para reforzar el sistema internacional de control de drogas.

Asimismo, la Comisión de Estupefacientes tiene otras funciones emanadas

⁶¹⁷ Sobre el particular, véase OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LAS DROGAS Y EL CRIMEN, informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit., p. 1

⁶¹⁸ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo Económico y Social, E/20, adoptada el 16 de febrero de 1946, Nueva York.

⁶¹⁹ Respecto a las funciones de la Comisión de Estupefacientes, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo del Consejo Económico y Social, E/20, cit.; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General sobre cuestiones relativas al proyecto de presupuesto para el bienio 1992-1993, A/RES/46/185, adoptada el 20 de diciembre de 1991 Nueva York; ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resoluciones y decisiones aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo período extraordinario de sesiones, A/S-21/7, adoptada entre el 8 al 10 de junio de 1998, Nueva York; OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DROGAS Y CRIMEN, The Commission on Narcotic Drugs: its mandate and functions, , obtenido en <http://www.unodc.org/unodc/commissions/CND/01-its-mandate-and-functions.html> (3 de marzo de 2011).

de los instrumentos legales que conforman el sistema internacional de control de drogas. Las principales funciones de la Comisión que emanan del artículo 8 de la Convención Única de 1961 se pueden resumir de la siguiente forma: 1) modificar la lista del artículo 3 de la Convención Única; 2) hacer recomendaciones para la aplicación de las disposiciones de la Convención; y 3) señalar a los Estados no partes las decisiones o recomendaciones derivadas del cumplimiento de la Convención, con la finalidad de que dichos Estados puedan tomar medidas de acuerdo con tales decisiones y recomendaciones.

Por su parte, el artículo 17 del Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971 también faculta al Comité de Estupefacientes a examinar las cuestiones relacionadas con los objetivos y la aplicación del Convenio de 1971 y a hacer recomendaciones para tal efecto. Igualmente, la Comisión de Drogas puede agregar una sustancia no sujeta a fiscalización a una de las listas previstas en el Convenio, transferir una sustancia de una lista a otra o eliminar una sustancia de las listas, con base en un dictamen previo de la Organización Mundial de la Salud, en donde se compruebe que la sustancia puede producir un estado de dependencia y efectos nocivos a los de una sustancia de la Lista I, II, III o IV del Convenio, y que existen pruebas de que el uso indebido de la sustancia genera o puede generar un problema sanitario y social. Además, El Convenio de 1971 establece que la Comisión de Estupefacientes resolverá las peticiones de los Estados parte, cuyo objetivo sea poner fin, total o parcialmente, a la exención de medidas de fiscalización decretada por otro Estado sobre un preparado que no contenga sustancias sicotrópicas de la Lista I.

El artículo 20 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico ilícito de Estupefacientes y sustancias sicotrópicas señala que la Comisión de Estupefacientes podrá solicitar a las Partes contratantes la información relacionada con los textos de las leyes y reglamentos que promulguen para dar cumplimiento a la Convención de Viena de 1988, así como los

pormenores de los casos de tráfico ilícito desarrollados dentro de su jurisdicción, con la finalidad de determinar las nuevas tendencias, las fuentes de procedencia de las sustancias y los métodos utilizados por los traficantes. Asimismo, otras funciones se desprenden del artículo 21 de la Convención de Viena de 1988, las cuales pueden resumirse de la siguiente manera: 1) examinar el funcionamiento de la Convención, sobre la base de la información presentada por las Partes; 2) hacer sugerencias y recomendaciones de carácter general, tomando en cuenta los exámenes de la información recibida de los Estados contratantes; 3) enmendar o suprimir las sustancia establecidas en el Cuadros I o el Cuadro II del Convenio, con base en la información aportada por la Junta Internacional de Fiscalización de Estupeficientes.

La Comisión de Estupeficientes examina los resultados alcanzados por los Estados miembro en relación a los planes de acción, las declaraciones y las medidas aprobadas por la Asamblea General en su vigésimo período extraordinario de sesiones. Los metas fijadas en la Declaración política aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo período extraordinario de sesiones abarcan los siguientes temas⁶²⁰: 1) la reducción

⁶²⁰ Vid. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Declaración política de la Asamblea General, S-20/2, de 10 de junio de 1998, Nueva York.

En relación a la Declaración política de la Asamblea, S-20/2, la JIFE (*Un siglo de fiscalización internacional de drogas... cit.*, pp. 104-131) señala que la aplicación de la Convención de Viena de 1988 sirvió para dismantelar grandes organizaciones dedicadas al tráfico ilícito de drogas. Sin embargo, durante la década de los noventa, el consumo de drogas experimentó un aumento en casi todas las regiones del mundo. Por tal motivo, la Asamblea General adoptó unánimemente la Declaración política aprobada por la Asamblea General en su vigésimo período extraordinario de sesiones y los planes de acción. La Declaración política está integrada por una serie de medidas, cuya finalidad es la reducción de la demanda. Por su parte, los planes de acción están dirigidos a fortalecer la cooperación internacional en las siguientes áreas: a) el Plan de Acción para combatir la fabricación ilícita, el tráfico y el uso indebido de estimulantes de tipo anfetamínico y sus precursores; b) la fiscalización de precursores; c) medidas para promover la cooperación judicial; d) lucha contra el blanqueo de capital; y e) el Plan de Acción sobre cooperación internacional para la erradicación de los cultivos ilícitos para la producción de drogas y el desarrollo alternativo. Asimismo, la JIFE considera que la Declaración y los planes de acción son parte del marco normativo de fiscalización internacional de drogas. No obstante, a diferencia de las convenciones internacionales sobre drogas, la Declaración política no contempla un procedimiento para evaluar la puesta en marcha de las disposiciones de la Declaración política y de los Planes de Acción que la acompañan. Igualmente, la Declaración política no presenta mecanismo de sanción en caso de incumplimiento.

de la demanda de drogas; 2) reducción de la oferta; 3) la lucha contra el blanqueo de dinero y promoción de la cooperación judicial; 4) la cooperación internacional en la erradicación de los cultivos ilícito para la producción de drogas y el desarrollo alternativo; y 5) la fiscalización de precursores y de estimulantes de tipo anfetamínico. Con la finalidad de medir los logros de los Estados miembro respecto a las metas establecidas en la declaración política antes mencionada, cada Estado miembro debe reportar bianualmente a la Comisión sobre sus esfuerzos para alcanzar los objetivos en los temas contemplados en la Declaración. La Comisión solicitó al Director Ejecutivo de la UNODC la preparación de reportes bianuales con base en la información aportada por los Estados miembro. Igualmente, la Comisión estableció una serie de Grupos de trabajo intergubernamentales de expertos de composición abierta para evaluar los logros de las metas y los objetivos en cada uno de los temas antes mencionados. El grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta es el encargado de examina los resultados y señala las limitaciones y problemas de la lucha contra el tráfico de drogas por mar.

La Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) fue establecida en el año 1968, a través de la Convención Única de 1961. El marco normativo de la JIFE emerge de los artículos 9 al 14 de la Convención Única de 1961. La JIFE es un órgano de fiscalización independiente y cuasi judicial, compuesta por trece miembros asignados por el Consejo de Estupefacientes⁶²¹.

Al igual que la Comisión de Estupefacientes, las funciones de la JIFE emanan de los tres instrumentos legales que conforman el marco normativo internacional de fiscalización de Drogas. Con base en los tres tratados internacionales de fiscalización de drogas, las funciones de la JIFE se

⁶²¹ La afirmación corresponde a JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Mandato y funciones, obtenido en. <http://www.incb.org/incb/es/mandate.html> (consultado el 12 de octubre de 2010).

pueden sintetizar de la siguiente manera⁶²²: 1) limitar el cultivo, la producción, la fabricación y el uso de los estupefacientes para fines médicos y científicos, así como evitar el desvío de drogas de fuentes lícitas a canales ilícitos; 2) colaborar con los Estados miembro para impedir el cultivo, la producción, la fabricación y el uso ilícito de estupefacientes; 3) vigilar la fiscalización que aplican los gobiernos a los precursores químicos de la fabricación ilícita de drogas; 4) prestar asistencia a los Estados miembro para prevenir la desviación de los precursores químicos hacia el tráfico ilícito; 5) señalar las deficiencias de los sistemas de fiscalización nacionales e internacionales, y contribuir a solucionar las problemáticas presentes en los mismos; 6) evaluar los productos químicos utilizados en la fabricación ilícita de drogas, con la finalidad de determinar si deben adoptarse medidas de fiscalización sobre los mismos; y 7) coordinar sus labores con los organismos internacionales interesados en la fiscalización de estupefacientes, como son el Consejo Económico y Social, la Comisión de Estupefacientes y la Organización Mundial de la Salud.

Además, con la finalidad de cumplimentar las funciones antes mencionadas la JIFE está encargada de realizar las siguientes acciones⁶²³: 1) administrar el sistema de presentación voluntaria de previsiones de las necesidades anuales para fines médicos y científicos de las sustancias incluidas en las listas II, III y IV del Convenio de 1971 sobre Sustancias Sicotrópicas, y el

⁶²² Sobre las funciones realizadas por la JIFE, véase DÍAZ MÜLLER, *op. cit.*, p. 62. También, JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Mandato y funciones... cit. Igualmente, JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009, E/INCB/2009/1, publicación de las Naciones Unidas, 2010, Nueva York, p. 16.

En relación a las funciones de la JIFE, La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ("Un siglo de fiscalización internacional de drogas", publicado en *Boletín de Estupefacientes*, Volumen LIX, número 1 y 2, 2007, p. 21) señala que la Convención Única creó la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes para consolidar y simplificar varias tareas administrativas. Sin embargo, los Estados miembro no llegaron a un consenso sobre la propuesta de fusionar la División de Estupefacientes con la secretaría de la JIFE. Las funciones actuales de la JIFE nacieron en 1991, como resultado de la fusión de los dos organismos antes mencionados.

⁶²³ Sobre el particular, véase JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009... cit., pp. 16-46.

sistema de previsiones de las necesidades anuales para fines médicos y científicos de estupefacientes incluidos en las listas I y II de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes enmendada por el Protocolo de 1972 de Modificaciones de la Convención Única; 2) analizar los datos estadísticos y demás información presentada por los gobiernos para vigilar las actividades lícitas relacionadas con los estupefacientes en todo el mundo; 3) adicionar, modificar o suprimir las sustancias sometidas a fiscalización de los Cuadros I y II de la Convención de Viena de 1988; 4) estudiar la información proporcionada por los Estados miembro, los órganos de la ONU y los demás organismos internacionales competentes para vigilar el cumplimiento de los gobiernos respecto a las disposiciones de los tratados de fiscalización internacional, y en los casos que proceda, recomendar las medidas correctivas necesarias; 5) mantener un diálogo permanente con los gobiernos, con la finalidad de apoyarlos en el cumplimiento de sus obligaciones emanadas del marco normativo internacional en materia de fiscalización de drogas.

La JIFE puede adoptar medidas para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de los convenios de fiscalización internacional de drogas, con arreglo al artículo 14 de la Convención Única de 1961 y el 19 de la Convención de 1971. Las medidas aumentan su severidad progresivamente. Las principales medidas de la JIFE para asegurar el cumplimiento del marco normativo de fiscalización internacional de drogas se pueden sintetizar de la siguiente manera⁶²⁴:

⁶²⁴ En cuanto a las medidas de la JIFE para asegurar la ejecución de las disposiciones del marco normativo de fiscalización internacional de drogas, véase JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Mandato y funciones... cit.

La JIFE ha invocado el artículo 14 de la Convención de 1961 o el artículo 19 del Convenio de 1971 con respecto a un número reducido de países. El nombre de los países interesados son divulgados hasta el momento que la JIFE decide señalar la situación a la atención de las Partes, el Consejo Económico y Social y la Comisión de Estupefacientes. Durante el período de 2009, la JIFE dio por terminadas todas las acciones emprendidas en virtud de los artículos antes mencionadas con respecto a los Estados interesados. No obstante, Afgansitán es actualmente el único país sobre el cual se sigue adoptando medidas con base en el artículo 14 de la Convención de 1961 enmendada por el protocolo de 1972. Vid. JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, Informe de la Junta Internacional de

1. La JIFE debe exigir explicaciones al país o al territorio que no haya cumplido con las disposiciones de los tratados; se haya convertido en un centro importante de cultivo, producción, fabricación, tráfico o uso ilícito de drogas; o hay evidencia de que existe un riesgo grave de que llegue a serlo.
2. Si después de la explicación del país o territorio la junta comprueba que es necesario actuar al respecto, esta última tendrá derecho a solicitar al gobierno interesado que adopte las medidas correctivas.
3. En los casos que el país o el territorio interesado no haya implementado las medidas necesarias para remediar una situación grave, la JIFE podrá señalar el asunto a las atención de las Partes, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y de la Comisión de Estupefacientes.
4. Como última medida de la Junta para asegurar las obligaciones estipuladas en los tratados de fiscalización de drogas, la Junta podrá recomendar a las Partes que suspendan la exportación, importación, o ambas cosas, de ciertas sustancias desde el país o hacia el país interesado.

25.3 La Organización Marítima Internacional y la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional

La OMI reconoce que el tráfico ilícito de drogas y el transporte de productos precursores afectan seriamente el transporte marítimo lícito. Por tal motivo, la OMI realiza trabajos para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar. En particular, el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima tiene el mandato de desarrollar medidas para prevenir y reprimir los actos ilícitos en el mar y en puertos, como es el tráfico ilícito de drogas por mar. Los

trabajos de ambos comités son realizados en colaboración con otros organismos internacionales, tales como la OIT y la OMA.

Las labores de la OMI han dado como resultado la elaboración de directrices encaminadas a prevenir y suprimir el tráfico ilícito de drogas por mar. Las directrices más importantes en la materia son: 1) la Resolución A.872(20); y 2) la Resolución MSC.228 (82), que es una versión revisada de la Resolución A.872(20).

El estudio de las directrices de la OMI es importante, debido a que ambas resoluciones complementan las medidas de seguridad establecidas en el Código PBIP y en el Marco SAFE de la OMA. Las dos resoluciones de la OMI A continuación realizaremos el estudio de las resoluciones A.872(20) y MSC.228 (82).

25.3.1 La Resolución A.872(20): Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional

Actualmente, la Asamblea de la OMI revocó la Resolución A.872(20), para posteriormente dar vigencia a la Resolución MSC.228 (82). Esta última resolución contiene las directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional. Sin embargo, el análisis de la Resolución A.873(20) es importante para conocer las bases y los antecedentes de algunas medidas de protección marítima adoptadas después del 11-S.

La Resolución A.872(20), y su sucesora, la Resolución MSC.228 (82) están

cimentadas en el artículo 108 de la Convención UNCLOS⁶²⁵.

La Resolución A.873(20) tiene como objetivo ayudar a las compañías navieras, a los capitanes y a los oficiales de buque a prevenir el tráfico ilícito de drogas, conocer los procedimientos durante las inspecciones del buque e implementar medidas de seguridad⁶²⁶.

Algunos elementos de la Resolución fueron incorporados con posterioridad a algunas otras medidas de protección marítima adoptadas después del 11-S⁶²⁷.

La Resolución A.872(20) se divide en dos capítulos: el capítulo 1 Prevención del tráfico ilícito de drogas y el capítulo 2 Control del Transporte de Precursores.

A su vez, el capítulo 1 se subdivide en los siguientes 7 apartados: 1) Procedimientos aduaneros; 2) Posibilidades de embarque ilícito en los buques; 3) Funciones de las compañías explotadoras por lo que respecta a la seguridad del buque; 4) Medidas y procedimientos para la seguridad física del buque; 5) detección de drogas ocultas; 6) Ocultamiento de drogas a bordo e indicios reveladores; 7) Medidas que procederá adoptar al encontrar drogas; y 8) Sustancias medicinales permitidas a bordo.

Dentro del apartado 1, la Resolución señala las principales facultades con las que cuentan las autoridades competentes para abordar, inspeccionar y adoptar medidas sobre un buque en casos de sospecha de contrabando de drogas, con base en la mayoría de las legislaciones nacionales. Esta información permite a los capitanes de los buques inspeccionados conocer

⁶²⁵ En estos términos, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, El Derecho del mar: obligaciones de los estados parte conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar e instrumentos complementarios, Publicaciones de las Naciones Unidas, Nueva York, 2005, pp. 5-15.

⁶²⁶ En cuanto a la Resolución A.872(20), ENRÍQUEZ DÍAZ ("Terrorismo marítimo y libertad de navegación... cit. , p. 167) menciona que la Resolución A.872(20) da mecanismos prácticos para evitar la utilización abusiva de gente de mar por parte de las organizaciones internacionales delictivas'

⁶²⁷ Así sucede, por ejemplo con el Código PBIP y el Marco SAFE.

los límites de las autoridades investigadoras, saber como actuar durante la investigación y apoyar los trabajos de investigación de la autoridades.

Otras recomendaciones contempladas por el apartado 1 están relacionadas con la seguridad de la carga. Al respecto, la Resolución exhorta a la compañía naviera a solicitar información y asesoramiento a las autoridades sobre la manipulación de la carga y de la documentación en los casos donde existan sospechas de contrabando. Asimismo, sobre el mismo tema de seguridad, la Resolución establece que las compañías navieras deben revisar los procedimientos para comprobar los precintos numerados y notificar a las autoridades aduanales cuando exista la sospecha de que la integridad de los contenedores ha sido violada. Esta última pauta de seguridad también está presente en el Marco SAFE de la OMA⁶²⁸. No obstante, debemos destacar que el Marco SAFE crea pautas de seguridad más detalladas y precisas con respecto a los procedimientos de los sellos de seguridad del contenedor, las cuales abarcan a todos los participantes en la cadena de suministro⁶²⁹.

Además, el apartado 1 enumera una serie de medidas de seguridad, las cuales pueden ser implementadas por las compañías navieras con la finalidad de evitar los accesos no autorizados al buque durante su estancia en el puerto. Igualmente, estos lineamientos están presentes en los estándares de seguridad del Marco SAFE.

Otro lineamiento de seguridad recogido por el Marco SAFE es el relativo a las nuevas contrataciones realizadas por la compañía naviera. En cuanto a lo anterior, la Resolución menciona que las compañías navieras deben tomar todas las precauciones necesarias al momento de contratar nuevos empleados.

⁶²⁸ Al respecto, véase *supra* el apartado 35

⁶²⁹ En cuanto a las medidas de seguridad relacionadas con los precintos del contenedor, la OMA (Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, Bruselas, junio de 2005) ha desarrollado el Programa de integridad de precintos para el envío seguro de contenedores.

El último lineamiento del apartado 1 exhorta a las compañías navieras a solicitar el asesoramiento de las autoridades aduaneras, a fin de obtener su colaboración en las siguientes tareas de seguridad: la evaluación de la vulnerabilidad del buque, con respecto al tráfico ilícito de drogas; la elaboración de planes para reducir la vulnerabilidad del buque; y la implementación de los planes. A todas luces, estos lineamientos de la Resolución A. son un antecedente directo del Plan de Seguridad del Buque, derivado del Código PBIP. Aunque, a diferencia del Código PBIP, los lineamientos de la Resolución no establecen sujetos responsables de la elaboración, implementación y verificar el cumplimiento, dentro del buque y de la compañía naviera.

El apartado 2 del capítulo 1 se titula Posibilidades de Embarque ilícito en el buque. Este apartado insta a los transportistas a evaluar los riesgos y las amenazas relacionadas con el ocultamiento de drogas a bordo del buque, para posteriormente determinar los puntos vulnerables del buque. La Resolución establece los siguientes factores de riesgo a tomar en cuenta por el transportista: a) los puertos de escala y las rutas que siga el buque; b) la procedencia y el destino de la carga; c) el nivel de control ejercido en las instalaciones y los servicios costeros; d) el grado de control ejercido en relación con el acceso al buque; y e) la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes. El apartado 2 del capítulo 1 puede ser un complemento para el plan de protección del buque, emanado del Código PBIP. Toda vez que el plan de protección del buque debe establecer como mínimo las medidas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos⁶³⁰.

El apartado 3 Funciones de las Compañías Explotadoras por lo que respecta a la Seguridad del Buque, del capítulo 1, recomienda la capacitación de los

⁶³⁰ *Vid.* La sección A/9 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

miembros de la tripulación sobre el tráfico y abuso de drogas. Asimismo, el apartado 3 señala que las compañías de explotación deben instruir a los oficiales del buque en las siguientes áreas de protección del buque: a) los planes de seguridad del buque y procedimientos de emergencia conexos; b); la disposición del buque; c) la determinación del riesgo, de la amenaza y de la vulnerabilidad; d) las operaciones del puerto y del buque; e) los métodos para realizar las inspecciones de seguridad; e) las técnicas utilizadas para evitar las medidas de seguridad; f) el funcionamiento de las ayudas técnicas a la seguridad; y g) el reconocimiento de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan ser sospechosas de cometer un delito. El Código PBIP retoma estos elementos de formación y capacitación en materia de protección del buque, enfocada para los oficiales del buque. Sin embargo, el Código PBIP nombra al Oficial de Protección del Buque como máximo responsable de la protección del buque.

Igualmente, el apartado 3 de la Resolución indica que la compañía explotadora debe designar a un empleado destacado en tierra como corresponsable de la protección del buque. Esta medida es retomada por el Código PBIP, al crear la figura del Oficial para la protección marítima.

Por último, el apartado 3 menciona que las compañías de explotación deben proporcionar a las autoridades aduaneras la información que pueda serles útil para determinar el perfil de sospecha de contenedores las autoridades aduaneras. Asimismo, la resolución recomienda realizar un análisis sistemático de criterios con base en los siguientes elementos: 1) empresas destinatarias; 2) propietarios; 3) procedencia; 4) historia del tipo de mercado; 5) tradición; 6) forma de pago; y 7) puertos de escala. Este estudio para determinar el perfil sospecho del contenedor es retomado por el Marco SAFE de la OMA, en el apartado relativo al análisis de riesgo.

El apartado 4 del capítulo 1 dispone una serie de medidas de protección que pueden ser implementadas por los oficiales del buque o por las autoridades

portuarias para evitar el acceso de personas no autorizadas al buque o a las zonas de almacenamiento y manipulación de la carga de la terminal portuaria. Algunas de las medidas de seguridad del apartado 4 reaparece en el programa de seguridad de los Estados Unidos de nominado Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT). No obstante, las medidas del programa C-TPAT deben ser implementadas por cada uno de los integrantes de la cadena de suministro.

El apartado 5 Detección de Drogas Ocultas del capítulo 1 da una gama de lineamiento para realizar registros a bordo del buque en busca de sustancias ilícitas. El apartado 5 establece que el capitán debe desarrollar un plan de registro que contemple las siguientes acciones: a) detallar las rutas que los inspectores han de seguir; b) determinar las zonas fáciles de registrar del buque, las áreas del buque incluidas en el registro y las zonas accesibles del buque; c) tomar en cuenta las herramientas necesarias para realizar el registro del buque; d) contemplar registros reactivos a amenazas específicas o información de inteligencia, registros rápidos de las zonas más vulnerables y accesibles, y registros preventivos a los visitantes o las mercancías del buque⁶³¹.

El apartado 6 Ocultamiento de Drogas a Bordo e Indicios Reveladores enumera las zonas del buque en donde se pueden ocultar bultos con sustancias ilícitas. Además, las directrices del apartado 6 ilustran al capitán y a los oficiales del buque sobre circunstancias sospechosas de visitantes, pasajeros y miembros de la tripulación, durante la estancia del buque en el puerto o en la mar.

El apartado 7 Medidas que Procederá Adoptar al Encontrar Drogas guía al

⁶³¹ Al respecto de los registros del buque, las directrices de la OMI recomiendan la utilización de los siguientes dispositivos para realizar el registro del buque: los sistemas de rayos X, exploración onica y perros especialmente entrenados. Los dispositivos antes mencionados deben tomar en cuenta las nuevas herramientas tecnológicas de seguridad, incorporadas a otros programas de seguridad. Así sucede, por ejemplo, con los puertos marítimos que participan en el programa de protección marítima de los Estados Unidos denominado Iniciativa del Contenedor Seguro.

capitán del buque sobre las acciones que debe realizar al momento de encontrar sustancias ilegales durante la navegación del buque en alta mar. En base a las circunstancias antes mencionadas, la Resolución menciona que el capitán debe informar del hallazgo al próximo puerto antes de entrar a sus aguas territoriales. Asimismo, la Resolución orienta al capitán sobre las actuaciones que debe realizar para apoyar las investigaciones pertinentes a cargo de las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

El apartado 8 Sustancias Medicinales Permitidas a Bordo da una gama de directrices para el manejo de las provisiones médicas de emergencia en el buque. La Resolución insta a los capitanes a tomar en cuenta la legislación nacional de las aguas territoriales por donde naveguen. Asimismo, la Resolución establece que el Capitán debe almacenar bajo llave los medicamentos.

El capítulo 2 de la Resolución estipula medidas de seguridad para los buques que transporten productos precursores o productos químicos esenciales para la elaboración de estupefacientes. Las recomendaciones de seguridad van dirigidas a los capitanes y la tripulación del buque, así como a las autoridades de los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos esenciales o precursores.

25.3.2 La Resolución MSC.228 (82): Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos precursores químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional

El 1 de diciembre de 2005, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.985(24)⁶³², cuyo objetivo es autorizar las labores de revisión de las

⁶³² En estos términos, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Revision of the Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs...* cit., Londres.

Directrices contenidas en la Resolución A.872 (20), a cargo del Comité de Facilitación y del Comité de Seguridad Marítima⁶³³. La Asamblea de la OMI autorizó las labores de revisión con base en las resoluciones 1373 (2001) y 1456 (2003) del Consejo de Seguridad de la ONU. La revisión de las enmiendas tenía como principal objetivo eliminar la duplicidad de disposiciones existentes entre la Resolución A.873(20) y el Código PBIP, el Marco SAFE y otras recomendaciones prácticas de la OMI⁶³⁴.

Las directrices revisadas de la Resolución MSC 228(82) están en concordancia con el Código PBPI de la OMI, las recomendaciones prácticas sobre protección de puertos de la OMI y la OIT, y el Marco SAFE de la OMA. Asimismo, la implementación de las directrices revisadas de la Resolución MSC 228 (82) debe fundamentarse en la Convención de Viena de 1988, en particular con las disposiciones de sus artículos 3, 5, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 18 y 20.

La Resolución MSC 228 (82) retoma la estructura, los objetivos y la mayoría

⁶³³ En cuanto al inicio de la revisión de la Resolución 872 (20), podemos mencionar que el Comité de Facilitación decidió iniciar la revisión de las directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, en su 30º periodo de sesiones, con antelación a la adopción de la resolución A.985(24). El Comité de Facilitación decidió revisar las directrices de la Resolución 872 (20) debido a que estas últimas no se ajustan plenamente con las disposiciones del Código PBIP. Posteriormente, el Comité instó a los Estados miembro a presentar documentos sobre la revisión de las Directrices. Sin embargo, Colombia fue la única delegación que presentó una propuesta de directrices revisadas. Colombia propuso sustituir las directrices de carácter recomendatorio y adoptar una serie de normas para la prevención del tráfico ilícito de estupefacientes y control del desvío de productos químicos, como parte integral del Código PBIP. No obstante que varias delegaciones apoyaron la propuesta de Colombia, el Comité convino no profundizar sobre la integración de las normas en el Código PBIP, toda vez que el examen y la adopción de las enmiendas al Código PBIP son prerrogativas de los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS 1974, cuya competencia es del Comité de Seguridad Marítima. En su 32º periodo de sesiones, el Comité de Facilitación aprobó la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de las Directrices coordinado por Colombia. El Grupo de trabajo por correspondencia entregó su informe de trabajo durante el 33º periodo de sesiones del Comité de Facilitación. Asimismo, el grupo de trabajo presentó al Comité de Seguridad Marítima un informe provisional sobre sus avances realizados. El Comité de Seguridad Marítima (82) adoptó la Resolución MSC.228(82) hasta su 82º periodo de sesiones, con algunos cambios de menor importancia al proyecto de resolución presentado por el Grupo de trabajo por correspondencia.

⁶³⁴ *Vid.* ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias psicotrópicas y Productos Químicos Precursores... cit.

de las directrices de la Resolución A.873(20). Sin embargo, la Resolución MSC 228(82) elimina las disposiciones duplicidad de normas con respecto al Código PBIP, al Marco SAFE y otras recomendaciones prácticas de la misma OMI⁶³⁵.

Las directrices revisadas incorporan elementos del Código PBIP y del Marco SAFE⁶³⁶. En concreto, las directrices revisadas integran las figuras del oficial de la Compañía para la Protección Marítima y del Oficial de Protección del Buque, emanadas del Código PBIP⁶³⁷. Por tal motivo, las directrices revisadas designan como responsable del cumplimiento de sus prescripciones a algunos de los dos sujetos antes mencionados, tomando en cuenta las obligaciones y facultades derivadas del Código PBIP⁶³⁸.

Igualmente, con base en el instrumento legal antes mencionado, las directrices revisadas recomiendan incorporar el tráfico ilícito de drogas como otra amenaza a tomar en cuenta al momento de realizar la evaluación del buque, el plan de protección del buque y el plan de protección de la instalación portuaria⁶³⁹.

⁶³⁵ Vale por todos, la circular MSC/Circ.1112, "Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP" y a la circular MSC/Circ.1156, "Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos, a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP".

⁶³⁶ Respecto a la incorporación de otros instrumentos legales en las directrices, el Comité de Facilitación (32º) señala que después del examen de la Resolución A.872(20) se determinó que también se debía incorporar el Marco SAFE de la OMA y el repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección de los puertos.

⁶³⁷ En estos términos, véase JONES, Steve, *Maritime Security. A practical guide... cit.*, p. 39

⁶³⁸ En cuanto a las figuras emanadas del Código PBIP, el Comité de Facilitación (32º) menciona que si bien las directrices de la Resolución A.872(20) se ajustan al espíritu del Código PBIP, el mandato para el grupo de trabajo por correspondencia señalaba en su apartado 4 lo siguiente: "se asegurará de las concordancias entre las recomendaciones que figuren en las Directrices revisadas y los planes de protección del buque y las instalaciones portuarias, así como los cometidos del oficial de protección del buque, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de la compañía para la protección marítima". El apartado del mandato antes transcrito tiene como objetivo hacer que concuerden los términos utilizados en las directrices con los elementos empleados en las normas post 11-S.

⁶³⁹ Sobre la inserción del tráfico de drogas en el plan de protección del buque, JONES (*Maritime Security. A practical guide... cit.*, p. 39) establece que las directrices no duplican las disposiciones del Código PBIP, pero si introduce el tráfico ilícito de drogas

Huelga explicar que el apartado 5 del capítulo 1 de las directrices revisadas toma en cuenta los nuevos dispositivos tecnológicos en materia de seguridad y aconseja consultar la base de datos de la OMA, donde pueden consultarse los equipos de detección más avanzados.

26 Los esfuerzos regionales para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar

Como anteriormente hemos mencionado, ningún Estado tiene los medios y los recursos humanos y materiales para combatir el narcotráfico marítimo por sí mismo. Por tal motivo, los Estados consumidores suscriben acuerdos de cooperación entre sí o con los principales países de origen o de tránsito de droga. Estos acuerdos regionales están realizados con base en las rutas marítimas de droga anteriormente señaladas, con la finalidad de reprimir y suprimir el tránsito ilícito de drogas que se efectúa a través de ellas.

Los acuerdos regionales para combatir el narcotráfico marítimo están desarrollados con base en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1998. Los Estados parte establecen las disposiciones legales y administrativas para ejercer el derecho de visita sobre los buques de su pabellón.

Los convenios regionales pueden clasificarse en dos tipos de acuerdo, con base en las capacidades humanas y materiales de los Estados para combatir el tráfico ilícito de drogas en sus zonas marinas y en alta mar. El primer tipo de acuerdos está suscrito por Estados con capacidades simétricas para reprimir y suprimir el tráfico ilícito de drogas en sus zonas marinas y en alta mar. Este tipo de acuerdos están integrados por una serie de disposiciones que regulan el ejercicio en alta mar del derecho de visita sobre buques sospechosos de los Estados parte y la jurisdicción sobre los buques y las personas detenidas. En ningún caso, este tipo de acuerdos

regionales contienen disposiciones relativas a la represión del narcotráfico marítimo en las aguas territoriales de los Estados parte. Por lo tanto, dichos acuerdos regionales solamente abarcan las operaciones marítimas realizadas en alta mar.

El segundo tipo de acuerdos están conformados por Estados con capacidades asimétricas para combatir el narcotráfico marítimo en sus zonas marinas y en alta mar. En concreto, los Estados parte de esta clase de acuerdos se dividen en dos: los Estados con capacidad para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar y los Estados ribereños sin capacidad para reprimir el tráfico ilícito de drogas en sus zonas marítimas. Por lo tanto, estos acuerdos son el marco regular por medio del cual los Estados ribereños sin capacidad autorizan a los Estados con capacidad a realizar una serie de acciones, con la finalidad de apoyar la represión y la supresión del narcotráfico marítimo en sus zonas marinas. En general, los Estados ribereños autorizan a los Estados con capacidad a ingresar a sus aguas territoriales para realizar detenciones e inspecciones sobre buques sospechosos. Este tipo de acuerdos regionales también están presentes en los acuerdos regionales o bilaterales relativos a la represión y la supresión de la piratería⁶⁴⁰.

26.1 La lucha contra el narcotráfico marítimo de la Unión Europea: la Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas (2005-2012) y los Planes de Acción de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga

La Unión europea reconoce que la eficacia de los esfuerzos realizados en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas depende los siguientes elementos básicos⁶⁴¹: 1) la reducción de la demanda de drogas; 2) la reducción de la

⁶⁴⁰ Vid. supra el apartado 11

⁶⁴¹ Vid. Acción Común del 17 de diciembre de 1996. También, Resolución del consejo de 20 de diciembre de 1996. Igualmente, Decisión marco de 25 de octubre de 2004.

oferta de drogas; 3) la armonización de las legislaciones de los Estados miembro; 4) la coordinación entre los Estados miembros de la Unión Europea; y 5) la cooperación internacional.

La lucha contra el tráfico ilícito de drogas de la Unión Europea está centrada en el traficante internacional que participa en un tráfico o lo organiza y dirige a escala internacional, o que importa o exporta estupefacientes en grandes cantidades.

La armonización de las legislaciones de los Estados miembro inciden sobre la reducción del consumo y del tráfico ilícito de drogas. El principio de cooperación entre algunos Estados miembros para la lucha contra el tráfico de drogas es regulado por primera vez en el Convenio de aplicación del acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles de las fronteras comunes. El capítulo 6 apartado 2 del artículo 71 del Convenio establece que las Partes contratantes deben prevenir y reprimir mediante medidas administrativas y penales la exportación ilícita de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, incluido el cannabis, así como la cesión, suministro y entrega de dichos productos y sustancias.

La armonización de las legislaciones penales de los Estados miembro de la Unión Europea en materia del delito de tráfico de drogas inició con la Acción Común de 17 de diciembre de 1996 adoptada por el Consejo sobre la base del artículo K.3 del Tratado de la Unión Europea, relativa a la aproximación de las legislaciones y prácticas entre los Estados miembro con el fin de luchar contra la toxicomanía y prevenir y luchar contra el tráfico ilícito de drogas. El artículo 1 de la Acción Común 96/750/JAI señala que los Estados miembro se esforzarán en aproximar sus legislaciones con la finalidad de que sean compatibles entre sí, en todo lo necesario para prevenir y luchar contra el tráfico ilícito de drogas de la Unión Europea. En el mismo sentido, el artículo 4 obliga a los Estados miembro a hacer todo lo

necesario para que las sanciones aplicables a las infracciones más graves en materia de tráfico de drogas se sitúen en la escala de las penas más severas para infracciones de gravedad comparable. Posteriormente, en el mismo sentido, el 20 de diciembre de 1996, el Consejo de la Unión Europea adoptó la resolución sobre sentencias relativas a infracciones graves en materia de tráfico de drogas. Esta resolución profundiza en los principios de armonización emanados del artículo 4 de la Resolución 96/750/JAI. La Resolución 97/C 10/02 urge a los Estados miembros a garantizar que sus legislaciones nacionales contemplen la posibilidad de dictar sentencias con penas privativas de libertad para los delitos graves de tráfico ilícito de drogas, las cuales deben estar entre las penas privativas de libertad más severas impuestas por sus derechos penales respectivos para delitos de gravedad comparable. Además, la Resolución da una lista enunciativa de una serie de factores a tener en cuenta al momento de dictar las sentencias relacionadas con el tráfico de drogas, entre los cuales destacamos los siguientes⁶⁴²: 1) amplitud del tráfico; 2) los beneficios obtenidos por la persona implicada en el tráfico ilícito; 3) la pertenencia del autor del delito en una organización delictiva; 4) el grado de control sobre la organización dedicada al tráfico de drogas del autor del delito.

Actualmente, el principio de armonización en relación al delito de tráfico ilícito de drogas está consagrado en la Decisión marco de 25 de octubre de 2004 del Consejo de la Unión Europea, relativa al establecimiento de disposiciones mínimas de los elementos constitutivos de delitos y las penas aplicables en el ámbito del tráfico ilícito de drogas. Los miembros de la Unión Europea han armonizado las definiciones, incriminaciones y sanciones relacionadas con el tráfico de drogas, por medio de la Decisión marco del Consejo Europeo 2004/757/JAI. La Decisión del Consejo Europeo invita a los Estados miembro a asegurar que los delitos sean sancionables mediante penas que oscilen entre 1 y 3 años de prisión como

⁶⁴² En estos términos, véase Resolución del Consejo 97/C 10/02, de 20 de diciembre de 1996, sobre sentencias relativas a infracciones graves en materia de tráfico de drogas (DOUE C 10 del 11 de noviembre de 1997).

mínimo; de 5 a 10 años de prisión cuando el delito implique importantes volúmenes de drogas o el hecho ilícito esté relacionado con drogas que pueden ser más perjudiciales para la salud; 10 años como máximo en los casos en donde el delito se haya cometido dentro de una organización delictiva; y entre 5 a 10 de privación de libertad como penas máximas, cuando se realice la fabricación, el transporte o la distribución de precursores, a sabiendas de que van a utilizarse en la producción de drogas, dentro de una organización delictiva.

La Unión Europea en materia de lucha contra la droga difiere de la estrategia adoptada por los Estados Unidos, debido a que la Unión Europea busca reducir tanto la demanda como la oferta. En cambio, los Estados Unidos centran sus esfuerzos contra las drogas en la disminución de la oferta⁶⁴³.

⁶⁴³ Sobre los medidas de lucha contra las drogas, ESTIEVENART (“La estrategia antidrogas de la Unión Europea y Latino América... cit., pp. 23 y ss.) señala que el modelo europeo de la lucha contra las drogas privilegia la reducción de la demanda y la reducción de los daños. El modelo europeo nación con la Recomendación del Consejo de 18 de junio de 2003 relativa a la prevención y la reducción de los daños para la salud asociados a la drogodependencia. En contrasentido está el modelo estadounidense, en donde la prioridad es la represión de la producción y del tráfico. Sin embargo, debemos señalar que la Estrategia Nacional de Control de Drogas de los Estados Unidos de 2010 (OFFICE OF NATION DRUG CONTROL POLICY UNITED STATES, National Drug Control Strategy Data Supplement 2010... cit.) introduce una nuevo plan de control de drogas basado en un equilibrio entre la prevención, el tratamiento y la aplicación de la ley. Al respecto, la estrategia antidrogas estadounidense señala lo siguiente: *“Los socios y aliados hemisféricos han pedido desde hace mucho tiempo a los Estados Unidos enfocarse sobre su reducción de demanda de drogas ilícitas. A tal efecto, esta Estrategia pone un énfasis sin precedentes sobre la prevención doméstica y los programas de tratamiento. Pero la disponibilidad de drogas, tales como la cocaína, dentro de los Estados Unidos también afecta claramente la efectividad de la prevención doméstica y los programas de tratamiento.”*

En el mismo sentido, BROMBACHER Y GÜNTHER MAIHOLD (“El negocio transatlántico de la Cocaína: opciones europeas ante las nuevas rutas del narcotráfico... cit., p. 25) mencionan que desde los años 80, el gobierno de Estados Unidos ha basado su estrategia antidrogas en la fumigación aérea y la erradicación manual de cultivos, debido a que los cultivos son el eslabón más vulnerable de la cadena productiva de la cocaína por su alta visibilidad. Sin embargo, la Unión Europea menciona que esta estrategia no tiene éxito sin la implementación del desarrollo alternativo, para convertir los espacios de cultivo ilícito en plantaciones de bienes agropecuarios lícitos. Ni la erradicación de cultivos ni el desarrollo alternativo han probado su eficacia para disminuir la oferta de la droga. No obstante, el desarrollo alternativo rompe la relación retroalimentada entre desarrollo y narcotráfico, y es un instrumento más humano y social, al no destruir la base de vida de los campesinos y no dañar el medio ambiente.

La actual estrategia de lucha contra la droga de la Unión europea tiene como antecedente directo la Estrategia de la Unión Europea 2000-2004 y el Plan de Acción de la Unión Europea sobre drogas (2000-2004). Ambos instrumentos contiene una estrategia bien equilibrada entre la reducción de la demanda y la oferta de la droga⁶⁴⁴. La Estrategia de la Unión Europea 2000-2004 está en concordancia con el espíritu de Declaración Política adoptada por la Asamblea General en su vigésimo período extraordinario de sesiones. Con base en la evaluación final de la Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas y del Plan de Acción sobre drogas (2000-2004), el Consejo Europeo adoptó el actual marco estratégico antidrogas, en diciembre de 2004.

La lucha contra la droga de la Unión Europea tiene como marco los siguientes tres instrumentos legales: 1) la Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas; 2) el Plan de Acción de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga 2005-2008⁶⁴⁵; y 3) el Plan de Acción de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga 2009-2012.

El Plan de Acción 2009-2012 tiene como principales ejes la reducción de la demanda de droga y la reducción de la oferta de droga. Asimismo, el Plan de Acción 2009-2021 abarca los siguientes tres temas transversales: 1) Mejorar la coordinación y la cooperación, y sensibilizar a la opinión pública; 2) fomentar la cooperación internacional; y 3) conocer mejor el problema.

Respeto a la reducción de la oferta de la droga, la Unión Europea tiene

⁶⁴⁴ Sobre el particular, la Estrategia 2000-2004 de la Unión Europea establece seis objetivos, los cuales pueden ser resumidos de la siguiente manera: 1) reducir perceptiblemente la difusión y la iniciación del consumo ilícito de drogas, en particular entre los jóvenes de 18 años; 2) reducir el daño a la salud producido por las drogas y el número de muertes relacionadas con las drogas; 3) aumentar el número de adictos tratados exitosamente; 4) reducir la disponibilidad de drogas ilícitas; 5) disminuir el lavado de dinero y el tráfico ilícito de precursores; y 6) reducir el número de delitos relacionados con la droga.

⁶⁴⁵ En relación a los logros del Plan de Acción 2005-2008, véase COMISIÓN EUROPEA, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Informe de la evaluación final del Plan de Acción de la UE en materia de lucha contra la droga 2005-2008, 13407/08 ADD 3, Bruselas, 2005.

como objetivo responder con rapidez y eficacia en el nivel operativo, político y de elaboración de políticas a las nuevas amenazas. La acción para alcanzar este objetivo es la creación de plataformas regionales de seguridad para combatir las nuevas amenazas. Con base en lo anterior, la Unión Europea participa en el MAOC-N y en el Grupo de acción contra la delincuencia organizada en la región del mar Báltico.

En la misma área, el Plan de Acción 2009-2012 establece como otro objetivo reducir el desvío y el tráfico de precursores de drogas utilizados para la fabricación de drogas ilícitas. Las principales acciones para lograr reducir el desvío de drogas se pueden sintetizar de la siguiente manera: 1) los servicios de aduana y control de fronteras deben integrar controles de precursores a nivel estratégico para alcanzar la eficiencia de la gestión del control fronterizo por medio de la aplicación de la gestión comunitaria de riesgo, y cooperar más estrechamente con otros organismos policiales que participen en la lucha contra el tráfico de drogas; y 2) La Unión Europea adoptará acuerdos de cooperación con los principales países de origen de los principales precursores de drogas de síntesis.

En cuanto a la Cooperación internacional, la Unión Europea establece como un objetivo incluir sistemáticamente las cuestiones de la política antidrogas en las relaciones con los terceros países y regiones, cuando proceda, así como en un contexto más general y en la agenda de seguridad, sobre la base de la planificación estratégica y la coordinación de todos los participantes. La Unión Europea desarrolla programas de asistencia en materia de reducción de la oferta de drogas, en colaboración con los países productores y con los países situados en las nuevas rutas de tráfico, como es África occidental. Igualmente, la Unión Europea actualiza y aplica los planes de acción de la contra la droga en las Repúblicas de Asia Central; América Latina y el Caribe; y los Balcanes occidentales.

Asimismo, la Unión Europea ha implementado el Convenio de Viena de

1988 por medio del Acuerdo de Consejo de Europa de 1995 sobre el tráfico ilícito por mar que da cumplimiento al artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

26.1.1 El Acuerdo, de 30 de septiembre de 2007, por que se crea el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas

El 30 de septiembre de 2007, Irlanda, Holanda, España, Italia, Portugal, Francia y Gran Bretaña e Irlanda del Norte suscribieron un acuerdo para crear el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas (MAOC-N). El centro regional está financiado con fondos de la Comisión Europea. La creación del MAOC-N está en concordancia con las acciones para reducir la oferta de las drogas establecidas en la Estrategia de la Unión Europea en materia de drogas para el período 2005-2012. En concreto, la creación del MAOC-N está enmarcada en el objetivo 13 de la Estrategia, cuya finalidad es responder con rapidez y eficacia en el nivel operativo, político y de elaboración de políticas a las nuevas amenazas. Asimismo, la Comisión Europea ha señalado como un objetivo en la materia interrumpir en círculos concéntricos los flujos del narcotráfico hacia Europa, con base en las siguientes razones⁶⁴⁶: 1) las organizaciones criminales pueden buscar nuevas rutas alternativas para evitar las confiscaciones, sin embargo, mientras más pequeño es el radio del círculo de vigilancia reforzada, más fácil es el control de un número máximo de posibles rutas marítimas; 2) los narcotraficantes pueden remplazar las incautaciones de drogas cerca de los países productores por medio de la droga almacenada o con la misma cocaína en tránsito mezclada con mayores cantidades de aditivos en etapas posteriores. En contrasentido, las incautaciones cerca de los países consumidores tiene mayor repercusión en la disponibilidad de la droga; y 3)

⁶⁴⁶ En estos términos, véase BROMBACHER Y GÜNTHER MAIHOLD, "El negocio transatlántico de la Cocaína: opciones europeas ante las nuevas rutas del narcotráfico..." cit., pp. 34-38.

10 toneladas de cocaína confiscadas en un puerto de Colombia tienen casi el mismo valor comercial que una tonelada incautada en las aguas territoriales de Ghana. Las instancias de control de las fronteras y la vigilancia de las rutas marítimas hacen subir el precio de la droga, por tanto, mientras más cerca esté la droga de las fronteras exteriores de Europa, más aumente el valor de la droga. Las medidas de control de tránsito cerca de la Unión Europea tienen una mayor repercusión en el precio final.

El MAOC-N tiene su base en Lisboa, Portugal. Por medio del MAOC.N, las Partes contratantes cooperan en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar y aire realizado a través del Atlántico en dirección a Europa y al litoral de África occidental. El MAOC-N coordina las tareas de patrullaje marítimo en un espacio marítimo de 7,000 millas, desde Cabo de Buena Esperanza hasta el mar noruego. Sin embargo, el artículo 2 del Acuerdo del MAOC-N contempla la posibilidad de ampliar la zona de operaciones a otras áreas marítimas, en especial a la cuenca del mediterráneo occidental.

Los objetivos del MAOC-N son los siguientes⁶⁴⁷: analizar y recolectar información sobre el tráfico de drogas por mar o aire en la zona de operaciones; reforzar el intercambio de información de inteligencia; y coordinar las acciones operaciones de interdicción realizadas en aguas internacionales, con el fin de interceptar los buques que transportan cocaína y cannabis.

El MAOC-N coordina las acciones de interdicción del tráfico de drogas en la zona del Atlántico, sin embargo, cada Parte asume la responsabilidad respecto de sus decisiones operativas y tácticas, las cuales deberán

⁶⁴⁷ Así sucede, por ejemplo con la intercepción del buque Tortuga, registrado en Florida. El 27 de agosto de 2010, un agente encargado del cumplimiento de la ley de Cabo Verde, embarcado en el buque naval HMS Gloucester de la Real Armada Británica, abordó el buque Tortuga. Durante la inspección al buque, los agentes descubrieron cocaína dentro del timón. El operativo estuvo coordinado por el MAOC-N, con base en la información de inteligencia proporcionada por la Oficina Central Francesa contra el Tráfico Ilegal de Narcóticos. Al respecto, véase MINISTRY OF DEFENCE OF UNITED KINGDOM, "HMS Gloucester foils drug smugglers... cit.

ajustarse a los principios y normas del derecho internacional.

Las armadas y los agentes encargados del cumplimiento de la ley de los países participantes colaboran en las labores del MAOC-N⁶⁴⁸.

El artículo 5 del Acuerdo del MAOC-N prevé la posibilidad de la participación de Estados u organizaciones internacionales en carácter de observadores. Con base a esta disposición, los Estados Unidos, la Comisión Europea y la Europol asisten a las reuniones del MAOC-N⁶⁴⁹.

El MAOC-N coordinó la interdicción de 45 toneladas de cocaína durante sus dos primeros años de inicio de operaciones. Los operativos marítimos antidrogas han sido ejecutados sobre yates y buques de pesca, principalmente⁶⁵⁰. El éxito de las operaciones de interdicción coordinadas por la MAOC-N ha inspirado la creación de otros centros de coordinación en la lucha contra el narcotráfico marítimo, como es el Centro de Coordinación de la lucha antidroga en el mar Mediterráneo (Centre de Coordination pour la Lutte Anti Drogue en Méditerranée)⁶⁵¹.

⁶⁴⁸ En cuanto a las labores del MAOC-N, véase DEPARTMENT OF JUSTICE AND LAW REFORM OF IRLAND, Lenihan launches Ireland's participation in new European Centre to tackle cocaine shipments, obtenido en: http://www.justice.ie/en/JELR/Pages/European_Centre_to_tackle_cocaine_shipments (consultado el 21 de enero de 2010). También, EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION, Maritime Analysis and Operation Centre-Narcotics (MAOC-N), obtenido en <http://www.emcdda.europa.eu/about/partners/maoc> (consultado el 14 de julio de 2010)

⁶⁴⁹ EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION, Maritime Analysis and Operation Centre-Narcotics (MAOC-N)... cit.

⁶⁵⁰ Así sucede, por ejemplo con la intercepción realizada por la fuerza naval británica, con ayuda de la información de inteligencia francesa. El 31 de agosto de 2010, la armada británica interceptó un yate con pabellón de los Estados Unidos, el cual contrabandeaba cocaína. El yate "Tortuga" fue detenido por las autoridades británicas, frente a las costas de África occidental, para posteriormente realizar una inspección sobre el mismo. Durante la inspección del yate, los agentes para el cumplimiento de la ley británicos encontraron la cocaína escondida en el timón. Igualmente, otra operación coordinada por el MAOC-N tuvo lugar el 1 de febrero de 2008. Un navío de la armada francesa interceptó un buque pesquero con pabellón de Liberia, frente a las costas de África occidental. El buque interceptado cargaba 2.5 toneladas de cocaína con destino a Europa. La intercepción tuvo éxito gracias a la información proporcionada por el MAOC-N. Sobre el tema, véase BOWCOTT, Owen, "Navy destroyer intercepts yacht with £4m of cocaine in Atlantic", publicado en el periódico inglés the guardian, Londres, 31 de agosto de 2010, p. 13.

⁶⁵¹ En estos términos, véase OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, "La cocaína. Una perspectiva de la Unión Europea en el contexto

26.1.2 El Centro de Coordinación de la Lucha Antidroga en el Mediterráneo

El Centro de Coordinación de la Lucha Antidroga en el Mediterráneo es un punto de coordinación para la lucha contra el tráfico ilícito de cannabis y de cocaína por vía marítima y aérea. El centro es gestionado por la policía francesa y opera con el apoyo de las fuerzas militares. El centro cuenta con la participación de España, Francia, Italia, Malta, Portugal, Argelia, Libia, Marruecos, Túnez, los Estados miembro de la Unión Europea que tienen consta en el Mediterráneo, el Reino Unido y Senegal⁶⁵².

Desde el 1 de diciembre de 2008, fecha en que inicio sus actividades, el CeCLAD-M ha coordinado varias acciones de interdicción desarrolladas por las autoridades francesas y españolas, principalmente⁶⁵³. La mayoría de los operativos antidrogas marítimos han sido realizados sobre lanchas rápidas⁶⁵⁴.

mundial”, publicada en *Publicaciones conjuntas del OEDT-Europol*, número 2, Luxemburgo, 2010, p. 36.

⁶⁵² OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, “La cocaína. Una perspectiva de la Unión Europea en el contexto mundial... cit., p. 36

⁶⁵³ Vale por todos, en el mes abril de 2008, las autoridades francesas y españolas interceptaron un velero y tres lanchas rápidas, que transportaban 7 toneladas de cannabis en total. Los dispositivos navales y aéreos, coordinados por el CeCLAD-M, iniciaron las acciones el operativo antidrogas marítimo cuando una lancha rápida realizaba el transborde de la cannabis hacia el velero. El velero fue interceptado cuando entró a aguas españolas. Por su parte, las autoridades francesas interceptaron otras dos lanchas rápidas en aguas internacionales. Sobre el tema, véase PRÉFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANÉE, Interpétion saisies de drogue per les autorités françaises et espagnoles, obtenido en: <http://www.premar-mediterranee.gouv.fr/actualite/communiqués/2008/5/06.html> (consultando el 13 de abril de 2010)

⁶⁵⁴ En estos términos, véase PRÉFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANÉE, Intervenir contre les trafics avec le CeCLAD-M, obtenido en: <http://www.premar-mediterranee.gouv.fr/actualite/dossiers/intervenircontrelestraficsillicites.html> (consultado el 2 de mayo de 2010).

26.2 El Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar, de 31 de enero de 1995, por el que se desarrolla el artículo 17 de la convención de la Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefaciente y sustancias sicotrópicas

En abril de 1983, previamente a la adopción de la Convención de Viena de 1988, el Consejo de Europa creó un grupo *ad hoc* de expertos para preparar un acuerdo regional encaminado a combatir el tráfico ilícito de drogas por mar⁶⁵⁵. Después de doce años de trabajos preparatorios, el 31 de enero de 1995, los Estado miembro del Consejo de Europa suscribieron el Acuerdo número 156 relativo al Tráfico Ilícito por mar, con la finalidad de ampliar la cooperación regional en contra del narcotráfico marítimo. El Acuerdo número 156 entró en vigor el 1 de mayo de 2000⁶⁵⁶. El acuerdo regional está encaminado a implementar y dotar de mayor eficacia el artículo 17 de la Convención de Viena.

En el mismo sentido que la Convención de Viena de 1988, el Artículo 2 de

⁶⁵⁵ Respecto a los trabajos preparatorios del Acuerdo 156, el Consejo de Europa ("Pompidou Group, Combating drug abuse and drug trafficking" obtenido en: http://www.coe.int/t/dg3/pompidou/default_en.asp (consultado el 20 de febrero de 2012)) señala que dentro de la sexta reunión del Cooperation Group to Combat Drug Abuse and Illicit Trafficking in Drugs (Pompidou Group), realizada en octubre de 1982, el corresponsal permanente de Italia señaló que sus autoridades consideran como objetivo prioritario el combate del tráfico de drogas en aguas internacionales. La manifestación del corresponsal permanente italiano generó la creación de un grupo de expertos ad hoc con el mandato de elaborar un proyecto de acuerdo regional para combatir el narcotráfico marítimo. Sin embargo, los trabajos del grupo ad hoc suspendió sus labores para esperar los resultados de las negociaciones del Convenio de Viena de 1988. Una vez adoptada la Convención de 1988, el grupo Pompidou Group retomó sus trabajos y concluyó lo siguiente: 1) cualquier acuerdo regional en la materia debe ser un complemento del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988; 2) los acuerdo regionales deben crear las disposiciones administrativas y legislativas necesarias para implementar los principios del Convenio de Viena de 1988; y 3) los acuerdos regionales pueden prever las disposiciones de carácter más vinculante y permitir el temprano uso de la fuerza dentro del marco de la Convención de 1988. Posteriormente, en abril de 1991, el el bureau of the European Committe on Crime Problems fue asisganado por los permanent correspondents para continuar con la elaboración del proyecto de acuerdo regional, tomando como base los trabajos previos del grupo Pompidou. El proyecto final del acuerdo final fue aprobado por el European Committe on Crime Problems el 24 de junio de 1994.

⁶⁵⁶

<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=156&CM=1&DF=&CL=ENG>

Acuerdo establece el principio de cooperación internacional, por lo que las Partes contratantes deben cooperar en todo lo posible para eliminar el tráfico ilícito por mar de drogas. No obstante, el Acuerdo desarrolla el principio de cooperación establecido en la Convención de 1988, al reconocer la utilidad del intercambio de información sobre buques, carga y hechos, cuando dicho canje pueda servir a una Parte para eliminar el narcotráfico marítimo⁶⁵⁷.

Respecto a la determinación de la competencia sobre los delitos relacionados con el tráfico ilícito de drogas, el Acuerdo amplía los principios de competencia señalados en el artículo 4 de la Convención de Viena de 1988. El Acuerdo determina que el Estado de pabellón tendrá competencia preferente sobre cualquier delito cometido a bordo de un buque con derecho a enarbolar su pabellón. La Sección 4 del Acuerdo regula, de forma detalla, las normas necesarias para el ejercicio de la competencia por parte del Estado del pabellón o por el Estado interviniente. En particular, el Acuerdo prevé la renuncia tácita de la competencia por parte del Estado del pabellón, ya que señala que el Estado de bandera debe informar al Estado interviniente su deseo por ejercitar la competencia en el término de catorce días. Además, en los supuestos del tráfico ilícito realizado por buque sin nacionalidad, el Acuerdo indica que las Partes deben adoptar todas las medidas necesarias para determinar su competencia sobre los delitos cometidos a bordo de buques sin pabellón.

El desarrollo del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 está regulado en los artículos del 4 al 12 del instrumento legal regional. El Acuerdo número 156 regula el derecho de visita con base en los siguientes tres supuestos: el Estado del pabellón solicita asistencia a un Estado parte;

⁶⁵⁷ Respecto al intercambio de información, el Consejo de Europa (*op. cit.*) explica que lo estipulado en el párrafo 5 del artículo 2 del Acuerdo describe una forma de implementación del principio de cooperación señalado en el párrafo 1 de dicho precepto, por lo que el mero intercambio de información no crea ninguna obligación para las Partes. La disposición relativa al intercambio de información tiene como base "the Laundering Convention", European Treaty Series, No. 141.

el tráfico ilícito de drogas es cometido por buques sin nacionalidad; y cuando Estado interviniente solicita autorización al Estado del pabellón para abordar e inspeccionar el buque sospechoso.

En cuanto al primer supuesto, el Acuerdo señala que los Estado de pabellón pueden solicitar asistencia a otro Estado parte cuando exista la sospecha fundada de que un buque que enarbola su pabellón participa o está siendo utilizado en el tráfico ilícito de drogas⁶⁵⁸. El Acuerdo amplía las disposiciones de la Convención de 1998 sobre la solicitud de asistencia, al decretar que la petición del Estado del pabellón puede limitar la autorización a la Parte requerida a adoptar algunas o todas las medidas contempladas en el Acuerdo. La Convención de 1988 únicamente contempla las autorizaciones limitadas o condicionadas, en los casos de donde un Estado parte solicita al Estado de pabellón la adopción de medidas sobre un buque sospecho.

Sobre los casos en donde un buque sin pabellón participa en el tráfico ilícito de drogas, el Acuerdo señala que la Parte que tenga sospechas sobre este hecho debe informar de ello a las Partes que puedan resultar directamente afectadas, y posteriormente el Estado informante puede solicitar la asistencia de las mismas para impedir la comisión del delito. No obstante, la Parte aparentemente más afectada puede decidir intervenir, en cuyo caso le corresponderá a ella determinar las medidas adecuadas sobre el buque y ejercer su competencia sobre los delitos. El artículo 4 del Acuerdo tiene su origen en el párrafo 2 del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988, sin embargo, el Acuerdo adiciona la obligación de informa el hecho a la Parte

⁶⁵⁸ Sobre la petición de asistencia por parte del Estado del pabellón, el Consejo de Europa (*op. cit.*) indica que los casos en donde el Estado del pabellón solicita asistencia son atípicos. No obstante, el grupo de expertos que elaboró el proyecto del acuerdo regional aportan una serie de supuesto, por medio de los cuales se pueda actualizar las disposiciones del artículo 5 del Acuerdo: 1) buscar al busque sospecho para notificar al Estado del pabellón su ubicación; 2) participar en la búsqueda del buque, para posteriormente transferir la vigilancia a un navío oficial del Estado del pabellón; 3) continuar una persecución, legalmente iniciada en el mar territorial de un Estad ribereño o del Estado del pabellón, hasta la intervención un navío oficial del Estado que inicio la persecución; 4) evitar cualquier intento de la nave por descargar la carga sospechosa; y 5) permitir la presencia de personal encargado del cumplimiento de la ley a bordo de navíos oficiales de la parte requerida.

aparentemente más afectada.

En el caso del tercer supuesto, el Acuerdo indica que un Estado parte puede solicitar autorización al Estado de pabellón para detener e inspeccionar un buque sospechoso de participar en el tráfico ilícito de drogas, que opere en las aguas situadas fuera del mar territorial de cualquier Estado parte⁶⁵⁹. En ningún caso, el Estado interviniente podrá adoptar medidas sobre el buque sospechoso sin la autorización del Estado del pabellón⁶⁶⁰. De la misma forma que la Convención de Viena de 1988, el Acuerdo no contempla la autorización tácita⁶⁶¹. El Estado del pabellón debe contestar la petición al Estado interviniente lo antes posible, cuando sea factible, dentro de las cuatro horas siguientes a la recepción de la solicitud. La autorización del Estado del pabellón puede someterse a condiciones o limitaciones.

El Acuerdo varía el procedimiento para solicitar la autorización de intervención en comparación con la Convención de Viena de 1988. El Acuerdo no dispone como requisito la petición de la confirmación de la matrícula por parte del Estado del pabellón. El Acuerdo prescinde de la identificación de la matrícula del buque, bajo el considerando que si el buque sospechoso

⁶⁵⁹ Respecto de la aplicación del Acuerdo en las aguas territoriales, en la zona económica exclusiva y en aguas internacionales, el Grupo de expertos (Council of Europe, *op. cit.*) señala que el Acuerdo también incluye la zona económica exclusiva de un Estado parte, con base en el párrafo 2 del artículo 58 de la Convención UNCLOS.

⁶⁶⁰ Respecto a la facultades del Estado interviniente para adoptar medidas sobre el buque sospechoso, el Consejo de Europa () menciona que el Acuerdo no permite la adopción de medidas sobre el buque sospecho sin la autorización del Estado del pabellón. Sin embargo, el Estado interviniente quizás tenga una posibilidad independiente para intervenir de conformidad con el Derecho internacional del mar. En concreto, con base en el artículo 23 de la Convención de Ginebra y el artículo 11 de la Convención de UNCLOS, con respecto del derecho de persecución donde el Estado ribereño tiene sospechas fundadas de que un buque ha violado la legislación del Estado.

⁶⁶¹ Respecto al procedimiento de intervención, el Consejo de Europa () señala que el comité de experto discutió tres opciones: 1) la autorización a priori para detener y abordar el buque derivada del propio acuerdo; 2) la autorización expresa en cada uno de los casos, pero la falta de respuesta a una solicitud de manera oportuna se considera como un consentimiento tácito por parte del Estado del pabellón; y 3) la autorización expresa en cada uno de los casos, i) en donde la falta de respuesta a la solicitud se entiende como negativa o ii) el acuerdo no contenga disposiciones expresas sobre las consecuencias jurídicas derivadas de la falta de respuesta. El comité de expertos se decantó por la opción 3)ii) para estar en concordancia con la Convención de Viena de 1988.

enarbola el pabellón de una Parte, pero en realidad está matriculado en otro Estado, dicho buque pierde la protección del verdadero Estado de abanderamiento y puede ser considerado como un buque sin nacionalidad, con base en el artículos 91 y 92 de la Convención UNCLOS. En este contexto, el Estado interviniente tiene el derecho de visita sobre un buque sin nacionalidad, con fundamento en el artículo 110 de la Convención UNCLOS⁶⁶².

El Acuerdo detalla las medidas enumeradas en el párrafo 4 del artículo 17 la Convención de Viena de 1988⁶⁶³. Las medidas que pueda adoptar el Estado interviniente sobre un buque sospechoso se pueden resumir de la siguiente forma:

5. detener el buque y subir a bordo del mismo;
6. tomar el control efectivo del barco y de todas las personas a bordo del buque;
7. registrar el buque, las personas y los objetos a bordo del buque, incluida la carga;
8. abrir u ordenar la apertura de cualquier contenedor;
9. solicitar información a las personas que se encuentren a bordo del buque, sobre sí mismas o sobre cualquier objeto a bordo de la nave;
10. exigir la presentación de documentos, libros o registros relativos al buque, a personas o a objetos que se encuentre en la buque;
11. confiscar, asegurar y proteger las pruebas o los materiales descubrieron a bordo del buque;
12. obligar al buque, así como a la tripulación y a los pasajeros del buque a dirigirse al territorio del Estado interviniente, e inmovilizar al buque en dicho puerto con la finalidad de realizar ulteriores investigaciones.

En los casos en que proceda la inmovilización del buque o la detención de las personas implicadas en el tráfico ilícito de drogas, el Estado interviniente

⁶⁶² En estos términos, véase CONSEJO DE EUROPA (*op. cit.*)

⁶⁶³ En estos términos, véase MARÍN CASTÁN, Fernando, "Marco jurídico de la seguridad marítima", Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima... cit. p. 214.

debe informar al Estado del pabellón de las medidas adoptas.

El Acuerdo contempla la posibilidad de que el Estado interviniente y el Estado del pabellón acuerden que se lleve el buque al territorio de un tercer Estado parte, y una vez que se encuentre en el puerto acordado, el tercer Estado será tratado como Estado interviniente.

El artículo 26 del Acuerdo número 156, establece los principios de la responsabilidad originada de las acciones de interdicción. El Acuerdo número 156 contempla los siguientes supuestos relacionados con dicha responsabilidad⁶⁶⁴: 1) El Estado interviniente está obligado a indemnizar las pérdidas, los daños y las lesiones sufridas por una persona física o jurídica sufre pérdidas, daños o lesiones sufridos, como resultado de la negligencia de alguna de sus autoridades; 2) El Estado interviniente está obligado a pagar indemniza cualquier pérdida, daño o lesión que resulte de una detención o un abordaje injustificado; y 3) El Estado requirente responde de los daños ocasionados por las medidas adoptadas durante la asistencia de otro Estado parte. Sin embargo, el Estado requirente puede solicitar indemnización del Estado requerido cuando los daños sean originados como consecuencia de la negligencia de dicho Estado.

El Acuerdo también pormenoriza las garantías o precauciones durante la intervención, contempladas en el párrafo 5 del artículo 17 de la Convención de 1988. El párrafo 4 del artículo 11 del Acuerdo indica que el capitán del buque inspeccionado tendrá derecho a comunicarse con las autoridades del Estado del pabellón del buque, así como con los propietarios explotadores del buque, para notificarles la inspección del mismo. Sin embargo, el Estado interviniente puede impedir o aplazar la comunicación con los propietarios o explotadores del buque en los casos en que existan razones de peso para creer que dicha comunicación obstaculizaría la investigación del delito. Igualmente, el Estado interviniente debe mantener inmovilizado el buque

⁶⁶⁴ Sobre los casos de responsabilidad establecidos en el Acuerdo número 156, véase GUILFOYLE, Douglas, *op. cit.*, pp. 89-88.

durante el tiempo estrictamente necesario para llevar a cabo la investigación correspondiente, con excepción de los casos en donde existan sospechas fundadas de que los propietarios del buque están directamente implicados en la comisión del delito. Además, el Acuerdo urge a las Partes interesadas a tener en cuenta los riesgos que implica la inspección de un buque en alta mar, y la posibilidad de realizar el registro del buque en el siguiente puerto de escala del buque. En cuanto al uso de armas de fuego durante el operativo, el Acuerdo exhorta a la Parte interviniente a restringir el uso de la fuerza al mínimo imprescindible durante la intervención del buque sospecho. El Estado interviniente debe informar lo antes posible al Estado del pabellón del uso de armas de fuego contra el buque o a bordo del mismo, así como los casos de muerte o lesiones de cualquier persona a bordo de la nave.

Las normas sobre el ejercicio de la competencia del Acuerdo número 156 estipulan que el Estado interviniente debe enviar un resumen de las pruebas de la comisión del delito al Estado del pabellón, para que este último pueda decidir si ejercita su competencia preferente sobre el buque detenido, la carga y las personas a bordo. El Acuerdo número 156 contempla la renuncia tácita de la competencia preferente. Por lo tanto, el Estado de bandera debe informar al Estado interviniente su deseo de ejercer la competencia preferente, dentro de los catorce días siguientes a la recepción del resumen de las pruebas, de lo contrario, se entiende que el Estado del pabellón ha renunciado al ejercicio de su competencia preferente⁶⁶⁵.

26.3 El Convenio para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de droga en el área del Caribe

El estudio del Convenio para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo

⁶⁶⁵ Respecto a la competencia preferente, el Consejo de Europa (*op. cit.*) considera que el Estado interviniente tiene la competencia sobre el buque, la carga y las personas a bordo. Sin embargo, las disposiciones del Acuerdo número 156 no busca excluir la posibilidad de que el Estado de bandera pueda ejercer su competencia.

de drogas en el área del Caribe es importante debido a que este instrumento jurídico internacional busca expandir, entre países americanos y europeos, una serie de principios emanados, en su mayoría, de los Acuerdos bilaterales suscritos entre los Estados Unidos y los países de Centroamérica y del Caribe.

El Convenio para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de droga en el área del Caribe fue suscrito el 10 de abril de 2003, en San José, Costa Rica. El Convenio de San José ha sido suscrito por 12 Países, los cuales son: Belice, Estados Unidos, Jamaica, Costa Rica, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, Reino de los Países Bajos, República Dominicana y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Este instrumento jurídico internacional entró en vigor el día 18 de septiembre de 2008, con la ratificación de cinco Estados signatarios: Francia, los Estados Unidos, Belice, Guatemala y la República Dominicana. Posteriormente, Costa Rica y Los Países Bajos ratificaron el Convenio de San José en el año 2010.

Al igual que los demás acuerdos regionales y bilaterales en la materia, el Convenio de San José está desarrollado con base el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988.

Los Estados Unidos cuentan con acuerdos bilaterales con los países de Centroamérica y el Caribe en la materia. Sin embargo, el Convenio de San José incorpora a los países europeos afectados por el tráfico ilegal de cocaína⁶⁶⁶. Como anteriormente hemos señalado, una ruta marítima de

⁶⁶⁶ Sobre los Acuerdos bilaterales entre Estados Unidos y los países de Centroamérica y el Caribe, podemos señalar que los Convenios bilaterales previos ayudaron a la suscripción y ratificación del Convenio de San José, por parte de los países de Centroamérica. Este último instrumento jurídico internacional contiene cláusulas similares a los Convenios bilaterales. Esta circunstancia generó que los puntos controvertidos del Convenio de San José ya habían sido discutidas y aprobadas internamente, por los Poderes Legislativos de cada uno de los Estados de Centroamérica y del Caribe. Así, COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES DEL CONGRESO DE GUATEMALA, Dictamen del Convenio sobre Cooperación para la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias

tráfico ilegal de cocaína inicia en Sudamérica, continúa por el Caribe y termina en Europa. Los Países parte del Convenio de San José permite que los Estados parte puedan interceptar los buques que realizan el transporte transatlántico de cocaína con destino a Europa⁶⁶⁷.

Un elemento a destacar del Convenio de San José consiste en que los Estados parte se comprometen a cooperar en la lucha contra el narcotráfico marítimo de conformidad con sus necesidades, recursos disponibles y prioridades, ampliando o minimizando su participación según las circunstancias. El Convenio de San José reconoce la asimetría de recursos existente entre los países de América del norte y Europa y los países de Centroamérica y del Caribe, por lo que el Convenio de San José admite que cada país diseñe un plan de acción y cooperación a la medida de sus necesidades y conveniencias⁶⁶⁸. Debemos señalar que este primer elemento del Convenio de San José no puede ser considerado como una innovación, ya que algunos Convenios bilaterales suscritos por los Estados Unidos han sido desarrollados con base en el principio de asimetría de recursos⁶⁶⁹. Sin

Sicotrópicas en el Área del Caribe, 12 de julio de 2005, p. 4.

En el mismo sentido, el Área de Comisión de Asuntos Sociales de la Asamblea Legislativa de Costa Rica (Opinión Jurídica 018-J, 31 de enero de 2005, p. 2) estipula lo siguiente: "la aprobación del "Acuerdo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América para la Cooperación para suprimir el Tráfico Ilícito", Ley N° 7929 de fecha de 6 de octubre de 1999, y la experiencia en su ejecución, se puede concluir que dicho instrumento jurídico no se aparta de lo ya aprobado por nuestro país en esta materia."

⁶⁶⁷ Respecto al origen del Convenio de San José, la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de Guatemala (Dictamen del Convenio sobre Cooperación para la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas en el Área del Caribe, 12 de julio de 2005) señala que el Reino Unido, Francia y los Países Bajos promovieron la suscripción del Convenio de San José entre los países del Caribe, en 1995.

⁶⁶⁸ Vid. los artículos 2 y 3 del Convenio de San José

⁶⁶⁹ Sobre el principio de asimetría de recursos, podemos señalar que varios acuerdos bilaterales suscritos entre los Estados Unidos y los países de Centroamérica y el Caribe están desarrollados bajo el principio de asimetría de recursos. Así sucede, por ejemplo con el Convenio bilateral entre los Estados Unidos y Barbados en la materia. El artículo 2 del Convenio entre Barbados y los Estados Unidos de América sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilegal de droga, de 1997, establece lo siguiente: "*Objetivo y ámbito de aplicación del Acuerdo... 2. Las Partes, de conformidad con el presente Acuerdo, cooperarán en la lucha contra el tráfico ilícito en la forma más amplia posible, de conformidad con los recursos disponibles para hacer cumplir la ley y las prioridades relacionadas.*"

En sentido opuesto, CASTRO SALAZA ("La lucha contra el crimen

embargo, el Convenio de San José tiene un valor agregado debido a que amplía este principio a los Países parte europeos.

El Convenio de San José incorpora la figura de Agente Embarcado o Funcionario Policial Embarcado. La figura de Agente Embarcado también está también presente en los Acuerdos bilaterales o regionales para suprimir los actos de piratería. Al igual que los Acuerdos para suprimir la piratería, la figura del Agente Embarcado tiene como finalidad apoyar a los países que no tiene capacidad para suprimir la piratería o el narcotráfico marítimo en sus aguas territoriales. El Convenio de San José estipula que las Partes pueden autorizar a los Agentes Embarcados designados por otra Parte a embarcar en sus naves policiales. Los Agentes Embarcados tienen las siguientes facultades⁶⁷⁰: 1) embarcar en las naves de las fuerzas de seguridad de la otra Parte; 2) hacer cumplir, en sus aguas territoriales o más allá de ellas, las leyes de su país destinadas a suprimir el tráfico ilícito, ejerciendo el derecho de persecución en caliente o de cualquier otra forma de conformidad con el Derecho internacional; 3) autorizar la entrada y la navegación de las embarcaciones en la que está embarcado, en sus aguas territoriales; 4) autorizar a la nave en la que esté embarcado a realizar patrullajes antidrogas en sus aguas territoriales; 5) autorizar a los agentes del buque donde esté embarcado a abordar e inspeccionar un buque sospechoso que enarbole su pabellón; y 6) asesorar y ayudar a los oficiales intervinientes durante el abordaje y la inspección de un buque sospechoso.

Otro elemento a destacar del Convenio de San José es el principio de persecución en caliente inversa. El principio de persecución en caliente inversa es contrario a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 111 de la Convención UNCLOS⁶⁷¹, ya que como hemos señalado anteriormente, el

organizado en el Caribe”, publicado en el periódico costarricense *La Nación*, 18 de agosto de 2010, obtenido en: <http://www.nacion.com/2010-08-19/Opinion/Foro/Opinion2489365.aspx>), quien actualmente funge como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, señala que el principio del reconocimiento de la asimetría es un aspecto innovador del Convenio de San José.

⁶⁷⁰ Vid. el artículo 9 del Convenio de San José.

⁶⁷¹ Sobre el principio de persecución en caliente inversa o persecución y entrada, GUILFOYLE (*op. cit.*, p. 91) señala que el principio de persecución en caliente inversa

derecho de persecución cesa cuando el buque perseguido entra en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. En cambio, con base en el artículo 12 del Convenio de San José, una embarcación policial de una de las Partes puede realizar las siguientes acciones⁶⁷²: 1) seguir a una embarcación sospechosa en las aguas territoriales del otro Estado parte; 2) emprender acciones para evitar que el buque sospechoso pueda escapar; 3) abordar y asegurar el buque sospechoso y las personas a bordo. La Parte interviniente puede realizar la persecución en caliente inversa en los siguientes casos: 1) el Estado Ribereño autoriza la persecución; o 2) previo el aviso la Parte interviniente, el Estado Ribero informa al Estado interviniente que no cuenta con un navío para intervenir inmediatamente sobre el buque sospecho. Cada una de las Parte contratantes deben elige uno de las dos procedimientos antes mencionados. Los países que no han notificado su elección al Depositario se regulan bajo la solicitud de autorización de persecución.

Igualmente, el principio de persecución inversa en caliente también es aplicable, *mutatis mutandis*, con respecto a las aeronaves sospechosas.

Respecto de las operaciones marítimas en las aguas territoriales de otro Estado parte, el Convenio de San José prevé que las embarcaciones de un Estado no pueden patrullar en el mar territorial de otro Estado de forma independiente⁶⁷³

está presente en el Proyecto de Convención de Harvard sobre Piratería (Harvard Draft Convention on Piracy). El artículo 7 del Proyecto de Harvard sobre Piratería establece que la persecución de un buque pirata, comenzada en aguas internacionales, puede ser continuada en las aguas territoriales de otro Estado, a menos que el Estado ribereño lo prohíba. El propuesta de la persecución en caliente inversa ha sido ampliamente rechazada debido a que es contraria al párrafo 2 del artículo 23 de la Convención de Alta Mar de 1958 y al párrafo 3 del artículo 111 de la Convención UNCLOS.

⁶⁷² En relación a la posibilidad de intervención y cesión de soberanía, la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de Guatemala (*op. cit.*, p. 6) indica lo siguiente: “El Estado en ejercicio de la soberanía y no cediéndola puede afectar el dominio de la nación y en ejercicio de esa soberanía siempre podrá denunciar cualquier instrumento internacional.”

⁶⁷³ *Vid.* el artículo 11.4 del Convenio de San José.

Además, el Convenio de San José abarca el apoyo de aeronaves para la supresión del narcotráfico marítimo. Por tal motivo, el Estado ribereño puede autorizar o solicitar la entrada de una aeronave de otro Estado parte, con la finalidad de patrullar, realizar operativos conjuntos o perseguir aeronaves sospechosas, dentro de su espacio aéreo⁶⁷⁴. Los países pueden autorizar a las aeronaves de otro Estado parte a sobrevolar el territorio o aguas territoriales y hacer cumplir las instrucciones y direcciones de sus controladores de tráfico aéreo y las autoridades policiales. Cada Estado parte pueden elegir entre requerir una petición de autorización para cada caso en concreto o conceder previamente la autorización.

Las Partes pueden extender la aplicación del presente Convenio a sus aguas interiores directamente adyacentes a su mar territorial o a sus aguas archipelágicas.

El Convenio de San José también tiene como ámbito de aplicación las aguas internacionales. Con base en este instrumento jurídico internacional, un Estado parte, denominado Estado interviniente, pueden abordar e inspeccionar un buque sospechoso con pabellón de otro Estado parte, que opere en alta mar. El Convenio de San José prevé tres procedimientos de intervención. La regla general está integrada por la autorización *a priori* para detener y abordar el buque, derivada del propio Convenio. Sin embargo, el Convenio de San José establece dos excepciones al procedimiento de intervención general. Cada Estado parte puede elegir una de las dos excepciones. La primera excepción prevé la autorización expresa en cada uno de los casos, por parte del Estado de bandera. La segunda excepción requiere la autorización expresa en cada uno de los casos, pero la falta de respuesta a una solicitud de manera oportuna se considera como un consentimiento tácito por parte del Estado del pabellón. Por lo tanto, el Estado interviniente puede abordar las embarcaciones sospechosas que naveguen en aguas internacionales, si el Estado de bandera no contesta la

⁶⁷⁴ Vid. el artículo 13 del Convenio de San José.

solicitud de autorización o no pueda confirmar o negar la inscripción del buque sospechoso dentro de las cuatro horas siguientes a la recepción de la petición verbal. Los tres procedimientos de intervención del Convenio de San José constituyen un elemento innovador entre los Acuerdos bilaterales y regionales en la materia, debido a que los instrumentos jurídicos internacionales para suprimir el narcotráfico marítimo únicamente contemplan un tipo de procedimiento para ejercer el derecho de visita.

Asimismo, el Convenio retoma y detalla las disposiciones del artículo de la Convención UNCLOS, al señalar que los navíos de un Estado parte están autorizados para abordar una embarcación sospechosa localizada más allá del mar territorial de cualquier Estado, que alegue tener la nacionalidad de otro Estado parte, pero presenta los siguientes supuestos⁶⁷⁵: 1) no enarbola la bandera de otra Parte; 2) no presenta ningún distintivo de su Registro; 3) declara no tener documentación a bordo con respecto a su nacionalidad; y 4) no hay otra información que demuestre la nacionalidad.

Otro elemento innovador del Convenio de San José es la prestación de Asistencia con embarcaciones. El artículo 21 del Convenio de San José establece que las Partes pueden solicitar a otra Parte que ponga a su disposición una o más de sus embarcaciones policiales, con la finalidad de apoyar en el patrullaje y las actividades de vigilancia que tengan como finalidad la detención la prevención del tráfico ilícito por mar y aire en la zona del Caribe.

El Convenio de San José asigna la jurisdicción sobre el buque detenido, la carga y las personas a bordo, al Estado Ribereño, cuando el suceso se produzca en aguas territoriales, o al Estado de Bandera, si el caso ocurre en aguas internacionales. En ambos casos, las Partes pueden permitir el ejercicio de la jurisdicción por otro Estado parte. A diferencia del Acuerdo número 156 del Consejo de Europa, el Convenio de San José no limita la

⁶⁷⁵ Vid. el artículo 16.6 del Convenio de San José.

renuncia del ejercicio de la jurisdicción en favor del Estado que haya efectuado el abordaje.

26.4 La Organización de Estados Americanos y el narcotráfico marítimo: La Guía de Mejores Prácticas para la Elaboración de procedimientos aplicables a operaciones marítimas combinadas de control de drogas

La Guía de Mejores Prácticas para la Elaboración de Procedimientos Aplicables a Operaciones Marítimas Combinadas de Control de Drogas tiene como objetivo indicar los procedimientos de las operaciones antidrogas combinadas y señalar los elementos que deben integrar dichos procedimientos⁶⁷⁶. La Guía no establece principios o elementos nuevos o adicionales al marco normativo regional en materia de lucha contra el narcotráfico marítimo. Sin embargo, la Guía es un complemento para la aplicación de los acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales suscritos por Estados miembros de la OEA, en la materia, ya que ofrece los elementos esenciales para desarrollar las operaciones marítimas antidrogas dimanadas de la implementación de dichos instrumentos legales. Las principales operaciones marítimas combinadas contempladas en la Guía son las siguientes: la entrega vigilada, la persecución y el abordaje de buques sospechosos y el patrullaje en las aguas internacionales.

La Guía de mejores prácticas clasifica las operaciones marítimas antidrogas conjuntas en los siguientes dos tipos⁶⁷⁷: 1) operaciones planeadas; y 2) operaciones no planeadas. No obstante, la Guía no distingue entre las operativos realizadas en aguas territoriales y las operaciones desarrolladas

⁶⁷⁶ Vid. ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, *Guía de mejores prácticas para la elaboración de procedimientos aplicables a operaciones marítimas combinadas de control de drogas*, noviembre de 2003, Washington D.C., obtenido en: http://www.cicad.oas.org/Main/Template.asp?File=/reduccion_oferta/refmat_spa.asp (consultado el 23 de febrero de 2012).

⁶⁷⁷ Vid. el artículo 1 de la Guía de mejores prácticas para operaciones marítimas combinadas de control de drogas.

en aguas internacionales.

Respecto al primer tipo, la Guía de mejores prácticas define a las operaciones planeadas como las acciones predefinidas para combatir el narcotráfico marítimo, con parámetros específicos. Las operaciones planeadas más sobresalientes son las siguientes: el patrullaje de información o control, la adopción de medidas de represión y la aplicación de convenciones internacional o de acuerdos bilaterales.

En cuanto al segundo tipo, la Guía de Mejores prácticas establece que las operaciones no planeadas son las actuaciones emprendidas para responder a situaciones inmediatas, imprevistas o de emergencias de control de drogas, y que no tienen una coordinación previa. Las actuaciones más destacadas de las operaciones no planeadas son: la detección, el control y la interdicción de buques.

La Guía de mejores prácticas se enfoca al primer tipo de operaciones.

La Guía de mejores prácticas establece una serie de lineamientos para la planificación de operaciones marítimas antidrogas. La Guía abarca los siguientes elementos de las operaciones marítimas:

1. Los programas de capacitación y entrenamiento para el personal participante en las operaciones.
2. Las medidas que debe adoptar el Estado del pabellón o el Estado ribereño para proporcionar el apoyo necesario a los Estados participantes en el operativo antidrogas combinado.
3. La designación del comandante en jefe de los operativos conjuntos.
4. El uso de la fuerza y las reglas de enfrentamiento.
5. Las políticas de abordaje.
6. Las reglas de la persecución del buque sospechoso.

En general, la Guía enuncia los elementos que deben negociar los Estados

participantes, antes de iniciar un operativo conjunto planeado. Sin embargo, la Guía no desarrolla a fondo tales temas.

Asimismo, la Guía indica los componentes que deben integrar la petición de un Estado solicitante para hacer cumplir su ordenamiento jurídico. Esta sección de la Guía desarrolla la petición de asistencia establecida en el Convenio de Viena de 1988. Las operaciones debe incluir la siguiente información:

1. Los objetivos de la operación y la forma para lograr la consecución de dicha operación.
2. Los elementos de la petición de cooperación y de acción para hacer cumplir la ley de otro Estado.
3. La información pertinente respecto de la operación solicitada.
4. El Plan del operativo
5. Recolección, confiscación y manejo de pruebas
6. El arresto y procesamiento de los presuntos implicados en el tráfico ilícito de drogas.
7. La identidad de los oficiales de enlace.
8. El informe de las acciones emprendidas

27 Los acuerdos bilaterales relativos a la supresión del tráfico ilícito de drogas por mar

Además de los acuerdos regionales, los Estados afectados por el tráfico de drogas suscriben acuerdos bilaterales para cooperar en la lucha contra el narcotráfico marítimo. Tales acuerdos bilaterales desarrollan las disposiciones del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988.

Algunos organismos internacionales y regionales fomentan la creación de acuerdos bilaterales en materia de lucha contra el narcotráfico marítimo. En particular, la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Organización de

los Estados Americanos recomiendan la negociación y la puesta en marcha de acuerdos bilaterales en materia de cooperación en la lucha contra el narcotráfico marítimo⁶⁷⁸.

El estudio y el análisis de los acuerdos bilaterales es importante, debido a que los Estados contratantes pactan reglas y principios especiales, los cuales no están presentes en los convenios multilaterales o en los acuerdos regionales. En particular, los acuerdos bilaterales suscritos por España establecen el Derecho de representación y los convenios bilaterales suscritos por los Estados Unidos estipulan la persecución en caliente inversa.

A continuación analizaremos los principios emanados de los acuerdos bilaterales suscritos por España y los Estados Unidos, y realizaremos un estudio comparado entre el Convenio de Viena de 1988, los convenios regionales y los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos y España. Posteriormente, concluiremos este capítulo con el análisis de los elementos de compatibilidad e incompatibilidad existentes entre el marco normativo mexicano y los acuerdos regionales y bilaterales en la materia.

27.1 Los acuerdos bilaterales suscritos por España con países miembros de la Unión Europea en materia de narcotráfico marítimo

España es un Estado afectado por el narcotráfico marítimo. Por tal motivo, España ha suscrito varios acuerdos bilaterales con sus países vecinos, con la finalidad de suprimir el tráfico ilícito de drogas por mar⁶⁷⁹. El objetivo

⁶⁷⁸ *Vide*, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General, Los océanos y el derecho del mar, A/53/456... cit., p.22-23. También, ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, Guía Modelo Operativa sobre procedimientos para Acciones Combinadas en Contra del Tráfico Marítimo de Drogas, Viña del Mar, 2009.

⁶⁷⁹ En cuanto a los acuerdos bilaterales o regionales para suprimir el tráfico marítimo de drogas ilícitas, los acuerdos suscritos por España están en concordancia con las recomendaciones realizadas por el Grupo de trabajo intergubernamental de expertos de

principal de estos acuerdos bilaterales es autorizar a los Estados contratantes el derecho de visita sobre un buque de su pabellón, que realice el tráfico ilícito de drogas en alta mar⁶⁸⁰.

La creación de este tipo de acuerdo es una herramienta útil para la lucha contra el narcotráfico marítimo, ya que su aplicación ha permitido que los Estados parte controlen con mayor eficacia y efectividad las rutas del tráfico marítimo e intercepten remesas de drogas ilícitas⁶⁸¹.

Los acuerdos bilaterales suscritos por España se pueden clasificar en dos:

- 1) los acuerdo anteriores al Convenio número 156 del Consejo de Europa; y
- 2) los acuerdos posteriores al Convenio número 156 del Consejo de Europa.

composición abierta sobre reducción de la Oferta creado por la Comisión de Estupefacientes de la ONU. El Grupo de trabajo (UNODC, Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos... cit., p. 3) fomenta el desarrollo de acuerdos bilaterales o regionales en la material. Con base en los informes bianuales que contienen los resultados logrados por los Estados miembro en materia de reducción de oferta, el Grupo de trabajo sugiere adoptar las siguientes medidas: "seguir intensificando las respuestas y acciones operativas contra el tráfico marítimo de drogas ilícitas mediante el establecimiento de mecanismos de coordinación bien dotados de recursos y con procedimientos convenidos a nivel regional e internacional para vigilar los movimientos de buques y pequeñas embarcaciones; desarrollar las actividades de inteligencia mediante el acopio y el intercambio de información; prestar apoyo para las necesidades operativas de respuesta a los buques de interés identificados, bien ostenten pabellón nacional o extranjero, e implantar estrategias proactivas dirigidas a mejorar la cooperación entre organismos, tanto en el plano nacional como internacional, con miras a mancomunar los recursos colectivos de las autoridades nacionales, a fin de combatir el tráfico de drogas."

⁶⁸⁰ Al respecto, el programa de actuación frente a la cocaína 2007-2010 de la Unión Europea menciona que el problema de las drogas no se centra en un país o en un grupo de países, y ningún gobierno puede hacer frente por sí mismo a ese problema. Además, el problema de las drogas tiene situaciones parecidas en países que pertenecen a un área geográfica y cultural. Esto sucede entre España y países como Reino Unido, Italia, Francia o Portugal. Por tal motivo, España debe intensificar los esfuerzos para luchar contra el tráfico ilícito de drogas.

Con respecto al derecho de visita emanado de los acuerdos bilaterales suscritos por España, DE ALMEIDA NASCIMENTO ("El control de buques mercantes en alta mar por parte de los efectivos de la armada española que participa en la operación Libertad duradera: el episodio de So Sane", publicado en Revista Española de *Derecho Internacional*, volumen LV, número 1, 2003, pp. 275-276) señala que el derecho de visita no existe en tiempo de paz, salvo en las excepciones previstas en el artículo 110 de la Convención UNCLOS. Los Estados suscriben acuerdos bilaterales o multilaterales para posibilitar y determinar los mecanismos del derecho de visita en alta mar cuando existan motivos fundados para sospechar que un buque está vinculado con el tráfico ilícito de drogas.

⁶⁸¹ La afirmación corresponde a OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, Informe de la reunión del grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta... cit., p. 5.

En marzo de 1900, España e Italia suscribieron un tratado bilateral para la represión del tráfico ilícito de droga en el mar. Este Convenio bilateral es anterior al Acuerdo número 156 del Consejo de Europa. El Acuerdo bilateral entre España e Italia está desarrollado con base en el Convenio de Viena de 1988 y el Convenio de Ginebra sobre Alta Mar.

El artículo 5 del Convenio bilateral establece el Derecho de intervención. El Derecho de intervención faculta a los navío de un Estado parte a intervenir en aguas internacionales sobre un buque del otro Estado parte, si el Estado interviniente tiene sospechas fundadas de que el barco está realizando el transporte o el transbordo de drogas. En el ejercicio del Derecho de intervención, el Estado interviniente puede perseguir, boquear y abordar el buque, verificar los documentos e interrogar a las personas que se encuentren a bordo del buque y, si prosiguen las sospechas, inspeccionar el buque. En los casos donde la inspección arroje evidencia suficiente para establecer la comisión de una infracción establecida en el Convenio, las autoridades del Estado interviniente pueden secuestrar la droga, arrestar a las personas implicadas, y si procede, conducir al buque al puerto idóneo más cercano. El Estado interviniente debe informar, antes si es posible o inmediatamente después, al Estado del pabellón sobre las medidas impuestas al buque sospechoso.

A diferencia del Convenio número 156 del Consejo de Europa y de los acuerdos bilaterales posteriores al Convenio número 156, el artículo 5 del Convenio bilateral de 1990 no establece algún requisito o procedimiento previo, sino otorga una autorización *a priori*, por medio de la cual los navíos de las Partes contratantes puedan detener, abordar o inspeccionar un buque sospechoso, sin requerir el consentimiento expreso del Estado del pabellón en cada uno de los casos⁶⁸².

⁶⁸² En estos términos, véase GUILFOYLE, Douglas, *op. cit.*, p. 85

Además, el convenio bilateral entre España e Italia estipula que los Estados intervinientes son responsables de los daños y pérdidas ocasionados en los casos de detenciones o intervenciones injustificadas, salvo que el Estado interviniente haya actuado a instancias del Estado del pabellón⁶⁸³. Aunque el Convenio bilateral no contiene disposiciones sobre los supuestos de asistencia al Estado del pabellón o los sucesos relacionados con buques sin nacionalidad, los preceptos relacionados con las responsabilidades del Estado interviniente evocan implícitamente el supuesto contemplado en el apartado 2 del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988, por medio del cual el Estado del pabellón puede solicitar asistencia de la otra Parte para poner fin al tráfico ilícito por mar realizado por un buque de su pabellón. Consideramos que la salvedad contemplada en el apartado 4 del artículo 5 del Convenio bilateral da pie a malas interpretaciones, ya que las intervenciones realizadas como resultado de la solicitud de asistencia del Estado del pabellón se regulan a través de la Convención de Viena de 1988, debido a que el Convenio bilateral de 1990 no contempla este supuesto. Sin embargo, las autoridades del Estado interviniente deben satisfacer los requisitos establecidos en la Convención de Viena de 1988 antes de poder intervenir en un buque sospechoso, los cuales no están presentes en el Convenio bilateral de 1990.

El Acuerdo bilateral de 1990 reconoce la competencia de la Cámara Internacional de Arbitraje de Londres para resolver las controversias en materia de daños y perjuicios ocasionados por una intervención injustificada. Esta disposición no está presente en los Acuerdos bilaterales posteriores suscritos por España.

Además, a diferencia del Convenio número 156 del Consejo de Europa y de los acuerdos bilaterales posteriores al Convenio número 156, el Acuerdo bilateral de 1990 no detalla las garantías o precauciones durante la intervención, emanadas del párrafo 5 del artículo 17 de la Convención de

⁶⁸³ Vid. el artículo 5.4 del Convenio bilateral suscrito entre España e Italia.

1988.

Por otra parte, un convenio bilateral posterior al Acuerdo número 156 del Consejo de Europa es el Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa para la Represión del Tráfico Ilícito de Drogas en el Mar. Como hemos señalado, España y Portugal son los principales puertos de entrada del tráfico marítimo de cocaína procedente de Sudamérica. Por tal motivo, el 2 de marzo de 1998, ambos países suscribieron un acuerdo bilateral para reprimir el tráfico ilícito de drogas en el mar. El acuerdo está fundamentado en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 y en el Acuerdo número 156 del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar para la aplicación del artículo 17 del Convenio.

A diferencia de la Convención de Viena de 1988 y del Acuerdo número 156 del Consejo de Europa, el Acuerdo bilateral regula únicamente las intervenciones de un Estado parte sobre los buques del otro Estado, dejando fuera del ámbito de aplicación del acuerdo los acontecimientos en donde el Estado del pabellón solicita la asistencia del otro Estado para impedir el narcotráfico marítimo por parte de un buque de su pabellón, así como los sucesos relacionados con buques sin pabellón. Al respecto, el Acuerdo prevé que los Estados parte pueden abordar e inspeccionar los buques sospechosos de tráfico ilícito de drogas, que operen en aguas internacionales. El artículo 4 del Acuerdo bilateral establece que cada Parte reconoce a la otra el derecho de representación. En el ejercicio del derecho de representación, los navíos oficiales pueden detener e inspeccionar a los buques de otro Estado, si existen sospechas fundadas de que la nave está siendo utilizada para o al tráfico ilícito de drogas fuera de las aguas territoriales del Estado del pabellón.

El Estado interviniente puede adoptar las siguientes medidas sobre el buque y las personas a bordo del mismo: perseguir, parar y abordar el buque sospechoso, así como examinar documentos, interrogar a las personas que

se encuentran a bordo e inspeccionar el buque.

Si después de la inspección se confirma la comisión del delito, las autoridades del Estado interviniente deben proceder a la aprehensión de la droga, a la detención de las personas presuntamente responsables y a la conducción del buque hasta el puerto más próximo o más adecuado para su inmovilización.

Los principales elementos para ejercitar el Derecho de representación emanado del Acuerdo bilateral se pueden sintetizar de la siguiente forma⁶⁸⁴:

1. El Estado interviniente debe comunicar al Estado del pabellón que existen sospechas fundadas de que un buque con derecho a enarbolar su pabellón está implicado en el tráfico ilícito de drogas. El Estado del pabellón está obligado a contestar y a proporcionar toda la información de que disponga respecto del buque sospechoso, en un plazo máximo de cuatro horas contadas a partir de la recepción de la solicitud. Si la información proporcionada por el Estado de pabellón confirma las sospechas del Estado interviniente, este último puede adoptar medidas sobre el buque sospechoso. Esta etapa del Convenio bilateral de 1998 es similar al requisito establecido en el artículo 17.3 de la Convención de Viena de 1998, en donde el Estado interviniente debe informar al Estado del pabellón que un buque de su pabellón está siendo utilizado para el tráfico ilícito, así como pedir la confirmación de la matrícula del buque sospechoso.
2. En los casos donde la intervención no fuere inminente, el Estado interviniente debe comunicar al Estado de pabellón su intención de iniciar la intervención al buque sospecho. El Estado de pabellón puede autorizar o denegar la intervención al buque dentro del plazo máximo de cuatro horas. El Estado interviniente podrá abordar e inspeccionar el buque sospechoso si no fuere posible obtener la autorización previa del Estado del pabellón en el tiempo oportuno.

⁶⁸⁴ Vid. el artículo 5 del Convenio bilateral suscrito entre España y Portugal de 1998.

Además, de la misma forma que lo estipulado en la Convención de Viena de 1988, el comandante del navío del Estado interviniente debe comunicar inmediatamente los resultados de las medidas adoptadas sobre el buque a la autoridad competente del Estado del pabellón.

Con base en los elementos antes señalados, podemos señalar que el Acuerdo bilateral de 1998 contempla dos tipos de autorización: la autorización tácita y la autorización *a priori*. En los casos en donde la información realizada por el Estado del pabellón confirma las sospechas del Estado interviniente, el Acuerdo bilateral de 1988 contempla la autorización *a priori*. En cambio, el Acuerdo bilateral de 1998 prevé la autorización tácita para los supuestos de una intervención no inminente.

El Acuerdo bilateral de 1998 también difiere del Convenio de Viena de 1988 con respecto a las autorizaciones de intervención condicionadas o limitadas, ya que el Acuerdo bilateral no contempla la posibilidad de que el Estado del pabellón convenga con el Estado interviniente las condiciones o limitaciones de la autorización, en particular lo relativo a la responsabilidad originada por intervenciones injustificadas.

Al igual que el Acuerdo 156 del Consejo de Europa y los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos, el Acuerdo bilateral también detalla las garantías o precauciones durante la intervención, emanadas del párrafo 5 del artículo 17 de la Convención de 1988. El artículo 6 del Acuerdo bilateral entre España y Portugal contempla una serie de garantías de la intervención, entre las que cabe destacar las relativas al periodo de inmovilización y a los derechos del buque apresado. De la misma manera que el Acuerdo 156 del Consejo de Europa, el Acuerdo bilateral señala que el periodo de inmovilización del buque debe ser reducido al mínimo indispensable, debiendo ser devuelto al Estado del pabellón en cuanto deje de ser necesaria su presencia. Sin embargo, el Acuerdo bilateral no

contempla una excepción a esta garantía estipulada por el Acuerdo 156, en los casos en donde el propietario del buque está implicado directamente en el tráfico ilícito del buque. Igualmente, el Acuerdo bilateral contempla la garantía señala el Acuerdo 156 del Consejo de Europa con respecto al derecho de comunicación del capitán. No obstante, el Acuerdo bilateral matiza esta garantía, al estipula que el capitán tiene derecho a comunicarse con sus autoridades y con su cónsul desde el propio buque e inmediatamente después de llegar a puerto. En el caso del Acuerdo 156 del Consejo de Europa, el capitán tiene derecho a comunicarse con las autoridades del Estado del pabellón y con el propietario o el explotador del buque, una vez finalizada la inspección del buque. Asimismo, el Acuerdo bilateral tampoco contempla la excepción al derecho de comunicación del capitán del buque sospechoso, consagrada en el Acuerdo 156 del Consejo de Europa.

A diferencia de la Convención de Viena de 1988, el acuerdo bilateral es omiso en cuanto a la responsabilidad del Estado interviniente derivada de una intervención o de la adopción de medidas injustificadas.

En el mismo sentido que el Acuerdo 156 del Consejo de Europa, el Acuerdo bilateral también establece que el Estado de pabellón tiene competencia preferente sobre sus buques, pudiendo renunciar a favor del Estado interviniente. Además, el Acuerdo bilateral también prevé la renuncia tácita de la competencia, cuando el Estado de pabellón no manifiesta, al Estado interviniente, su deseo por ejercitar la competencia en el plazo de catorce días.

En España, muchos de las intercepciones y los abordajes sobre buques dedicados al tráfico ilícito de drogas son realizados por el Servicio de Vigilancia Aduanera. El Servicio de Vigilancia Aduanera está facultado para realizar actos de interdicción en aguas españolas y en aguas internacionales, acompañada o no de miembros de otra Fuerza y Cuerpos

de Seguridad del Estado⁶⁸⁵. Otros países también tienen autoridades aduaneras con misiones similares, como son los siguientes: la Guardia de Finanza Italiana (*Guardia di Finanza Italiana*), Aduanas e Impuestos Indirectos de Francia (*Douanes et Droits Indirects*), y la Agencia de

⁶⁸⁵ En relación a los actos de interdicción realizados por el Servicio de Vigilancia Aduanera, el Tribunal Supremo señala que el Servicio de Vigilancia Aduanera está autorizado para realizar abordajes en aguas españolas o en aguas internacionales. Así sucede según se desprende de la sentencia (16 de junio de 2009, rec. 10864/2008) en donde el Tribunal señala lo siguiente: "Ante todo debemos recordar que el RD 319/82, de 12 de febrero, en su art. 9 contempla que en el desempeño de su misión los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera tendrán el carácter de Agentes de la autoridad y poseerán, dentro de su competencia, las facultades y atribuciones previstas en las leyes vigentes para los funcionarios encargados de la investigación y descubrimiento de las correspondientes infracciones. Y que, por el carácter de las misiones que le son propias y su condición de agentes de la autoridad, están facultados para el uso de armas, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1002/1971, de 22 de junio, que regula la Vigilancia Marítima, y por el Real Decreto 2079/1981, de 24 de julio, que aprobó el Reglamento de Armas.

Así mismo, con arreglo al art. 4 del mismo texto, corresponde al Servicio de Vigilancia Aduanera:

-Uno. El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacios aéreo español de los actos e infracciones de contrabando; a cuyos efectos, y por la consideración legal de Resguardo Aduanero que el Servicio ostenta, ejercerá las funciones que le son propias de vigilancia marítima, aérea y terrestre encaminada a dicho fin. La vigilancia marítima se efectuará conforme a lo establecido en el Decreto 1002/1971, de 22 de junio de 1971.

-Dos. La actuación en cuantas tareas de inspección, investigación, vigilancia y control le sean encomendadas por los Servicios de Inspección de Aduanas.

-Tres. La participación en misiones de investigación, vigilancia y control en materia de impuestos especiales..."

... Por su parte, igualmente debemos tener presente el acuerdo del Pleno no jurisdiccional de esta misma Sala del día 14 de noviembre de ese mismo año, cuyo contenido es el siguiente:

"1º) *El artículo 283 de la L.E. Criminal no se encuentra derogado, si bien deber ser actualizado en su interpretación.*

2º) *El Servicio de Vigilancia Aduanera no constituye policía judicial en sentido estricto, pero sí en el sentido genérico del art. 283 de la L.E. Criminal, que sigue vigente. Conforme establece la Disposición Adicional Primera de la L.O. 12/95, de 12 de diciembre, sobre Represión del Contrabando, en el ámbito de los delitos contemplados en el mismo tiene encomendadas funciones propias de la Policía Judicial, que debe ejercer en coordinación con otros cuerpos policiales y bajo la dependencia de los Jueces de Instrucción y del Ministerio Fiscal.*

3º) *Las actuaciones realizadas por el Servicio de Vigilancia Aduanera en el referido ámbito de competencia son procesalmente válidas".*

Los miembros del SVA tienen así mismo la condición legal de colaboradores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con quienes actúan en coordinación, y suelen realizar operaciones conjuntas, especialmente contra el tráfico de drogas.

Hay que destacar que, debido a su doble condición de colaboradores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de Agentes de la Autoridad armados, auxilian a los órganos jurisdiccionales o al Ministerio Fiscal en aquellas operaciones de lucha contra el contrabando en las que se requiere su actuación de Policía Judicial.

Debido a su antigua condición de fuerza armada, y en virtud del Decreto 1002/1961, de 22 de junio, sobre vigilancia marítima, los buques del SVA tienen consideración del Auxiliares de la Armada."

Protección de Aduanas y Frontera de los Estados Unidos (*United States Customs and Border Protection*). Por tal motivo, España ha presentado la iniciativa de Convenio relativo a la represión por las administraciones aduaneras del tráfico ilícito de drogas en alta mar, ante el Consejo de la Unión Europea. El proyecto de convenio tiene como objetivo promover, facilitar y establecer la cooperación entre las administraciones aduaneras de los Estados miembro de la Unión Europea, en relación con el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, desarrollado por buques que naveguen bajo el pabellón de algún Estado miembro⁶⁸⁶.

Asimismo, la iniciativa de convenio permite a los Estados contratantes ejercer en alta mar el derecho de visita sobre los buques sospechosos de otro Estado miembro. Las disposiciones relativas a los actos de interdicción están en concordancia con los acuerdos bilaterales suscritos por España. Por lo tanto, la aprobación del convenio facultará a las autoridades aduaneras a perseguir, parar, abordar e inspeccionar los buques sospechosos, así como examinar documentos, identificar e interpelar a las personas a bordo de la nave, de forma inmediata y sin autorización previa de las autoridades del Estado de bandera.

⁶⁸⁶ Al respecto, podemos señalar que la iniciativa busca la cooperación mutua de las administraciones aduaneras para la lucha del narcotráfico marítimo, con base en el siguiente considerando: *“considerando que las administraciones aduaneras son responsables dentro del territorio aduanero de la Comunidad, incluido su mar territorial y espacio aéreo, y en especial en sus puntos de entrada y salida, de la prevención, investigación y persecución de las infracciones aduaneras no solamente de las normativa comunitaria, sino también de las leyes nacionales, y en particular de la lucha contra el contrabando, incluido el de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.”*. Sin embargo, la Resolución legislativa del Parlamento Europeo amplía la cooperación operativa a las autoridades competentes de los Estados miembro con funciones coercitivas, incluidos los servicios de policía, de aduanas y otros servicios especializados. Igualmente, el Parlamento Europeo ampliar el campo de acción de la iniciativa de convenio para los siguientes dos supuestos: 1) todos los delitos perpetrados en alta mar; y 2) los buques desprovistos de nacionalidad.

27.2 Los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por mar

Las autoridades de los Estados Unidos han suscrito acuerdos bilaterales con distintos países, en concreto, con algunos Estados de centro y sudamérica, cuya finalidad es suprimir el tráfico ilícito de drogas por mar. Tales acuerdos bilaterales facultan, en distinto grado, a las autoridades estadounidenses para abordar un buque sospecho del otro Estado parte en alta mar o en las aguas territoriales de otro país parte. Además, estos convenios bilaterales establecen las bases de competencia y jurisdicción sobre las personas implicadas en los sucesos antes mencionados.

A continuación realizamos un estudio comparativo de los distintos acuerdos bilaterales suscritos por Estados Unidos en la materia.

27.2.1 El origen de los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos: la aplicación en alta mar de las leyes antidrogas

Durante el siglo pasado, los Estados Unidos defendió su derecho a hacer cumplir sus leyes fuera del territorio de los Estado Unidos, o en otras palabras, las autoridades realizaban una aplicación extraterritorial de la legislación estadounidense. Por tal motivo, los Estados Unidos realizaron acciones de interdicción en alta mar sobre buques con pabellón extranjero, los cuales estaban implicados en el contrabando de alcohol o de drogas. En contrasentido, la comunidad internacional desaprobó tales acciones por infringir el Derecho internacional.

Durante la Prohibición del alcohol en la década de los veinte, las autoridades estadounidenses abordaron buques británicos en alta mar, por estar implicados en el contrabando de alcohol hacia los Estados Unidos. Las autoridades del Reino Unido protestaron enérgicamente dichas operaciones

de interdicción, por considerarlas como incompatibles con el Derecho internacional. Sin embargo, la Corte de Distrito de Massachusetts decretó lo siguiente⁶⁸⁷:

“La alta mar es el territorio de ningún país, ninguna nación puede extender sus leyes sobre éstas; ella tiene libertad de navegación para los buques de todos los países. Pero esto no ha sido pensado en el sentido de que una nación sea impotente contra buques que violan su ley justo fuera del límite de tres millas...

... la línea entre las aguas territoriales y alta mar no parece la frontera entre nosotros y una potencia extranjera. Debe haber, a mi parecer, un cierto ancho de aguas discutibles adyacentes a nuestras costas. Hasta qué punto nuestra autoridad se amplía dentro de ellas para la incautación de buques extranjeros, que hayan violado nuestras leyes, es un asunto para determinar por parte de los departamentos políticos del gobierno más que por parte de las cortes.”

Los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos tienen su antecedente directo en el Acuerdo del Licor de 1924, suscrito entre los Estados Unidos y el Reino Unido, en el marco de la regulación del tráfico de licor de los Estados Unidos. Durante la Prohibición del licor, los Estados Unidos implementaron operaciones de interdicción en alta mar para evitar el contrabando de licor por vía marítima. En particular, las autoridades estadounidenses interceptaban y abordaban buques con pabellón del Reino Unido en alta mar, si las naves habían participado en el contrabando de licor en el territorio de los Estados Unidos, por medio de sus botes pequeños o de algún bote salido de la costa. Las autoridades del Reino Unido protestaron enérgicamente dichas operaciones de interdicción, por considerarlas como incompatibles con el Derecho internacional.

El conflicto surgido por la aplicación extraterritorial de la regulación relativa al tráfico de bebidas de alcohol de los Estados Unidos se dirimió por medio del Acuerdo del Licor de 1924. Ambos Estados suscribieron el Acuerdo bilateral para evitar un posible incumplimiento a los principios de Estado

⁶⁸⁷ Grace and Ruby, [1922] 283 Fed. 475

ribereño y de Estado de pabellón, durante las intercepciones en alta mar⁶⁸⁸. A diferencia del Convenio UNCLOS, el Acuerdo bilateral suscrito entre Estado Unidos y el Reino Unido estipulaba los siguientes dos principios⁶⁸⁹: 1) la extensión del mar territorial de las Partes estaba constituido por tres millas náuticas; y 2) la autorización para abordar e inspeccionar un buque sospechoso es de forma unilateral y sin reciprocidad. Solamente las autoridades estadounidenses podían detener, abordar e inspeccionar un buque con pabellón inglés, si existían causas razonables para sospechar que dicho barco había realizado, estaba realizando o intentaba realizar una importación ilegal de bebidas alcohólicas. Sin embargo, las autoridades estadounidenses no podía detener o abordar el buque sospechoso, si el mismo se encontraba a gran distancia de las costas de los Estados Unidos, tomando como medida principal para calcular dicha distancia el trayecto de una hora realizado por el buque sospechoso fuera de las costas de los Estados Unidos, sus territorios y sus posesiones.

En 1976, la Guardia Costera abordó e inspeccionó, en alta mar, un buque extranjero implicado en el tráfico de drogas, lo cual constituyó una clara violación al Artículo 6 de la Convención de Alta Mar. En 1979, el proceso penal contra los contrabandistas llegó a la Corte de Apelaciones de los Estados Unidos del Quinto circuito. Dentro de la resolución del caso, la Corte de Apelaciones siguió defendiendo la aplicación extraterritorial de las leyes de los Estados Unidos, en discrepancia con el Derecho marítimo internacional. La decisión de la Corte de Apelación recayó sobre los siguientes cuestiones⁶⁹⁰: 1) Determinar si la Corte tenía jurisdicción sobre los acusados, aún cuando ellos fueron arrestados a bordo de un buque extranjero incautado más allá del límite de las 12 millas, en violación a la Convención sobre Alta Mar; y 2) Establecer si la búsqueda y la incautación

⁶⁸⁸ Sobre el Acuerdo del Licor de 1924, véase GUILFOYLE, Douglas, *op. cit.*, p. 80

⁶⁸⁹ *Vid.* Artículo 2 de la Convención entre Su Majestad y los Estados Unidos de América con referencia a la Regulación del Tráfico de Licor (Convention between His Majesty and the United States of America respecting the Regulation of the Liquor Traffic, 1924, Treaty Series No. 22).

⁶⁹⁰ US v. Postal 589 F.2d 862. 885 (1979)

del buque realizadas por la Guardia Costera fueron adecuados. Los principales argumentos derivados de la resolución de la Corte de apelación se pueden resumir de la siguiente manera: 1) Los Estados Unidos no buscaron limitar su jurisdicción sobre los buques extranjeros en alta mar por medio de la adopción del Artículo 6 de la Convención de Alta Mar; 2) El artículo 6 de la Convención de Alta Mar no es autoaplicativo; 3) los acusados no pueden alegar como defensa una violación del Derecho internacional para buscar evadir la jurisdicción de las Cortes de los Estados Unidos; y 4) La Guardia Costera tiene autoridad legal para actuar en contra de buques extranjeros en alta mar, más allá de las 12 millas límite, cuando existan causas probables para sospechar que los ocupantes del buque están implicados en el contrabando⁶⁹¹.

Asimismo, otra corte federal resolvió que la Ley de Contrabando de Drogas de los Estados Unidos (US drug-smuggling law) podía ser aplicada sobre buque sin pabellón en alta mar con independencia del nexo entre la conducta y sus efectos en los Estados Unidos⁶⁹².

La decisión de la Corte de Apelación volvió a generar inconformidad en el Reino Unido y en otros Estados, debido a que la decisión era incompatible con el Derecho internacional.

Al igual que el Acuerdo del Licor de 1924, los Estados Unidos y el Reino Unido suscribieron un acuerdo bilateral en materia de contrabando marítimo de drogas en 1981, con la finalidad de dirimir el conflicto internacional. Este acuerdo bilateral difiere de otros convenios coetáneos en la misma materia, ya que el convenio autoriza, de manera unilateral y sin reciprocidad, a las autoridades americanas a abordar un buque sospecho de participar en el

⁶⁹¹ En relación a las facultades de la Guardia Costera de los Estados Unidos para inspeccionar y abordar un buque extranjero en alta mar, la Corte de Apelación de los Estados Unidos del Quinto Circuito (*United States v. Cortes*, 588F.2d 106 (1979), 110) volvió a reafirmar la autorización de Guardia Costera para hacer cumplir las leyes de los Estados Unidos en alta mar.

⁶⁹² Al respecto, véase *United States v. Bravo* 489 F.3d 1 (2007) pp. 7-8; *United States v. Tinoco* 304 F.3d 1088 (2002) p. 1108.

tráfico ilícito de drogas. Los navíos estadounidenses no requieren un consentimiento para realizar las acciones de interdicción sobre el buque sospechoso con pabellón inglés. El ámbito de aplicación del Acuerdo bilateral abarca las aguas internacionales, en concreto, el mar Caribe, el Golfo de México y todas las aguas dentro de las 150 millas náuticas de la costa atlántica de los Estados Unidos.

Las reformas de la legislación de los Estados Unidos han vuelto obsoletos los principios emanados de estos dos Convenios bilaterales. Actualmente, la legislación estadounidense impone a las autoridades americanas la obligación de obtener el consentimiento del Estado del pabellón antes de realizar la detención y el abordaje del buque sospecho en alta mar⁶⁹³. Sin embargo, la legislación estadounidense ha presentado otro elemento de conflicto con el Derecho internacional. El Acta para la Aplicación de la Ley de Drogas en el Mar (*Maritime Drug Law Enforcement Act*, MDLEA) estipula que los Estados Unidos tienen jurisdicción sobre un buque registrado en una nación extranjera, cuando el Estado de bandera ha consentido o ha renunciado a la objeción de la aplicación de las leyes de los Estados Unidos⁶⁹⁴. Sin embargo, los sujetos implicados en el narcotráfico marítimo han buscado desestimar las intervenciones sobre los buques sospechosos realizadas con base en la aplicación del MDLEA. Los sujetos implicados han alegando que la aplicación del MDLEA viola el principio de debido proceso y nexos consagrados en la constitución de los Estados Unidos⁶⁹⁵. Por tal motivo, las autoridades estadounidenses solamente pueden detener un buque sospechoso en alta mar, si existe la prueba de destino. La prueba de destino permite la aplicación extraterritorial del ordenamiento jurídico estadounidense. Con base en lo anterior, los presuntos implicados argumentan que las autoridades estadounidenses únicamente pueden detener, abordar e inspeccionar, en alta mar, un buque sospechoso con bandera extranjera, si existe evidencia de que el buque, la carga o la

⁶⁹³ Vide. Sección 70502(c) del Título 46 del U.S.C.A.

⁶⁹⁴ Vid. Sección 1903(c)(1)(C) del Título 46 del Código de los Estados Unidos

⁶⁹⁵ Así sucede, por ejemplo *United States v. Davis*. 905 F.2d 245 (Cal. 1990).

tripulación tienen como destino los Estados Unidos. La prueba de destino generó varios análisis interpretativos por parte de las Cortes de los Estados Unidos, debido a que el Derecho internacional no contempla la prueba de destino como requisito para interceptar un buque con pabellón extranjero, que opere en alta mar⁶⁹⁶. Las decisiones de las Cortes de los Estados Unidos abarcan dos tipos de intervenciones en alta mar: 1) la interceptación de un buque con pabellón extranjero⁶⁹⁷; y 2) la detención e inspección de un buque sin nacionalidad⁶⁹⁸. En esta ocasión, las Cortes de los Estados Unidos antepusieron el Derecho internacional a la normativa nacional. Las Decisiones de la Cortes de los Estados Unidos han establecido que no las autoridades estadounidenses no deben probar el nexo entre el tráfico de drogas y sus consecuencias en los Estados Unidos, para poder interceptar un buque con pabellón extranjero en aguas internacionales⁶⁹⁹.

Actualmente, la MDLEA fue abrogada por las secciones 70501-70507 del Título 46 del United States Code Annotated⁷⁰⁰. Sin embargo, la jurisprudencia relacionada con la aplicación extraterritorial de la MDLEA ha generado precedentes en favor del Derecho internacional, al introducir los principios del Derecho internacional dentro de sus decisiones judiciales. En particular, las decisiones judiciales toman en cuenta los principios emanados del Convenio de Viena de 1988, así como de los acuerdos bilaterales y regionales suscritos por los Estados Unidos.

27.2.2 Los principios emanados de los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos en materia de represión del narcotráfico marítimo

Uno de los objetivos fundamentales de la Estrategia Nacional de Control de

⁶⁹⁶ En estos términos, véase GUILFOYLE, Douglas, *op. cit.*, pp. 82-83.

⁶⁹⁷ Vale por todos *United States v. Suerte*, No. 01-20626, 2002 WL 977267 (5th Circ. May 14, 2002)

⁶⁹⁸ Así sucede, por ejemplo *United States v. Juda*, 46 F.3d 961 (9th Cir.1995)

⁶⁹⁹ Vale por todos *United States v. Bravo* 489 F.3d 1 (2007)

⁷⁰⁰ *Vid.* 46 App. USCA § 1903

Drogas de los Estados Unidos de 2010 (*U.S. National Drug Control Strategy 2010*) es reducir el uso de drogas ilícitas en los Estados Unidos, a través del fortalecimiento de las alianzas internacionales⁷⁰¹. La estrategia de fortalecimiento de las alianzas internacionales contempla la incautación de drogas ilícitas transportadas por mar, con apoyo de los países de tránsito. Sin embargo, las autoridades de los Estados Unidos no pueden interceptar o abordar buques cargados con drogas o sus precursores en aguas territoriales o en aguas internacionales, sin el consentimiento del Estado ribereño o el Estado del pabellón, respectivamente. Por tal motivo, los Estados Unidos han suscrito 25 acuerdos bilaterales de cooperación con otros países de tránsito para poder realizar las operaciones de interdicción en dicha área marítima⁷⁰². Los acuerdos bilaterales facultan a la Guardia Costera de los Estados Unidos a abordar e inspeccionar los buques sospechosos y a detener a los sujetos sospechosos de tráfico de drogas⁷⁰³. Sin embargo, los principios emanados del Acuerdo del Licor de 1924 y del acuerdo bilateral suscrito por los Estados Unidos y el Reino Unido en materia de contrabando marítimo de drogas difieren de los principios consagrados en los nuevos acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos. Actualmente, los acuerdos bilaterales suscritos por Estados Unidos establecen que las autoridades estadounidenses requieren el consentimiento del Estado de bandera para poder adoptar medidas sobre el buque sospechoso.

Los Estados Unidos negocian de forma independiente cada acuerdo bilateral de cooperación. No obstante, los acuerdos bilaterales suscritos por los

⁷⁰¹ *Vide.* OFFICE OF NATIONAL DRUG CONTROL POLICY, National Drug Control Strategy 2010... cit.

⁷⁰² Sobre los acuerdos bilaterales para suprimir el narcotráfico marítimo, la Estrategia Nacional de Control de Drogas (OFFICE OF NATIONAL DRUG CONTROL POLICY, National Drug Control Strategy... cit.) señala que las interrupciones de los envíos de droga ilícita es prioritaria, debido a que previene la entrada de droga en el mercado estadounidense y genera información que ayuda a la construcción de casos contra las organizaciones de tráfico de drogas.

⁷⁰³ En estos términos, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, Drug Control, Cooperation with Many Major Drug Transit Countries Has Improved, but Better Performance Reporting and Sustainability Plans Are Needed, GAO-08-784, julio de 2008, Washington D.C., pp. 9-38

Estados Unidos tienen los siguientes siete elementos en común⁷⁰⁴: 1) las disposiciones sobre el abordaje de un buque sospechoso; 2) las previsiones sobre agentes embarcados en los buques; 3) las normas para la persecución de buques sospechoso; 4) La autorización para patrullar en las aguas territoriales de los Estados centroamericanos; 5) Las normas para sobrevolar el territorio del otro Estado parte; 6) La transmisión de una orden a una embarcación o una aeronave sospechosa para atracar o aterrizar en un puerto o aeropuerto de otro Estado parte; y 7) la cláusula relativa al apoyo para la interdicción marítima internacional.

Las disposiciones relativas al abordaje de un buque sospechoso contenidas en los acuerdos bilaterales de los Estados Unidos establecen un proceso expedito para que los agentes de los Estados Unidos puedan obtener la autorización de abordar e inspeccionar un buque sospechoso en aguas internacionales, por parte de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento. El procedimiento de interdicción coincide con el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988. En primer término, el Estado interviniente debe solicitar la confirmación de la nacionalidad del buque sospechoso al Estado de pabellón. Posteriormente, en el caso que se confirme la nacionalidad del buque sospechoso, el Estado de pabellón puede contestar la petición del Estado solicitante en los siguientes sentidos: 1) conducir el abordaje y la inspección con sus propios oficiales de las fuerzas de seguridad; 2) autorizar el abordaje y la inspección a la Parte solicitante; 3) realizar el abordaje e inspección en forma conjunta con la Parte solicitante; 4) denegar el permiso para abordar e inspeccionar. No obstante, los Acuerdo bilaterales contemplan un elemento adicional durante la etapa de la verificación de la nacionalidad por parte del Estado de pabellón. Los Acuerdos bilaterales señalan que si el Estado de pabellón no ha verificado la nacionalidad del buque sospechoso dentro del plazo establecido, la Parte solicitada puede responder la petición del Estado

⁷⁰⁴ La afirmación corresponde a UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Drug Control, Cooperation with Many Major Drug Transit Countries Has Improved... cit.*, pp. 42-43.

interviniente de las siguientes términos: 1) autorizar el abordaje y la inspección del buque sospechoso, por parte del Estado solicitante; o 2) refutar la nacionalidad que reclama una nave sospechosa. Asimismo, la mayoría de los Acuerdos bilaterales estipulan que el Estado de pabellón tiene un término para contestar las solicitudes de abordaje e inspección realizadas por los Estados Unidos. En el caso que el Estado del pabellón no conteste la solicitud o no confirme la nacionalidad del buque sospecho en el término establecido, los Estados Unidos pueden abordar e inspeccionar el buque sospechoso⁷⁰⁵. A diferencia de la Convención de Viena de 1988, los Acuerdos bilaterales de los Estados Unidos contemplan la autorización tácita.

Los preceptos relativos a los Agentes Embarcado están presentes en la

⁷⁰⁵ Así sucede, por ejemplo con el Convenio entre el Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de los Estados Unidos de América para Cooperar en la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Substancias Psicotrópicas. El Artículo 7 del Convenio bilateral estipula lo siguiente: “1. *Autoridad para abordar naves sospechosas. Cuando los agentes y/u oficiales de las fuerzas de una Parte (“la Parte solicitante”) encuentren una nave sospechosa localizada más allá del mar territorial de cualquier Estado, que alegue tener la nacionalidad de la otra Parte (“la Parte solicitada”) la Parte solicitante podrá solicitar a las autoridades de las fuerzas de seguridad de la Parte solicitada:...* i. *autorizar el abordaje y la inspección de la nave sospechosa, carga y de las personas encontradas a bordo por las fuerzas de seguridad de la Parte solicitante;...* d) *Si no hay respuesta de la Parte solicitada dentro de las siguientes dos (2) horas de haberse recibido la solicitud, la Parte solicitante se considerará autorizada para abordar la nave sospechosa para efectos de inspeccionar los documentos de la nave, interrogar a las personas a bordo, e inspeccionar la nave para determinar si la nave participa en actividades de tráfico ilícito.”*

El mismo mecanismo y término para contestar la solicitud también está presente en los Convenios bilaterales de los Estados Unidos suscritos con Honduras, Nicaragua, Panamá y Venezuela. Los Acuerdo bilaterales de los Estados Unidos suscritos con Colombia, Barbados y Jamaica amplían en término para contestar la solicitud a tres horas. Al respecto, véase Acuerdo entre el Gobierno de Honduras y el Gobierno de los Estados Unidos de América Para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; Acuerdo entre el Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Cooperación en la eliminación del tráfico ilícito por mar y aire; Arreglo Complementario entre el Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de los Estados Unidos de América, sobre el Apoyo y Asistencia por parte del Servicio de Guarda Costa de los Estados Unidos al Servicio Marítimo Nacional del Ministerio de Gobierno y Justicia; el Acuerdo entre el Gobierno de Estados Unidos y Venezuela para suprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por mar; Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar; Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Barbados sobre la Cooperación para Suprimir el Tráfico Marítimo Ilícito de Droga; y el Acuerdo entre el Gobierno de Jamaica y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de droga.

mayoría de los Acuerdo bilaterales de los Estados Unidos⁷⁰⁶. Sin embargo, no todos los países permiten la inserción de esta figura dentro del Acuerdo bilateral, como es el caso de Colombia. La figura de los Agentes Embarcados fue trasladada al Convenio de San José. Las disposiciones sobre Agentes Embarcados señalan que ambas partes pueden autorizar a los Agentes Embarcados de la otra Parte a embarcar a bordo de sus naves. Sin embargo, en la práctica los agentes de los países centroamericanos son embarcados en las naves de los Guarda Costas de los Estados Unidos, y no viceversa⁷⁰⁷. Los Acuerdos bilaterales de los Estados Unidos y el Convenio de San José otorgan las mismas facultades a los Agentes Embarcados.

Sobre las normas para la persecución de buques sospechoso, como anteriormente hemos mencionado, los Acuerdos bilaterales estadounidenses prevén el principio de persecución en caliente inversa o el principio de perseguir y ingresar. El principio de persecución en caliente inversa está presente en la mayoría de los Acuerdos bilaterales suscritos con países de América central⁷⁰⁸. Sin embargo, los Acuerdo bilaterales únicamente otorgan el derecho de perseguir y entrar a los Estados Unidos. El principio de persecución en caliente inversa busca evitar que la velocidad o la facilidad de movimiento de las lanchas rápidas permitan a los narcotraficantes entrar en las aguas territoriales de un Estado caribeño, con la finalidad de evitar la

⁷⁰⁶ Así sucede, por ejemplo con el Convenio bilateral suscrito entre los Estados Unidos y Guatemala para suprimir el tráfico ilícito de drogas por mar y el Acuerdo entre los Estados Unidos y Barbados sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de drogas.

⁷⁰⁷ Respecto a los agentes centroamericanos embarcados a bordo de navío de los Guardacostas estadounidenses, GUILFOYLE (*op. cit.*, p. 91) indica que los Agentes Embarcados son pocos utilizados durante la implementación de los Acuerdos bilaterales de los Estados Unidos, debido a los siguientes dos factores: 1) los Estados centroamericanos no tienen recursos para crear Agentes Embarcados; y 2) los Guardacostas de los Estados Unidos no tienen la voluntad de resolver los problemas originados por la recepción de un Agente Embarcado, como son el depósito de sus armas y sus municiones, los costos de su lavandería y la cesión del control táctico durante la interdicción.

⁷⁰⁸ Vale por todos el Acuerdo entre los Estados Unidos y Barbados sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de drogas y el Acuerdo entre Jamaica y los Estados Unidos de América sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de droga. Sin embargo, al igual que la figura de Agentes embarcados, algunos países excluyen el principio de persecución en caliente inversa de los Acuerdos bilaterales suscritos con los Estados Unidos. Así sucede, por ejemplo con Acuerdo entre Colombia y los Estados Unidos de América para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar.

detención por parte de los Guardacostas de los Estados Unidos⁷⁰⁹. El artículo 12 del Convenio de San José también prevé esta figura y detalla de mejor forma las acciones que integran la persecución en caliente inversa. Además, el procedimiento para ejercer el principio de persecución inversa de los Convenios bilaterales de los Estados Unidos difiere de los elementos estipulados en el artículo 12 del Convenio de San José, ya que con base en los Acuerdos bilaterales, los Estados Unidos podrán ejercitar el derecho de persecución en caliente inversa en los siguientes casos: 1) el Agente embarcado autoriza el ingreso a sus aguas territoriales o su espacio aéreo; o 2) El Estado Ribero no manifiesta su objeción y no hay buques disponibles del Estado Ribereño para intervenir inmediatamente sobre el buque sospecho.

Además del principio de persecución en caliente inversa, los Convenios bilaterales también contemplan el principio de persecución e ingreso. El principio de persecución e ingreso contempla los siguientes dos supuestos: 1) la nave sospechosa es detectada en aguas internacionales e ingresa en las aguas de un Estado parte; y 2) la embarcación sospechosa es detectada dentro de las aguas de un Estado parte. En el primer supuesto, los buques estadounidenses pueden entrar a las aguas de la otra Parte, para abordar e inspeccionar la nave sospechosa. Esta situación difiere del principio de persecución inversa en caliente, ya que los navíos estadounidenses pueden entrar a las aguas de otro Estado parte para detener una embarcación sospechosa, aunque no haya existido una persecución previa iniciada en en alta mar. En el segundo supuesto, los navíos estadounidenses pueden entrar a las aguas territoriales de un Estado parte y, posteriormente, perseguir, detener, abordar e inspeccionar un buque sospechoso que opere en las aguas de un Estado parte. En esta situación, el nombre del principio perseguir e ingresar da pie a malas interpretación, ya que no existe una persecución previa. En todo caso, la persecución inicia una vez que el navío estadounidense ya ha entrado en las aguas del otro

⁷⁰⁹ En estos términos, véase GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 91.

Estado parte. En ambos casos, los buques estadounidenses pueden ejercer el principio de persecución e ingreso, si no hay buques o aeronaves disponibles del Estado ribereño para responder rápidamente y el Estado ribereño no manifiesta su objeción a dicha acción por parte de las autoridades estadounidenses. El principio de persecución y entrada no fue trasladada al Convenio de San José.

En cuanto a las disposiciones relativas a la autorización para patrullar en las aguas territoriales de los Estados centroamericanos, podemos mencionar que estas disposiciones permiten que los Estados sin recursos o medios para patrullar sus aguas territoriales puedan autorizar a los Estados Unidos a combatir el narcotráfico marítimo en sus aguas jurisdiccionales⁷¹⁰.

En relación a las normas para sobrevolar el territorio del otro Estado parte, estos acuerdos bilaterales establecen que los Estados centroamericanos o caribeños deben autorizar a las aeronaves estadounidenses a sobrevolar su territorio y sus aguas territoriales, salvo en los casos en que las autoridades de las fuerzas de seguridad de los Estados centroamericanos o caribeños lo objetan expresamente. Los sobrevuelos de las aeronaves de las aeronaves estadounidenses tienen los siguientes objetivos: realizar operaciones bilaterales planificadas y acordadas o desarrollar operaciones no planificadas, como la persecución de una aeronave sospechosa en espacio aéreo guatemalteco.

Con respecto a la transmisión de una orden para aterrizar, los acuerdos bilaterales de los Estados Unidos establecen que las aeronaves estadounidenses puede transmitir a una aeronave sospechosa la orden de aterrizar en el territorio de un Estado parte.

⁷¹⁰ Respecto a la falta de recursos o medios para patrullar el mar territorial por parte de los Estados del Caribe, la Oficina de Contraloría Interna de los Estados Unidos (*Drug Control, Cooperation with Many Major Drug Transit Countries Has Improved... cit.*, pp. 26-29) señala que los Estados Unidos ha donado botes a los Estados de Centroamérica y del Caribe para que puedan combatir el narcotráfico marítimo en sus respectivos mares territoriales. Sin embargo, los Estados no cuentan con los recursos para mantener en funcionamiento dichos botes.

La cláusula relativa al apoyo para la interdicción marítima internacional de los acuerdos bilaterales de los Estados Unidos está integrada por una serie de acciones que pueden autorizar los Estados centroamericanos o caribeños a los buques o funcionarios estadounidenses, entre las cuales se destacan las siguientes: 1) el atraque temporal de las embarcaciones estadounidense en sus puertos, por razón de las condiciones climáticas, con el propósito de reabastecer combustible y provisiones, recibir asistencia médica, efectuar reparaciones menores y otros fines relacionados con la logística; 2) el ingreso temporal de naves estadounidenses, así como de las aeronaves sospechosas escoltadas que no posean la nacionalidad de alguna de las Partes; y el embarque y desembarque de los agentes u oficiales estadounidenses a bordo de sus naves o aeronaves.

Con relación a la jurisdicción sobre las naves detenidas, El Estado ribero o el Estado del pabellón tienen derecho preferente para ejercer la jurisdicción sobre la nave detenida, carga y/o personas a bordo. Sin embargo, tanto el Estado ribereño como el Estado del pabellón pueden renunciar a su derecho preferente de ejercitar su jurisdicción y autorizar la aplicación de las leyes del Estado interviniente.

27.3 Los acuerdos bilaterales suscritos por México: los impedimentos legales para suscribir un acuerdo bilateral en materia de narcotráfico marítimo

Como ya hemos mencionado, una de las rutas más importantes del narcotráfico marítimo de cocaína inicia en Colombia, posteriormente pasa por las zonas marinas mexicanas en el Océano Pacífico, y finaliza en los Estados Unidos⁷¹¹. La Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Crimen señala que los narcotraficantes transportaron aproximadamente 140 toneladas de cocaína por la ruta del océano Pacífico antes mencionada,

⁷¹¹ Al respecto, véase SECRETARÍA DE MARINA, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-589/10.. cit.

durante 2010⁷¹².

La Secretaría de Marina tiene a su cargo la protección de las zonas marinas mexicanas en contra de las amenazas externas, como el narcotráfico marítimo. Durante 2008 y 2009, la Secretaría de Marina realiza acciones de interdicción marítima sobre buques dedicados al tráfico ilícito de drogas por mar. La Armada de México detuvo 13 buques dedicados al narcotráfico marítimo, que navegaban en el mar territorial, la zona económica de México y en alta mar⁷¹³. Además, la Secretaría de Marina autorizó a los Estados

⁷¹²OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *World Drug Report 2010... cit.*, p. 134.

⁷¹³ Sobre los buques detenidos por la Armada de México, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-778/10, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 10 de diciembre de 2010) menciona los siguientes casos: 1) El 16 de julio de 2008, la Armada de México aseguró la embarcación de bajo perfil de nacionalidad colombiana, 200 kilómetros al sur de Salinas Cruz, Oaxaca. La embarcación transportaba 5,821.4 kilogramos de cocaína; 2) el día 17 de septiembre de 2008, la Armada de México inspeccionó y, posteriormente, aseguró el buque pesquero "Juan Alejandro" con pabellón mexicano, a 30 millas náuticas al sureste de Puerto Chiapas. El barco pesquero transportaba 3,384.3 kilogramos de cocaína; 3) el 26 de septiembre de 2008, el buque de patrulla oceánica de México aseguró al buque pesquero "Caracol III" con pabellón hondureño, a 121 millas náuticas al sur oeste de Huatulco, Oaxaca. El buque pesquero transportaba 3,544.68 kilogramos de cocaína; 4) el 17 de diciembre de 2008, un helicóptero de la Armada de México realizó el aseguramiento de una lancha tipo "Go Fast" con nacionalidad mexicana, a 40 millas náuticas al noroeste de Puerto Peñasco, Sonora. La lancha rápida transportaba 3,302.0110 kilogramos de marihuana; 5) el 31 de diciembre de 2008, un buque de patrulla oceánica de México detuvo al buque pesquero "San Pascual" de nacionalidad mexicana, a 80 millas náuticas al sureste de Ensenada, Baja California, el cual transportaba 2,609.80 kilogramos de marihuana; 6) el 7 de febrero de 2009, un buque de patrulla oceánica de México aseguró el buque pesquero "Polar I" de nacionalidad mexicana, el cual navegaba en aguas internacionales, a 764 millas náuticas de Puerto Chiapas, con un cargamento de 6,887 kilogramos de cocaína. Esta acción fue realizada con el apoyo de los Guardacostas de los Estados Unidos; 7) 6 de marzo de 2009, una patrulla costera mexicana, detuvo una embarcación tipo boa de pabellón mexicano, en las inmediaciones de Loreto, Baja California, con un cargamento de 2,300 kilogramos de marihuana; 8) el día 28 de marzo de 2009, una patrulla oceánica, un helicóptero y una patrulla interceptora, aseguraron una embarcación tipo Go Fast de nacionalidad mexicana, a 21 millas náuticas al suroeste de punta Antonio, Baja California, que transportaba 3,520.50 kilogramos de marihuana; 9) el 20 de junio de 2009, personal de la Cuarta Región Naval, con sede en Guaymas, localizaron, persiguieron y aseguraron dos lanchas tipo eduardoño con pabellón mexicano, las cuales transportaban 7,660 kilogramos de marihuana; 10) el 20 de julio de 2009, una patrulla oceánica, aseguró dos lanchas tipo Go Fast, en las inmediaciones de Huatulco, Oaxaca. Las dos lanchas transportaban 6,960.81 kilogramos de cocaína; 11) el 2 de noviembre de 2009, una patrulla mexicana aseguró una embarcación menor de nacionalidad mexicana varada, en las inmediaciones de Punta Rocosa e Isla Ángel de la Guarda, Baja California. La lancha tenía un cargamento de 2,202 kilogramos de cocaína; 12) el 5 de diciembre de 2009, una patrulla mexicana detuvo cuatro embarcaciones menores de nacionalidad mexicana, a 50 millas náuticas al

Unidos a adoptar medidas sobre tres buques mexicanos sospechosos de dedicarse al narcotráfico marítimo⁷¹⁴. En cambio, el Estado mexicano no realizó ninguna petición de autorización a los Estados del pabellón para adoptar medidas sobre buques extranjeros, con base en el artículo 17.3 de la Convención de Viena de 1988. Sin embargo, durante el periodo antes mencionado, la Armada de México detuvo dos buques con pabellón extranjero fuera de las aguas territoriales mexicanas. Ambos sucesos tuvieron lugar en la zona económica exclusiva mexicana. En el primer caso, la Armada de México aseguró una embarcación de nacionalidad colombiana, a 108 millas náuticas al sur de Salina Cruz, Oaxaca. En el segundo suceso, una patrulla oceánica mexicana detuvo un buque pesquero con pabellón hondureño, a 121 millas náuticas al sur oeste de Huatulco, Oaxaca. Previamente, la Armada de México ya había realizado varias detenciones de buques extranjeros en esta zona marítima, una de las cuales dio lugar a una sentencia del máximo órgano jurídico de México⁷¹⁵. La sentencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no ha estado exenta de controversia, debido a que esta decisión judicial determina que la zona económica exclusiva es parte del territorio de México. Por tal motivo, la Armada de México no solicita la autorización previa de los Estados del pabellón, con la finalidad de adoptar medidas sobre buques extranjeros en la zona económica mexicana⁷¹⁶. Esta situación difiere con la práctica

suroeste de Puerto Chiapas. La cuatro lanchas tenían un cargamento total de 310 kilogramos de cocaína; 13) el 7 de diciembre de 2009, una patrulla mexicana aseguró una embarcación menor de nacionalidad mexicana, a 5 millas náuticas al sur de Los Cabos, Baja California. La lancha tenía un cargamento de 606 kilogramos de marihuana.

⁷¹⁴ En cuanto a los barcos mexicanos detenidos por buques estadounidenses, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-787/10... cit.) señala las tres siguientes autorizaciones: 1) el 17 de diciembre de 2008 se autorizó a la Guardacostas de los Estados Unidos para inspeccionar el buque mexicano "Dancer"; el 6 de febrero de 2009 se autorizó a la Marina de los Estados Unidos para inspeccionar el buque "Polar I"; y el 24 de abril de 2010 se autorizó a los Guardacostas de los Estados Unidos para inspeccionar el buque "Charamusca".

⁷¹⁵ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, t. 1a. XCVIII/2005, 23 de septiembre de 2005, p. 295.

⁷¹⁶ En cuanto a la sentencia de la Suprema Corte de Justicia de Nación sobre el caso, podemos señalar que el tema central de la sentencia (Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, t. 1a. XCVIII/2005... cit.) consiste en determinar si la zona económica exclusiva, contenida en el artículo 27 constitucional, puede ser considerada parte del territorio nacional, para efectos de establecer si se está ante un delito contra la salud, en la modalidad de introducción al país de manera consumada, o

internacional, ya que otros Estados ribereños solicitan la autorización del Estado del pabellón, antes de adoptar medidas sobre un buque extranjero que navega en la zona económica exclusiva del Estado ribereño interviniente ⁷¹⁷. En el mismo sentido, GUIFOYLE señala que las

bien, no consumada. Sin embargo, se puede inferir de los considerandos de la sentencia que los ministros de la SCJN establecen que el Estado mexicano tiene jurisdicción penal en materia de tráfico ilícito de drogas, respecto de los buques extranjeros que naveguen en la zona económica exclusiva mexicana. Además, la máxima autoridad judicial de México consideró que la zona económica mexicana es parte del territorio nacional. Por tal motivo, la Armada de México no requiere la autorización del Estado del pabellón, para adoptar las medidas necesarias sobre un buque sospechoso en la zona económica exclusiva de México.

En el sentido opuesto, véase COSSÍO DÍAZ, José Ramón, “la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva... cit.

Igualmente, BECERRA RAMÍREZ (“Las resoluciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y el derecho internacional, Memorias del Congreso Internacional de Derecho Internacional de los Derechos Humanos, México, 2006, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 31-32) señala lo siguiente: *“tal postura que, como vemos, concede facultades de carácter soberano a México en la ZEE en un verdadero monumento a la ignorancia del derecho internacional y puede tener consecuencias graves para el Estado mexicano, pues que con ella se esta incumpliendo el derecho internacional ya que esta creando una opinio juris contraria al derecho internacional. En efecto, la ZEE es una institución que en gran parte se debe al movimiento de ellos Estados costaneros de América Latina, uno de sus más importantes antecedentes es la Declaración de Santo Domingo del 9 de junio de 1972 en la que ya aparece esta figura con el nombre de mar patrimonial. Desde sus orígenes y así se entiende en la reforma constitucional mexicana en la cual se incluye en su artículo 27 dicha institución de la ZEE, se entiende que el Estado costanero no posee una soberanía sobre ella, como si la tiene sobre el mar territorial...”*

Asimismo, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-589/10... cit.) señala lo siguiente: *“En la Zonas Económicas Exclusivas de los Estados ribereños. Terceros Estados tienen la libertad de libre navegación y sobrevuelo, por lo que los buques de Estado con fines comerciales, como son las Unidades de Superficie de la Armada de México, pueden revisar e inspeccionar en dichas áreas marítimas a embarcaciones de su misma bandera o en caso de PETICIÓN diplomática de la autoridad de un tercer país, en la imposibilidad física de ésta de poder realizarlo, con base en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988.”* Se desprende del texto antes transcrito que la Secretaría de Marina interpreta que el Estado mexicano debe solicitar la autorización del Estado del pabellón para poder adoptar medidas sobre un buque extranjero que navega en la zona económica exclusiva de México.

⁷¹⁷ Respecto a la detención de un buque extranjero en la zona económica española, podemos mencionar que la jurisprudencia española está llena de casos en donde el Estado español solicita autorización al Estado del pabellón para detener e inspeccionar un buque extranjero en la zona económica española. Así sucede, según se desprende de los hechos narrados en la sentencia del Tribunal Supremo (Sentencia del Tribunal Supremo, de 27 de octubre de 2005, RJ 2006/50). La sentencia señala que el Servicio de Vigilancia Aduanera abordó la embarcación “Che”, con bandera de Togo, a unas 70 millas náuticas de la costa española. Previamente, el Servicio de Vigilancia Aduanera solicitó la autorización al Gobierno de Togo, de forma verbal. Asimismo, el Tribunal Supremo determina lo siguiente: *“El objeto del recurso, tal y como lo ha planteado el recurrente, se centra en la determinación de si la forma en que se procedió al abordaje vulnera o no el derecho a la inviolabilidad del domicilio. La sala de instancia ha efectuado un adecuado deslinde entre el contenido del artículo 17 de la Convención de*

disposiciones del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 también son aplicables a la zona económica exclusiva⁷¹⁸.

La Secretaría de Marina señala que México ha suscrito 31 acuerdos regionales y bilaterales para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar, con base en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988⁷¹⁹. No obstante,

Viena de Naciones Unidas de 20 de diciembre de 1988 contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y el derecho a la inviolabilidad del domicilio, garantizado del primer precepto que aparece, claramente, en, arcado en el ámbito de las relaciones internacionales entre los distintos Estados. Éste impone cuyo pabellón ostenta, por imposiciones del principio de territorialidad, que actúa como límite al ius puniendi y a la investigación penal de los Estados de distinto al del pabellón. Aunque como se afirma con acierto en la sentencia de instancia el artículo 17 debe ser considerado de manera integrada con el artículo 4 del mismo texto que autoriza estas actuaciones en caso de flagrancia delictiva apreciable. Pero además, y como ha documentado el Fiscal, en este caso la autorización para el abordaje se solicitó telefónicamente y se obtuvo y así se ha demostrado en el acto del juicio oral (f. 529 y siguientes), aparte de que en ningún momento las autoridades norteamericanas, en cuya colaboración se había realizado la investigación, opusieron impedimento alguno que hiciera dudar del respeto a los convenios internacionales en el proceder de las autoridades españolas.”

En el mismo sentido, el Acta para la Aplicación de la Ley de Drogas en el Mar de los Estados Unidos prevé que las autoridades estadounidenses deben obtener el consentimiento del Estado del pabellón para poder adoptar medidas sobre un buque extranjero que navega en el mar territorial o en la zona económica exclusiva estadounidense.

⁷¹⁸ Al respecto, véase GUILFOYLE, Duoglas, *op. cit.* p. 83.

⁷¹⁹ En relación a los acuerdos bilaterales y regionales en materia de combate al narcotráfico marítimo, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina, No. UE-787/10... cit.) enumera los siguientes acuerdos: Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte concerniente a asistencia mutua relativa al tráfico de estupefacientes (D.O.F. del 27 de mayo de 1992); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre cooperación bilateral en la lucha contra el tráfico ilícito y abuso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. 28 de enero de 1991); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Belice sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. de 24 de enero de 1991); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Ecuador sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. de 10 de mayo de 1993); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Cuba sobre cooperación para combatir el narcotráfico internacional (D.O.F. de 26 de septiembre de 1991); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 2 de marzo de 1992); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Venezuela sobre prevención, control, fiscalización y represión del consumo y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 8 de agosto de 1991); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Jamaica para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de diciembre de 1991); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República de Chile, sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 9 de octubre de 1991); Convenio entre los Estados

Unidos Mexicanos y la República de Bolivia sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 25 de octubre de 1993); Acuerdo de cooperación entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Honduras para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 26 de septiembre de 1991); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú sobre cooperación con relación a los delitos contra la salud en materia de narcotráfico y farmacodependencia (D.O.F. del 7 de abril de 1992); Acuerdo de cooperación entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Italiana en la lucha contra el Uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 30 de enero de 1992); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Nicaragua sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 28 de abril de 1993); Acuerdo de cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Argentina para la lucha contra el abuso y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 11 de octubre de 1995); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de El Salvador sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 15 de marzo de 1995); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Panamá sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de marzo de 1996); Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay para la prevención del uso indebido y represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y sus precursores y productos químicos esenciales (D.O.F. del 27 de agosto de 1998); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la federación de Rusia sobre cooperación en materia de combate al narcotráfico y a la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de junio de 1997); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa del Brasil sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 30 de enero de 1998); Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Popular China sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y el control de precursores químicos (D.O.F. del 14 de enero de 1998); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea para la Cooperación en materia de control de los precursores y sustancias químicas utilizados con frecuencia en la fabricación ilícita de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas (D.O.F. del 7 de enero de 1998); Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Colombia (D.O.F. del 14 de enero de 1998); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Estado de Israel sobre cooperación en el combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y otros delitos graves (D.O.F. del 12 de enero de 1998); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Filipinas sobre la cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y control de precursores químicos (D.O.F. del 27 de mayo de 1998); Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República del Paraguay sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas, control de precursores químicos y delitos conexos (D.O.F. del 15 de octubre de 1998); Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Dominicana sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito, abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 14 de julio de 2000); Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España de cooperación en materia de prevención del uso indebido y lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 28 de agosto de 1998); Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Trinidad y Tobago sobre la cooperación en materia de combate al tráfico ilícito, abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 19 de agosto de 1998); Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Rumanía en

los acuerdos bilaterales o regionales suscritos con base en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 crean las disposiciones administrativas y legales necesarias para la correcta aplicación de las interdicciones marítimas en materia de narcotráfico. En general, este tipo de acuerdos contienen los siguientes elementos:

- 1) los procedimientos para autorizar la adopción de medias sobre los buques de los Estados parte, como son la detención y la inspección del barco;

materia de cooperación para el combate al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 20 de marzo de 2001); Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República de Polonia sobre cooperación para combatir la delincuencia organizada y otros tipos de delitos (D.O.F. del 5 de enero de 2004)

Igualmente, la Secretaría de Relaciones exteriores (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-0518/11, asunto: respuesta a la solicitud de acceso a la información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 4 de febrero de 2011) menciona que México ha suscrito dos acuerdos bilaterales con base en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988, los cuales son los siguientes: 1) la carta de intenciones firmada por el Secretario de Marina de los Estados Unidos Mexicanos, el Comandante del Comando Norte de los Estados Unidos y el Comandante del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, el 15 de abril, el 12 y 16 de mayo de 2008; y 2) Procedimientos Estándar de Operación para la Comunicación entre los Centros de Operaciones de la SEMAR y las Fuerzas Marítimas de los Estados Unidos de conformidad con la Carta de Intención, y Procedimientos Estándar de Operación de la SEMAR y las Fuerzas Marítimas de los Estados Unidos para Visitas e Inspecciones Según el Principio de Derecho de Visita de conformidad con la Carta de Intención, firmados los días 5, 11 y 22 de diciembre de 2008. Sin embargo, la Secretaría de Relaciones Exteriores considera que los dos instrumentos antes mencionados deben ser clasificados como información reservada, con base en el siguiente motivación: *“la difusión de la misma puede comprometer la Seguridad Nacional, en virtud de que al difundirse la información solicitada se podría generar un grave riesgo en el combate a la delincuencia organizada transnacional, al contar ésta con la información respecto de la formas de operación en contra del tráfico marítimo ilícito de estupefacientes, con lo cual se entorpecerían la persecución de los delitos, la impartición de la justicia y se obstaculizarían o bloquearía las operaciones militares o navales contra la delincuencia organizada. Lo anterior, permitiría que se llevaran a cabo actos tendientes a obstaculizar o bloquear las actividades de inteligencia o contrainteligencia. Asimismo en virtud de que este sujeto obligado forma parte de las instancias de seguridad nacional, está obligada a respetar el texto legal de la materia y obligados a guardar secreto y confidencialidad de la información de la que tiene conocimiento, toda vez que, la recolección de la información solicitada es indispensable para la toma de decisiones en materia de seguridad nacional, toda vez que la información solicitada hace referencia a las medidas de protección de las instancias en contra de actos lesivos, o acciones tendientes a disuadir o contrarrestar la comisión de los ilícitos relacionados con el tráfico marítimo de estupefacientes. Asimismo, la publicidad de la información solicitada implicaría la revelación de normas, procedimientos, métodos, fuentes para la generación de inteligencia para la seguridad nacional, y su revelación produciría una amenaza para la nación mexicana y sus contrapartes.”* Por tal motivo, no podemos realizar el análisis de las disposiciones ni el estudio comparativo de los instrumentos señalados por la Secretaría de Relaciones Exteriores.

- 2) las medidas que puede imponer el Estado interviniente sobre el buque detenido;
- 3) las competencias del Estado interviniente sobre el buque infractor y su tripulación;
- 4) las competencias del Estado del pabellón sobre el buque infractor con derecho a enarbolar su pabellón, así como sobre las personas a bordo de dicho buque;
- 5) las procedimientos para ejercitar las competencias derivadas de la detención del buque, por parte del Estado del pabellón o del Estado interviniente.
- 6) las responsabilidades en que incurre un Estado interviniente en los casos de una detención infundada;
- 7) las precauciones que debe tomar el Estado interviniente al momento de imponer medidas sobre el buque sospechoso;
- 8) las garantías del buque y su tripulación, durante su detención;
- 9) la autorización del Estado de pabellón para embarcar oficiales de otro Estado parte en sus navíos de guerra o otros buques oficiales facultados para suprimir y reprimir el tráfico ilícito de drogas por mar;
- 10) el permiso para entrar en las aguas territoriales de otro Estado parte, con la finalidad de detener un buque extranjero en dicha zona marina; y
- 11) la autorización para realizar patrullajes oceánicos en las zonas marinas de otro Estado parte.

En cambio, debemos destacar que ninguno de los elementos antes señalados está presente en los acuerdos regionales y bilaterales suscritos por México. Por lo tanto, los acuerdos suscritos por México en esta materia no desarrollan los principios establecidos en el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988⁷²⁰. La postura de México de las estrategias utilizadas por otros países, ya que como anteriormente señalamos, los Estados consumidores y los Estados de tránsito de drogas están desarrollando

⁷²⁰ COSSÍO DÍAZ, José Ramón, "la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva... cit., p. 11.

acuerdos bilaterales o regionales para crear mecanismos de cooperación internacional en materia de lucha contra el narcotráfico marítimo. El tráfico ilegal de drogas es un problema internacional, el cual no puede ser resuelto por un sólo Estado. Por tal motivo, los Estados consumidores y los Estados de tránsito de drogas suscriben acuerdos regionales y bilaterales en materia de combate contra el narcotráfico marítimo, tomando en cuenta las rutas marítimas utilizadas por los narcotraficantes. Los Estados parte buscan interrumpir el flujo de droga, por medio de la estrategia de los círculos concéntricos. Es decir, los Estados parte tienen mayores probabilidades de impedir la entrada de droga al destino final, cuando los acuerdos bilaterales o regionales permiten desarrollar acciones de interdicción en el círculo concéntrico más cercano al puerto de destino.

En contrasentido, el gobierno mexicano no ha suscrito acuerdos bilaterales o regionales, que regulen las disposiciones del artículo 17 de la Convención de Viena de 1988, a pesar de que México es un país afectado por el tránsito de drogas. Al respecto, el gobierno de los Estados Unidos señala que dos tercios de la droga que arriba a los Estados Unidos con procedencia de Sudamérica es transbordada o reexpedida en México.

En particular, la Resolución de la Secretaría de Relaciones Exteriores por la que se modifican las Bases de Coordinación para regular la navegación en las zonas marinas mexicanas y autorizar los arribos y estancias a puerto mexicanos de buques de Estado destinados a fines no comerciales y de guerra extranjeros o con esa función, de 30 de junio de 2000, fue adoptada para impedir la suscripción de acuerdos bilaterales o regionales en la materia. Esta resolución fue realizada por el comité de Seguimiento integrado por la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Procuraduría General de la República. La Resolución de 30 de junio de 2000 determina lo siguiente:

“1. Se modifica el texto de la base tercera para quedar como sigue:

TERCERA.- LA SEMAR es la única dependencia competente para autorizar los arribos y estancias en puertos mexicanos de buques de Estados destinados a fines no comerciales y de guerra o que tengan esa función, cuando realicen visitas oficiales, operacionales y/o de arribada forzosa, sin perjuicio de las atribuciones que legalmente corresponden a los capitanes de puerto.

Las autorizaciones para arribar o permanecer en puerto mexicanos, concedidas a los buques y submarinos de Estado destinados a fines no comerciales y de guerra extranjeros o que tengan esa función, deben apegarse a la legislación nacional y a las normas de Derecho Internacional del Mar.

En ningún caso, y por ningún motivo, se autoriza, en mar territorial, operaciones marítimas combinadas y/o actividades de embarcaciones extranjeras con propósitos de interceptar o de persecución "en caliente", de una embarcación que se presuma realice actividades ilícitas...

La SEMAR podrá autorizar el arribo a puertos mexicanos de buques de Estado destinados a fines no comerciales, buques y submarinos de guerra extranjeros o con esa función que, por emergencia de carácter materia o personal requieran el arribo, siempre que se indique la causa que lo motiva, debiendo zarpar al solucionar la emergencia.

2. Se modifica el texto de la base cuarta para quedar como sigue:

Cuarta.-En caso de que buques y submarinos de Estado destinados a fines no comerciales y de guerra extranjeros o que tengan esa función, pretendan ejercer en alta mar el derecho de visita sobre una embarcación de bandera mexicana, respecto de la cual haya motivos razonables para sospechar que se dedica a actividades ilícitas, deberán previamente solicitarlo, a través de las vía diplomática, a la SEMAR, por conducto de la ser, conforme a la normatividad aplicable; ellos salvo que el capitán del buque lo autorice.

3. Se modifica el texto de la base sexta para quedar como sigue:

SEXTA.- Las Partes garantizarán la facultad del Gobierno mexicano de negar, en todo momento, por razones de seguridad nacional, la solicitud de visitas oficiales y operacionales a puertos mexicanos, de los buques de Estado destinados a fines no comerciales, cualquiera que sea su medio de propulsión, así como de buques y submarinos de guerra extranjeros, o con esa función. En todos los casos la autoridad mexicana se apegará a la legislación nacional vigente, al Tratado de Tlatelolco y a sus Protocolos I y II."

Como se desprende del texto antes transcrito, el Gobierno mexicano

ha cerrado la posibilidad de suscribir un acuerdo regional o bilateral en materia de combate al narcotráfico marítimo, debido a que la Resolución antes transcrita es incompatible con los acuerdos bilaterales o regionales en la materia.

En primer termino, la modificación de la base tercera impide que los buques de Estado o los navíos de guerra extranjeros, que se dediquen al combate del narcotráfico marítimo, puedan arribar o permanecer en los puertos mexicanos. Esta disposición es contraria a los acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos en la materia, ya que como anteriormente hemos mencionado, estos instrumentos legales permiten que las embarcaciones oficiales de un Estado parte puedan arribar y permanecer en los puertos de otro Estado parte, por razón de las condiciones climáticas, o para realizar el reabastecimiento de combustible y provisiones, recibir asistencia médica o efectuar reparaciones menores.

Igualmente, la Resolución del Comité de seguimiento impide la persecución “en caliente” inversa. Por tal motivo, la Resolución del Poder Ejecutivo mexicano difiere de los Acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos y del Acuerdo de San José, toda vez que estos instrumentos legales prevén que los buques oficiales de los Estados pueden entrar en el mar territorial de otro Estado parte para continuar la persecución de un buque sospecho, que ha iniciado en alta mar, así como para detener una nave sospechosa que opera en esa zona marina.

De la misma manera, la Resolución prohíbe las operaciones marítimas combinadas en el mar territorial mexicano, con la finalidad de interceptar o perseguir en caliente un buque que participe en el narcotráfico marítimo. Lo anterior es incompatible con el Acuerdo de San José y con los Acuerdos bilaterales suscritos por los Estados

Unidos en la materia, ya que estos instrumentos legales prevén las operaciones marítimas combinadas en el mar territorial de un Estado parte, con la finalidad de patrullar, perseguir, detener e inspeccionar los buques sospechosos, que operen en esa zona marina.

Asimismo, la Resolución de 7 de julio de 2000 establece claramente los requisitos que deben cumplir los Estados que desee ejercer en alta mar el derecho de visita sobre un buque con pabellón mexicano. Estos lineamientos excluyen la posibilidad de una autorización *a priori* o tácita, como ocurre en el Convenio de San José, en los Acuerdos bilaterales suscritos por los Estados Unidos y en los Acuerdos bilaterales suscritos por España, en la materia.

Con base en lo antes expuesto, podemos señalar que la Resolución de 7 de julio de 2000 impide que el gobierno mexicano pueda suscribir acuerdos bilaterales o regionales, tanto entre partes con capacidad uniformes para combatir el narcotráfico marítimo en sus zonas marinas y en alta mar como entre partes con capacidades asimétricas para suprimir el tráfico ilícito de drogas en sus zonas marinas.

En relación a la ausencia de un acuerdo bilateral entre México y Estados Unidos en la materia, las autoridades estadounidenses señalan que ambos países ha desarrollado operativos de cooperación para abordar, inspeccionar e incautar buques sospechosos que transitan por las zonas marinas de México⁷²¹. Durante 2006, la Armada de México acudió, en 46 ocasiones, a las notificaciones de las autoridades estadounidenses, sobre buques sospechosos que

⁷²¹ Sobre los inconvenientes generados por la falta de un acuerdo bilateral entre México y Estados Unidos para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar, véase UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Drug Control: U.S. Assistance Has Helped Mexican Counternarcotics Efforts, but Tons of Illicit Drugs Continue to Flow into the United States", *Report to Congressional Requesters*, GAO-07-1018, Washington D.C., agosto de 2007, pp. 29-30.

operaban en las zonas marinas mexicanas. Asimismo, en algunas ocasiones la Armada de México ha autorizado a oficiales de enlace mexicanos a embarcar en buques de la Guardia Costera de los Estados Unidos. Igualmente, la Armada de México ha permitido que oficiales de la Guardia Costera de los Estados Unidos aborden en sus embarcaciones. Además, la Armada de México ha posibilitado que guardacostas estadounidenses participen en algunas inspecciones sobre buques que estaban atracando en puertos mexicanos. Sin embargo, los Estados Unidos y México no tienen un acuerdo bilateral en materia de cooperación marítima que permita ejercer en alta mar el derecho de visita sobre un buque con pabellón mexicano, sin la necesidad de solicitar la autorización para abordar a las embarcaciones mexicanas, “caso por caso”. Las autoridades de los Estados Unidos señalan que el procedimiento “caso por caso” para solicitar la adopción de medidas sobre un buque con pabellón mexicano es complejo y consume mucho tiempo, ya que dicha petición involucra, como mínimo, a la Secretaría de Relaciones Exteriores y a la Armada de México⁷²². La espera de la autorización o del arribo de la Armada de México genera retrasos, los cuales son aprovechados por los tripulantes del buque sospechoso para la destrucción de la evidencia o, en su caso, el hundimiento o la huida de la embarcación sospechosa. Por tal motivo, las autoridades estadounidenses prefieren notificar a la Armada de México sobre la presencia en alta mar de un buque sospechoso con pabellón mexicano, para que las embarcaciones de la Armada de México realicen la detención e inspección de dicho buque. Sin embargo, las

⁷²² Sobre las peticiones de autorización de aborde realizadas por las autoridades estadounidenses, la Secretaría de Relaciones Exteriores (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Relaciones Exteriores número UDE-0518/11, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo a la Subsecretaría para América del Norte, México, de marzo de 2011) indica que durante el año 2007, las autoridades estadounidenses presentaron cuatro solicitudes para abordar buques mexicanos. La Secretaría de Marina aprobó tres y denegó una. Durante el período 2008 a 2010, la Secretaría de Marina (Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-787/10... cit.) señala que la Armada de México autorizó, en tres ocasiones, a los guardacostas de los Estados Unidos a adoptar medidas sobre un buque mexicano.

autoridades de los Estados Unidos consideran que las capacidades de la Armada de México son limitadas, toda vez que sus embarcaciones no pueden ir más allá de la zona económica exclusiva sin una autorización especial⁷²³.

Por lo antes expuesto, el desarrollo de un acuerdo bilateral o regional en materia de combate del narcotráfico marítimo, en particular con el gobierno de los Estados Unidos, permitiría regular los siguientes temas: 1) la jurisdicción penal del Estado ribereño en la zona económica exclusiva, con base en el Derecho internacional; 2) la persecución en caliente inversa en las aguas territoriales de ambos países; 4) los requisitos y las condiciones que deben cumplir los Estados intervinientes para poder adoptar medidas sobre los buques sospechosos de alguna de las Parte, que operen en alta mar o en la zona económica exclusiva 3) el establecimiento de la autorización *a priori* o la autorización tácita del Estado ribereño para la adopción de medidas sobre un buque sospechoso por parte del Estado interviniente. Un acuerdo bilateral o regional con estas características desarrollaría un círculo concéntrico de protección marítima, que integre las aguas territoriales y las zonas económicas exclusivas de los Estado parte. Dentro de dicho círculo concéntrico, la Armada de México y los Guardacostas de los Estados Unidos podrían realizar acciones de interdicción sobre los buques sospechosos de los Estados parte de forma más ágil y efectiva. Igualmente, tal acuerdo posibilitaría que los Guardacostas de los Estados Unidos proporcionen a la Armada de México todo el apoyo material y humano necesario para suprimir y reprimir el tráfico ilícito de drogas realizado por esta ruta marítima.

⁷²³ En relación a la salida de tropas mexicanas del territorio nacional, el artículo 76.III de la Constitución mexicana señala que el Senado de la República autorizara la salida de tropas nacionales fuera de los límites del País.

CAPÍTULO V

Las incidencias de las amenazas a la protección marítima en los contratos de seguro marítimo y de explotación del buque

Sumario

28 La incidencia de las amenazas a la protección marítima en los contratos de seguro marítimo. 28.1 La definición de piratería dentro del seguro marítimo. 28.2 La evolución del riesgo de la piratería dentro del seguro de casco. 28.3 El reingreso de la piratería dentro de los riesgos de guerra: las coberturas ofrecidas por las compañías de seguros, los Clubs P&I y los Clubs de Riesgo de Guerra (War Risks Clubs). 28.4 El reaseguro de los riesgos de guerra por parte de los gobiernos del Reino Unido y los Estados Unidos. 28.5 El riesgo de la piratería en el seguro de Protección e Indemnización (P&I). 28.6 El seguro de secuestro y rescate (K&R). 28.7 La legalidad del pago del rescate dentro del seguro marítimo. 28.8 La piratería en el seguro marítimo de mercancías. 28.9 El terrorismo: un riesgo de guerra dentro del seguro marítimo. 29 Las repercusiones de las amenazas a la protección marítima en los contratos de fletamento. 29.1 Las cláusulas sobre piratería de los contratos de fletamento. 29.2 La suspensión del pago de fletes durante el secuestro del buque por parte de los piratas. 29.3 Las disposiciones sobre actos de terrorismo de las cláusulas de riesgos de guerra de los contratos de fletamento. 29.4 Las disposiciones sobre el narcotráfico marítimo dentro de las pólizas de fletamento.

28 La incidencia de las amenazas a la protección marítima en los contratos de seguro marítimo

El mercado asegurador inglés está formado por los aseguradores individuales del Lloyd's (*Lloyd's market*) y las compañías de seguro (*insurance market*). Esta última categoría está integrada por dos tipos de sociedades, las sociedades de responsabilidad limitada y las sociedades anónimas, por un lado, y las sociedades de seguro de mutuo, denominadas Clubs P&I, por el otro. Los tres mercados están dedicados al seguro marítimo, por lo que aseguran intereses y riesgos marítimos. Sin embargo, Lloyd's y las Compañías de Seguro abarcan los mismos riesgos e intereses asegurables, mediante el sistema contributivo de prima fija. En cambio, los P&I Clubs ofrecen un seguro mutuo, que asegura una serie de riesgos que el mercado ordinario de seguros no quiere o no puede asegurar. En

concreto, los aseguradores de Lloyd's y las compañías de seguro aseguran buques y cargamento, mientras que los P&I Clubs aseguran responsabilidades de los armadores⁷²⁴.

Los tres tipos de aseguradores tienen puntos de relación entre sí. El primer punto de relación son los riesgos de Guerra y los riesgos del transporte combinado. El segundo punto de relación es el reaseguro, en donde, los Clubs P&I realizan preferentemente reaseguros entre sí, y posteriormente en el Lloyd's y las compañías de seguros⁷²⁵.

Los riesgos cubiertos por el mercado asegurador inglés han cambiado durante los últimos tiempos. En particular, durante el último siglo, la piratería y el terrorismo han pasado de ser riesgos de la navegación a riesgos de guerra. Estos cambios han quedado plasmados en las principales pólizas de seguro marítimo. En concreto, en las cláusulas realizadas por el Instituto de Asegurados de Londres y en las Reglas de los Clubs P&I.

En relación al seguro de cascos, podemos señalar que la mayoría de las embarcaciones españolas están aseguradas bajo las cláusulas ITC Hull 1-10-83⁷²⁶. Por tal motivo, a lo largo del presente capítulo examinaremos preferentemente las coberturas ofrecidas por las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres. No obstante, en algunas ocasiones haremos un estudio comparado entre las cláusulas del Instituto de Aseguradores de

⁷²⁴ En estos términos, véase HILL PRADOS, Ma. Concepción, *op. cit.*, pp. 49-60.

⁷²⁵ En relación al reaseguro entre P&I Clubs y el mercado de seguros de Lloyd's y las compañías aseguradoras, HILL PRADO (*op. cit.*, p. 217) señala que los Clubs ocasionalmente se reaseguran en el mercado ordinario de seguros integrado por el Lloyd's y las compañías de seguro. Sin embargo, los P&I Clubs prefieren reasegurarse entre sí, por medio del reaseguro de "Pool", debido a las primas exigidas por el mercado asegurador ordinario.

⁷²⁶ En cuanto a la preferencia de las cláusulas del Instituto para Cascos, RUIZ SOROA, ([et al], *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, editorial Eusko Jauriaritza-Gobierno Vasco, Vitoria, 1993, p. 201) señala que en España, los armadores, sus corredores y agentes, y el mercado de seguros en general utiliza fundamentalmente las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres. No obstante, en algunas ocasiones, el mercado de seguros español concurre a las condiciones noruegas (Plan de Seguro Marítimo Noruego 1964) y las condiciones americanas (Cláusulas del American Hull Insurance Syndicate)

Londres, las cláusulas de cascos del Instituto Americano de 2009 (*American Institute Hull Clauses of 2009*) y el Plan de Seguro Marítimo de Noruega de 1996 (*The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996*).

En cuanto al seguro P&I, los Clubs P&I ingleses abarcan más del 70% del tonelaje mundial, los Clubs escandinavos cubren el 12% del tonelaje mundial, el Club japonés asegura al 9% del tonelaje mundial y, por último, el Club americano está integrado por el 2% del tonelaje mundial. Por lo tanto, enfocaremos nuestro estudio de las reglas de las asociaciones inglesas. Sin embargo, en los casos donde proceda, realizaremos un análisis comparativo entre las reglas de los P&I Clubs ingleses y las reglas de los P&I Clubs de Japón y de los Estados Unidos. Igualmente, abarcaremos el Plan de Seguro Marítimo Noruego, ya que contiene disposiciones tanto para el seguro de casco y máquina como para el seguro P&I. Asimismo, el Plan de Seguro Marítimo Noruego refleja la cobertura ofrecida por los Clubs P&I escandinavos, en particular, la cobertura de las dos principales Clubs P&I noruegas, el Gard y el Skuld⁷²⁷

Sobre el seguro marítimo de mercancías, nuestra investigación estará centrada en el análisis de los riesgos ordinarios marítimos cubiertos de los tres tipos de condiciones inglesas y estadounidenses, así como de sus respectivas coberturas de riesgos de guerra y de huelga.

28.1 La definición de piratería dentro del seguro marítimo

Como ya hemos mencionado, el comercio marítimo siempre ha estado afectado por los actos de piratería. Sin embargo, las pólizas de seguro

⁷²⁷ Sobre el Plan de Seguro Marítimo Noruego, HILL PRADOS (*op. cit.*, pp. 226-229) señala que el Plan de Seguro Marítimo Noruego contiene disposiciones comunes para todos los seguros marítimos. Igualmente, el Plan también abarca todos los demás tipos de seguro del derecho noruego. El Plan contiene un contrato estándar para la mayoría de los tipos de seguros relacionados con el buque, como el seguro de casco, el seguro P&I y el seguro de flete.

marítimo no siempre han considerado a la piratería como un riesgo marítimo ordinario. A lo largo del siglo XX y principios del siglo XXI, la piratería ha oscilado entre los riesgos marítimos ordinarios y los riesgos de guerras.

Dentro de la póliza del seguro marítimo, la jurisprudencia distingue entre los conceptos de piratería y de terrorismo. En el caso *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. Ltd.* (1908)⁷²⁸, el juez señaló que el saqueo realizado por un grupo de alzados en contra del buque fletado por el gobierno boliviano, a los efectos de la póliza, no podía ser considerado como actos de piratería, ya que existió una motivación política. En cambio, los piratas buscan obtener un beneficio propio y una satisfacción personal⁷²⁹.

Asimismo, la definición de actos de piratería emanada del Derecho internacional público no afecta el concepto de piratería contenido en la póliza de seguro marítimo. Como ya hemos, el Derecho internacional público establece que las acciones realizadas en el mar territorial se consideren robos a mano armada, en cambio, los sucesos que tienen lugar en alta mar son reputados como actos de piratería. No obstante, dentro de la decisión judicial del caso *Athens Maritime Enterprises Corporatio v. Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd.* (1982), el juez tuvo que resolver si el asalto armado al buque realizado dentro del puerto Chittagong, pero a 2 millas de la costa, puede ser considerado como acto de piratería a la luz de la póliza de seguro marítimo. El juez determinó que, a los efectos de la póliza, el acto debe cumplir los siguientes requisitos para ser considerado como piratería⁷³⁰: 1) el buque debe estar en el mar; 2) el acto debe ser

⁷²⁸ Vid. *Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Marine Assurance Co* (1998)14 Com Cas 156.

⁷²⁹ Sobre la diferencia entre piratería y terrorismo a la luz del seguro marítimo, véase INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, "International Group Piracy Frequently Asked Questions", obtenido en: <http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/article/international-group-piracy-faqs-181/> (consultado 2 de junio de 2009)

⁷³⁰ En relación al caso *Athens Maritime Enterprises Corporatio v. Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd.*, véase RUIZ SOROA, *op. cit.*, p. 213. También, HUDSON, Geoffrey N./ MADGE, Tim, *Marine Insurance Clauses*, 4ta. ed., editorial T&F Informa, Londres, 2005, p. 92.

cometido para el beneficio de los autores; y 3) el acto de apropiación debe ser realizado con violencia.

Igualmente, el riesgo de la piratería no puede ser confundido con el riesgo de robo con violencia realizado por una persona de fuera del buque de la cláusula 6.1.3 de las condiciones inglesas I.T.C.H. 1/10/83, ya que este último debe ser realizado en el puerto. En cambio, los actos de piratería deben ser ejecutados fuera de los puertos, ya sea en aguas territoriales o en alta mar⁷³¹.

28.2 La evolución del riesgo de la piratería dentro del seguro de casco

Como anteriormente señalamos, el Lloyd's y las compañías aseguradoras cubren los mismos riesgos e intereses asegurables. Por lo tanto, ambos mercados están enfocados a una misma clientela. En ocasiones, el Lloyd's y las compañías aseguradoras tienen órganos conjuntos como el Comité Conjunto de Cascos o el Comité Conjunto de Guerra⁷³². Asimismo, ambos mercados basan sus pólizas de seguro en las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres.

Desde el siglo IXX, el Instituto de Aseguradores de Londres ha desarrollado cláusulas estandarizadas para el seguro marítimo de buque y mercancía. Desde entonces, las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres han incluido o excluido a la piratería de la cobertura ordinaria del seguro de cascos en varias ocasiones.

La póliza SG de la Lloyd's incluía a la piratería como riesgo marítimo

⁷³¹ Al respecto, véase BASTERRETXEA IRIBAR, Imanol, *Práctica del Seguro del Buque*, editorial Eusko Jaurlaritza Gobierno Vasco, Vitoria, 2006, p. 66.

⁷³² Sobre el Comité Conjunto de Guerra de La Lloyd's, véase LLOYD'S MARKET ASSOCIATION, "Joint War Committe", obtenido en: http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx (consultado el 13 de febrero de 2012).

ordinario⁷³³. En 1937, las cláusulas inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres incluyeron a la piratería dentro de las cláusulas de guerra, como consecuencia de la Guerra Civil española. No obstante, en la revisión de las cláusulas de 1983, las ITCH 1.10.83 volvieron a incluir a la piratería como un riesgo de navegación⁷³⁴. La cláusula 6.1.5 del ITCH 1.10.83 incluía a la piratería como riesgo ordinario. En el mismo sentido, la cláusula 7 de las cláusulas de cascos del Instituto Americano de 1977 (American Institute Hull Clauses of 1977) también listaba a la piratería como un riesgo cubierto por la póliza de cascos⁷³⁵. En cambio, el Plan de Seguro Marítimo de Noruega de 1996 incluyó a la piratería dentro los riesgos de guerra, desde su versión 1997, así como en las versiones posteriores de 1997, 1999, 2002, 2003 y 2007⁷³⁶. Actualmente, la sección 2.9.(d) del Plan de Seguro Marítimo de Noruega de 1996 versión 2007 inserta a la piratería dentro de los riesgos de guerra.

Los actos de piratería realizados en el Estrecho de Malaca y, posteriormente, en el Golfo de Áden, han producido que la piratería vuelva a pasa de los riesgo marítimos ordinarios a los riesgos de guerra. Esta evolución está relacionada con las siguientes circunstancias: 1) Como ya hemos mencionado, el *modus operandi* y los objetivos de los piratas de Somalia difieren respecto de sus antecesores. Actualmente, los piratas

⁷³³ En relación a los antecedentes de la póliza SG de la Lloyd's, RODRÍGUEZ CARRIÓN (*Estudios de Seguro Marítimo*, editorial J.M. Bosch Editor, S.A., Barcelona, 1992, p. 14) indica que durante mucho tiempo, el significado de las SG de la póliza de Lloyd's fueron desconocidos. Los autores WRIGHT y FAYLE, en su obra *Historia de Lloyd's*, demostraron que las siglas de SG correspondía a buque (Ship) y mercancías (Goods).

⁷³⁴ En relación a la evolución del riesgo de piratería dentro del seguro de cascos, véase RUIZ SOROA, *op. cit.*, p. 213; RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis, *Estudios de Seguro Marítimo*, editorial J.M. Bosch Editor, S.A., 1992, Barcelona, p.266; HUDSON, Geoffrey N./ MADGE, Tim, *op. cit.*, p. 92

⁷³⁵ Sobre el sistema de cobertura de los riesgos bajo la póliza marítima, RUIZ SOROA (*op. cit.*, p. 202) señala que el sistema continental de la cobertura de los riesgos está basado en el principio de la universalidad de los riesgo, en virtud del cual todos los riesgos que se produzcan en el ejercicio de la navegación quedan cubiertos, excepto los expresamente excluidos en la póliza. En cambio, el sistema anglosajón consagra el principio de de la pluralidad de los riesgos, el cual está fundamentado en la inclusión de un conjunto de riesgos que el buque se ve sometido durante la navegación.

⁷³⁶ Al respecto, véase DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, "DNK offers a comprehensive marine insurance policy against war risks", obtenido en: <https://www.warrisk.no/> (consultado el 4 de abril de 2011)

somalíes utilizan armamento militar para atacar los buques que navegan por el Golfo de Áden; 2) la objetivo de los piratas de Somalia no es el robo de los bienes y la maquinaria a bordo del buque, sino el secuestro del buque con la finalidad de solicitar un rescate para liberar el buque, y la mercancía y la tripulación a bordo del mismo⁷³⁷; y 3) Hasta 2008, las indemnizaciones relacionadas con actos de piratería no habían representado un enorme impacto para la industria aseguradora. En este momento, el monto de los rescates está en constante incremento, excediendo el valor del buque en ocasiones⁷³⁸.

A partir de 2005, el mercado de seguros de Londres empezó a utilizar una serie de cláusulas opcionales, en donde se excluía a la piratería dentro de los riesgos de guerra del seguro de cascos. De nueva cuenta el mercado de seguros de Londres transfirió a la piratería dentro de los riesgos de guerra. No obstante, la mayoría de los aseguradores no utilizaron estas cláusulas opcionales, por lo que se mantuvo el riesgo de piratería bajo la cobertura ordinaria de la póliza de cascos. Esta situación generó una serie de ambigüedades e incertidumbres dentro del mercado de seguros. Actualmente, el mercado de seguros de Londres está utilizando estas pólizas alternativas, debido a que cada año aumenta el número de incidentes relacionados con la piratería⁷³⁹. En octubre de 2005, el Comité

⁷³⁷ Sobre el particular, véase FP MARINE RISKS, "Insurance premiums expected to rise on back of piracy", obtenido en: <http://www.fp-marine.com/news/blog/insurance-premiums-expected-to-rise-on-back-of-piracy> (29 de enero de 2009)

⁷³⁸ Sobre el particular, véase WYDER, Hans-Rudolf, "Piracy and its impact on the insurance industry", obtenido en: http://cgd.swissre.com/global_dialogue/topics/piracy_political_risk/Piracy_and_its_impact_on_the_insurance_industry.html (18 de abril de 2010)

⁷³⁹ Sobre la inclusión de la piratería en los riesgos de guerra a finales de 2005, véase MCCARTHY, Daniel, "Working for risk solutions", publicado en Piracy. An ancient risk with modern faces, Allianz Global Corporate & Specialty, obtenido en: <http://knowledge.allianz.com/?944/study-piracy-an-ancient-risk-with-modern-faces> (consultado el 13 de marzo de 2010); BARNWELL, John R./ GERHARD, Sven, "From hull to war insurance", publicado en Piracy. An ancient risk with modern faces, Allianz Global Corporate & Specialty, obtenido en: <http://knowledge.allianz.com/?944/study-piracy-an-ancient-risk-with-modern-faces> (consultado el 15 de mayo de 2011); SKULD, "Insurance Piracy", obtenido en: <http://www.skuld.com/Publications/Piracy/Insurance/>; INCE & CO., "Piracy off Aden and Somalia: an Overview of Legal Issues for the Insurance Industry", 2008, obtenido en: www.incelaw.com; (consultado el 8 de abril de 2011)

Conjunto de Cascos (*Joint Hull Committeee-JHC*) del Instituto de Aseguradores de Londres y de la Asociación de Aseguradores de Lloyd's excluyó el riesgo de piratería de las condiciones de la ITCH 1.10.83, ITCH 1.11.95 y IHC 1.11.03⁷⁴⁰. En el mismo sentido, el Instituto Americano de Asegurados Marítimos eliminó el riesgo de la piratería de la condiciones AIHC de 1977 y AIHC de 2009.

Por lo tanto, los propietarios deben pagar una prima adicional para que sus buques estén cubiertos contra los riesgos de guerra o ingresar a un Club P&I o un Club de Riesgos de Guerra (*War Risk Club*).

En el primer caso, el propietario cubre los riesgos de piratería por medio de la cobertura de riesgo de guerra, ofrecido por el mercado ordinario de seguros. En cambio, los Clubs P&I y los Clubs de Riesgos de Guerra son mutuas aseguradoras. A continuación analizamos con mayor amplitud ambos tipos de cobertura.

28.3 El reingreso de la piratería dentro de los riesgos de guerra: las coberturas ofrecidas por las compañías de seguro, los Clubs P&I y los Clubs de Riesgo de Guerra (*War Risks Clubs*)

Como ya hemos señalado, la cláusula 6.1.5 de las ITCH 1.10.83 contemplaba a la piratería como riesgo de navegación. En el mismo sentido, las condiciones ITCH 1.11.95 y IHC 1.11.03 también consideraban a la piratería como un riesgo de navegación. Sin embargo, el resurgimiento de la piratería ha generado que el Instituto de Aseguradores de Londres excluya a

⁷⁴⁰ Vid. INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.10.83, JH 2005/046, 17 de octubre de 2005, Londres; INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.11.95, JH 2005/047, 17 de octubre de 2005, Londres; INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.11.03, JH 2005/048, 17 de octubre de 2005, Londres.

la piratería de los riesgos ordinarios de las ITCH 1.10.83, para insertar los actos de piratería en la cláusula de guerra y huelga. En octubre de 2005, el Comité de Conjunto de Guerra incorporó la piratería dentro de la cláusula de riesgos de guerra y huelga para las condiciones ITCH 1.10.83, ITCH 1.111.95 y IHC 1.11.03. En las condiciones americanas, el Instituto Americano de Aseguradores Marítimos también ha incluido la piratería dentro de los riesgos de guerra. Por su parte, el Plan de Seguro Marítimo de Noruega de 1996 siempre ha incluido a la piratería dentro de los riesgos de guerra. Por lo tanto, los propietarios o los navieros deben pagar una prima adicional para que sus buques estén cubiertos contra los riesgos de guerra o ingresar a un Club P&I o a un Club de Riesgos de Guerra que les provea una cobertura especial para los riesgos de guerra de casco.

El mercado ordinario de seguros, integrado por los aseguradores de Lloyd's y las compañías de seguros, utilizan la Cláusula de Guerra y Huelga del Instituto (*Institute War and Strikes Clause*) del seguro de casco para dar cobertura a los propietarios de buque en contra de los actos de piratería. La cobertura de la cláusula de guerra y huelga del seguro de cascos puede ser realizada a término o por viaje. Por lo tanto, la *Institute War and Strikes Clauses-Hulls Time* y la *Institute War and Strikes Clauses-Hulls Voyage* coexisten en el mercado ordinario de seguros⁷⁴¹. En el mercado americano de seguros, la Cláusula de Riesgos de Guerra de Casco y Huelgas (*Hull War Risks and Strikes Clauses*) da cobertura a los buques en contra del riesgo de piratería. En el mercado escandinavo, el Plan de Seguro Marítimo de Noruega determina que los riesgos cubiertos por un seguro en contra de riesgos de guerra incluyen a los actos de piratería.

La cláusula de guerra y huelga de la Instituto de Aseguradores de Londres y la cláusula de riesgos de guerra del AIHC tienen diferencias. Con base en la póliza de seguro de riesgo de guerra de la AIHC, los aseguradores marítimos pueden cancelar la póliza de seguro en cualquier tiempo. En el

⁷⁴¹ Al respecto, véase RUIZ SOROA, José María, *op. cit.*, p. 289.

caso de la póliza de huelga y guerra de la ITCH, las partes pueden cancelar la cobertura de la póliza mediante un preaviso de 7 días, aunque se puede restablecer la cobertura a través de la negociación de los términos realizada antes de la finalización del plazo de cancelación⁷⁴².

Además del mercado ordinario de seguros, algunos Clubs P&I escandinavos e ingleses ofrecen cobertura especial para los riesgos de guerra de casco. Tanto el Club Skuld como el Club Gard ofrecen una cobertura especial denominada seguro de Riesgo de Guerra para Casco (Hull War Risk Insurance). Por su parte el Club P&I North of England P&I Association Limited (North of England P&I) también ofrece una cobertura especial para los riesgos de guerra⁷⁴³. Aunque ninguno de las tres asociaciones son Clubs de Riesgos de Guerra, las coberturas especiales del Skuld, del Gard y del North of England P&I cubren las pérdidas o daños relacionados con el casco y maquinas, así como con las responsabilidades P&I. El Seguro de Riesgo de Guerra para Casco del Skuld y Gard están diseñado para los buques asegurados con base en el Plan de Seguro Marítimo de Noruega, ya que los buques con seguro de casco realizado bajo el Plan de Seguro Marítimo de Noruega podrían encontrar conflictos entre la cobertura de su seguro de cascos y la cobertura de las reglas de otros Club de Riesgo de Guerras, basadas en los términos ingleses. En cambio, las coberturas de riesgo de guerra de ambos Clubs escandinavos están realizadas bajo los términos del Plan de Seguro Marítimo de Noruega. En particular, la Gard tiene una cobertura especial para los riesgos de guerra del seguro de casco, que está disponible para los buques que cuentan con un seguro de casco realizado con base en los términos ingleses⁷⁴⁴. En términos similares, la cobertura del North of England P&I está diseñada para buques cubiertos en términos

⁷⁴² Respecto a la cancelación de la cobertura de riesgos de guerra de la ITCH y de la AIHC, véase RUIZ SOROA, *op. cit.*, p. 293.

⁷⁴³ Sobre el particular, véase NORTH OF ENGLAND P&I, "War Risks", obtenido en: <http://www.nepia.com> (consultado el 10 de abril de 2011).

⁷⁴⁴ Sobre el Seguro de Riesgo de Guerra para Casco, véase SKULD, "Hull War Risk Insurance", publicado en Skuld Products, obtenido en: www.skuld.com (consultado el 10 de junio de 2010); y GARD, "War Risks Cover", 11 de abril de 2011, obtenido en: www.gard.no (consultado el 11 de abril de 2011).

ingleses, ya que solamente el 4% de sus buques inscritos tienen pabellón de un país escandinavo⁷⁴⁵.

El Comité Conjunto de Guerra del Mercado de aseguradores de Lloyd's y del Instituto de Aseguradores de Londres realiza un catálogo denominado lista de las zonas de mayor riesgo percibido (*List of Areas of Perceived Enhanced Risk*), que abarca un grupo de puertos, costas y lugares con alto riesgo de presentar un incidente relacionado con la piratería⁷⁴⁶. El mercado ordinario de seguros y los Clubs P&I utilizan esta lista para establecer una serie de áreas de prima adicional. El propietario del buque deben informar a la compañía de seguros o al Club P&I sobre la posible entrada de su buque a una área listada. En consecuencia, el asegurador puede establecer el pago de una prima adicional para cubrir los incidentes del buque asegurado durante su estancia en las áreas listadas. La cuantía de la prima adicional está determinada por los riesgos presentes en la zona marina de navegación o el puerto de visita. En cambio, cuando el asegurado no realiza la notificación previa u omite el pago de la prima adicional, el asegurador no es responsable de las pérdidas, daños, responsabilidades o gastos surgidos como consecuencia de un accidente ocurrido al buque asegurado durante su navegación en las áreas listadas⁷⁴⁷. En el caso particular de la piratería, desde el año 2010 el Comité Conjunto de Guerra de la Lloyd's y del Instituto de Aseguradores de Londres ha incorporado en la lista de áreas de mayor riesgo las siguientes zonas marítimas⁷⁴⁸: los mares frente a las costas de

⁷⁴⁵ Al respecto, véase NORTH OF ENGLAND P&I, "Membership: North has grown by attracting quality ship-owners and charterers who have maintained and improved the risk profile of the Club", obtenido en: <http://www.nepia.com/about-us/membership.php> (consultado el 10 de abril de 2011)

⁷⁴⁶ Vid. INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Joint War Committee: Navigation Limitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement, JW 2005/001A, 20 de junio de 2005, Londres; INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Joint war Committee: Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas, 9 de junio de 2010, Londres.

⁷⁴⁷ En cuanto a las zonas de mayor riesgo en el seguro de casco, véase GARD, "War Trading Warranties", obtenido en: http://www.gard.no/ikbViewer/page/covering-risks/cover?p_dimension_id=17256&p_document_id=63033 (consultado el 16 de diciembre de 2010); SKULD, "Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas", obtenido en: www.skuld.no (consultado el 3 de abril de 2011).

⁷⁴⁸ Vid. INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Joint war Committee: Hull

Somalia, el Golfo de Áden, las aguas del océano Índico cercanas a las costas de Somalia, el mar Árabe y el Golfo de Omán.

En relación a los Clubs de Riesgos de Guerra, podemos destacar los siguientes Clubs ⁷⁴⁹ : United Kingdom Mutual War Risk Association (Bermuda) Limited (UK War Risks); Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Limited (Hellenic War Risks); Standard Steamship Owners' Mutual War Risks Association Limited (Standard War Risks); y Norwegian Shipowners' Mutual War Risks Insurance Association (DNK).

Los Clubs de Riesgo de Guerra funcionan de la misma manera que los Clubs P&I. Por tal motivo, los miembros de los Clubs de Riesgos de Guerra aseguran sus buques, sobre la base mutualista, en contra de los riesgos de guerra ⁷⁵⁰.

Con excepción del DNK, que rige la cobertura de los riesgos de guerra con base en el Plan de Seguro Marítimo de Noruega de 1996, las reglas y las coberturas de las demás Clubs de Riesgos de Guerra son muy similares entre sí ⁷⁵¹. Por tal motivo, nos centraremos en el estudio de la cobertura y de las reglas de la UK War Risks.

La UK War Risks señala que los Clubs de Riesgos de Guerra cubren los

War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas, 3 de marzo de 2011, Londres;
⁷⁴⁹ Sobre las mutuas aseguradores de riesgos de guerra, véase DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, "About DNK", obtenido en: https://www.warrisk.no/Internet/About_DNK/ (consultado el 11 de abril de 2011); HELLENIC WAR RISKS, "Mutual", obtenido en: <http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KPC?OpenDocument> (obtenido en consultado el 10 de abril de 2011); UK WAR RISKS, "Mutual War Risks insurance for an International Membership", obtenido en: <http://www.ukwarrisks.com> (consultado el 10 de abril de 2011); y STANDARD WER RISKS" Products & Services-War Risks", obtenido en: www.standard-club.com (consultar el 9 de abril de 2011).

⁷⁵⁰ En cuanto a la cobertura de los riesgos de guerra en la base mutualista, véase DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, "About DNK... cit.; HELLENIC WAR RISKS, "Mutual... cit.; UK WAR RISKS, "Mutual War Risks insurance for an International Membership... cit.; y STANDARD WAR RISKS" Products & Services-War Risks... cit.

⁷⁵¹ Sobre la cobertura del DNK con base en el Plan de Seguro Marítimo Noruego, véase DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, "About DNK... cit.

riesgos excluidos en las coberturas de seguros de cascos y de P&I⁷⁵². En particular, estas Asociaciones cubren las pérdidas generadas por las siguientes causas: 1) guerra, guerra civil, revolución o rebelión; 2) captura, apresamiento, arresto, retención y detención; 3) minas, torpedos, bombas u otra arma de guerra; 4) huelga o conflictos laborales; 5) actos de terrorismo realizados por personas que actúan de forma maliciosa o por motivos políticos; 6) actos de piratería o robo con violencia por personas de fuera del buque. Por lo tanto, el UK War Risks cubre las pérdidas ocasionadas por los incidentes antes señalados, que generen un daño o una pérdida en los siguientes cuatro rubros: 1) casco y maquinarias⁷⁵³; 2) detención y desviación⁷⁵⁴; 3) Responsabilidades P&I⁷⁵⁵; y 4) gastos de salvamento (sue and labour)⁷⁵⁶. Por el contrario, la cobertura de la UK War Risks tiene las siguientes exclusiones generales⁷⁵⁷: 1) pérdidas cubiertas por la póliza de cascos (ITCH); 2) pérdidas ocasionadas por la guerra entre alguno de los siguientes países: el Reino Unido, los Estados Unidos, Francia, Rusia y China; 3) las pérdidas debido a armas químicas, biológicas o bioquímicas o virus de ordenadores; y 4) conducción imprudente.

Asimismo, al igual que las compañías de seguro, la regla 19 del Reglamento 2011 de la UK War Risks señala que esta asociación puede determinar que una zona marítima conflictiva es un Área de Prima Adicional. Por lo tanto, con base en la regla 29 del Reglamento 2011 de la UK War Risks, los miembros deben notificar previamente a la Asociación sobre el ingreso de uno de sus buques a un Área de Prima Adicional. Además, el dueño

⁷⁵² En estos términos, véase UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, "General Risks", obtenido en: <http://www.ukwarrisks.com/warrisks/ukwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KVA?OpenDocument> (consultado el 5 de abril de 2011)

Por su parte, HILL PRADOS (*op. cit.*, p. 159) señala que las Asociaciones de riesgos de guerra cubre los riesgos excluidos de las pólizas de cascos y máquinas y/o flete, y de las pólizas de desembolso, por las cláusulas libre de captura y arresto (Free of Seizure & Capture, F.S.&.C) y 24 del ITCH.

⁷⁵³ Vid. regla 2 parte A del Reglamento 2011 de la UK War Risks.

⁷⁵⁴ Vid. regla 2 parte B del Reglamento 2011 de la UK War Risks.

⁷⁵⁵ Vid. regla 2 parte C del Reglamento 2011 de la UK War Risks.

⁷⁵⁶ Vid. regla 2 parte E del Reglamento 2011 de la UK War Risks.

⁷⁵⁷ Vid. regla 4 del del Reglamento 2011 de la UK War Risks.

asegurado debe pagar una prima adicional. En caso contrario, el buque no estará asegurado durante su estancia en estas aguas⁷⁵⁸. De la misma manera que las áreas listadas por el Comité Conjunto de Guerra, las Áreas de Prima Adicional de la UK War Risks también abarcan zonas marinas que presentan incidentes relacionados con los piratas de Somalia.

A diferencia de los demás Clubs de Riesgos de Guerra ingleses, el sistema de inscripción o admisión de miembros del DNK está restringido a propietarios noruegos o compañías navieras de la comunidad de transporte marítimo de Noruega. Al igual que la cobertura del seguro de casco para riesgos de guerra de la Skuld y Gard, la cobertura del DNK también está desarrollada con base en el Plan de Seguro Marítimo de Noruego⁷⁵⁹.

En la actualidad, las War Risks Clubs están estudiando la posibilidad legal de imponer la adopción de las BPM a los buques inscritos en ellas⁷⁶⁰.

28.4 El reaseguro de los riesgos de guerra por parte de los gobiernos del Reino Unido y los Estados Unidos

Los gobiernos de los Estados Unidos y del Reino Unido han reasegurado los riesgos de guerra, cuando el mercado de seguros no ofrece coberturas para estos riesgos, o las coberturas existentes son muy desfavorables para los

⁷⁵⁸ Sobre las Áreas de Prima Adicional del UK WAR RISK, véase UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Change to Additional Premium Areas, UKWR C10-2010, Londres, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com (consultado el 10 de febrero de 2011); UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Change to Additional Premium Area, UKWR C5-2010, Londres, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com (consultado el 10 de febrero de 2011); UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Defences Against Piracy-Best Management Practices, UKWR C6-2010, Londres, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com (consultado el 10 de enero de 2011)

⁷⁵⁹ En estos términos, véase DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, "DNK offers a comprehensive marine insurance policy against war risks... cit.

⁷⁶⁰ Con respecto a las Best Management Practices, véase UK WAR RISKS, "Best Management Practices- Version 4", obtenido en: <http://www.ukwarrisks.com/warrisks/ukwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9LQ7?OpenDocument> (consultado el 15 de febrero de 2012).

propietarios de los buques y los cargadores.

El Gobierno del Reino Unido fue el primero en reasegurar los riesgos de guerra de los seguros marítimos. En 1913, el Gobierno británico creó un comité para examinar la situación existente en el mercado de seguros privado de Londres. El comité concluyó que el mercado privado de seguros no podía cubrir las necesidades si la guerra estallaba. Además, el Comité recomendó que el gobierno británico debía reasegurar los seguros de riesgo de guerra. Por tal motivo, el gobierno británico acordó que si el mercado de seguros privado no ponía a disposición de los interesados un seguro de riesgos de guerra en términos razonables y precios, cuando la guerra estallara, el gobierno reaseguraría el 80% de los riesgos de guerra asegurados. Posteriormente, durante el final de la Primera Guerra Mundial y el año 1938, la situación mundial era estable y las pólizas de riesgo de guerra estaban disponibles a precios económicos. Esta situación cambió en 1938, cuando las posibilidades del inicio de otra guerra aumentaron. En consecuencia, el gobierno británico determinó que la disponibilidad del seguro de riesgo de guerra podría ser de nueva cuenta crucial para el mantenimiento del comercio internacional. Por lo tanto, el gobierno del Reino Unido dictó el Acta de Riesgo de Guerra de 1939 (*War Risk Act of 1939*), bajo la cual el Ministro de Transporte de Guerra realizó acuerdos de reaseguro en términos comunes con las asociaciones de aseguradores de riesgos de guerra. Las asociaciones podían dar cobertura de riesgos de guerra contra riesgos de enemigos del Rey, reasegurado por el gobierno del Reino Unido.

En la década de los noventa, los ataques terroristas internos realizados en Londres y Manchester generaron que la comunidad de aseguradores de Londres dejaran de cubrir los riesgos de terrorismo en el Reino Unido. En consecuencia, en 1993 la Pool Reinsurance Company Limited fue establecida con la finalidad de cubrir los riesgos de terrorismo del seguro de propiedad comercial. Además, el Secretario de Estado del Reino Unido

podía realizar contratos de reaseguro, en particular, con la Pool Reinsurance Company Limited. Por medio de esta legislación, el gobierno del Reino Unido ha patrocinado y financiado el reaseguro para riesgos del terrorismo y suportedado provisiones para las coberturas de terrorismo realizadas por el mercado privado.

En el caso de los Estados Unidos, durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno de los Estados Unidos dictó el Acta de Seguro de Riesgo de Guerra (*War Risk Insurance Act*) para patrocinar el seguro de riesgos de guerra, en términos muy similares a los adoptados por el gobierno del Reino Unido en 1939⁷⁶¹. El programa estadounidense establece una estructura para que el gobierno de los Estados Unidos actúe como asegurador o reasegurador de las instalaciones marítimas o del comercio marítimo estadounidense, cuando las personas implicadas en el transporte marítimo estadounidense no pueden obtener cobertura en términos y condiciones razonables de las compañías de seguro autorizadas. Inicialmente, el término del programa era de cinco años, renovables a la finalización de dicho término. Hasta la fecha, el programa ha sido renovado cada cinco años. Después de los ataques terroristas del 11 del septiembre de 2001, el ámbito de aplicación del programa fue ampliado para abarcar los actos terroristas⁷⁶². Por tal motivo el Programa de Seguro de Riesgo de Guerra

⁷⁶¹ Vid. 46 U.S.C. App. 1281-1283

Inicialmente, la cobertura del Acta solamente cubría las reclamaciones para las pérdidas de 61 buques. Posteriormente, la cobertura fue ampliada a los capitanes y los miembros de la tripulación de esos buques.

⁷⁶² Vid. Terrorism Risk Insurance Act de 2002, Public Law No. 107-297, § 103(g), 116 Stat. 2322 (2002), posteriormente enmendado por el Acta de Reautorización del Programa de Seguro de Riesgos del Terrorismo de 2007 (Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act of 2007, Public Law 110-160)

Respecto a los efectos del Acta de Seguro de Riesgos de Terrorismo de 2002, la GARD ("US Terrorism Risk Insurance Act of 2002", obtenido en: http://www.gard.no/ikbViewer/page/sharing-knowledge/news?p_document_id=7104 (consultado el 10 de marzo de 2011)) explica a sus miembros que el Acta establece un sistema de compensación compartida pública y privada para pérdidas aseguradas contra ciertos actos de terrorismo cubiertos para los asegurados con cobertura de propiedad comercial y contra accidentes. El Acta declara nula cualquier exclusión de los riesgos de terrorismo en el contrato de seguro, ya que dicha disposición regula las relaciones legales entre el asegurado y el asegurador. No obstante, la exclusión de los riesgos de terrorismo puede reinsertarse en la póliza de seguro en los siguientes casos: 1) cuando el asegurador ha recibido una declaración por escrito del asegurador en donde autoriza

engloba riesgos de guerra y terrorismos del comercio marítimo de los Estados Unidos. La cobertura de riesgos está limitada al transporte marítimo, mientras que los bienes son transportados por las aguas con cobertura adicional limitada para mercancías transbordadas. En cambio, la cobertura de los riesgos del terrorismo se extiende a los actos de terrorismos internacionales causados en cualquier parte del mundo, ya sea a nivel internacional o a nivel doméstico. El estatuto autoriza al Secretario de Transporte de los Estados Unidos a asegurar o reasegurar, con la aprobación del Presidente y de los demás órganos gubernamentales interesados, buques con pabellón estadounidense o con intereses en el comercio marítimo de los Estados Unidos, en contra de pérdidas o de daños ocasionados por riesgos de guerra o de terrorismo, cuando las personas implicadas en el comercio marítimo estadounidense no pueden obtener cobertura en términos y condiciones razonables de las compañías autorizadas para realizar contratos de seguros en los Estados Unidos. En concreto, la normativa estadounidense concede al Secretario de Transporte de los Estados Unidos la autorización para: a) asegurar o reasegurar los riesgos de guerra, incluidas las pérdidas excluidas en la cobertura marítimas por medio de la cláusula Libre de Captura e Incautación (*Free of Capture & Seizure Clause, F.C.&S.*) o cláusulas análogas, así como otras pérdidas generadas por actos hostiles, como las confiscaciones, expropiación, nacionalización y la privación; b) asegurar la carga, el casco y las responsabilidades del naviero; y c) reasegurar carga, casco y las responsabilidades del naviero.

la reinscripción; y 2) si el asegurado no realiza el pago de la prima para que el asegurador realice la cobertura adicional de terrorismo. Asimismo, la GARD señala a sus miembros, que la cobertura de riesgo de guerra de la GARD cubre los riesgos de terrorismo. Por tal motivo, no es necesario que sus miembros tomen la cobertura adicional del gobierno de los Estados Unidos. Además, la GARD solicita a sus miembros que realicen una declaración por escrito para rechazar la cobertura adicional del gobierno de los Estados Unidos o, en su caso, aceptar la exclusión de los riesgos de terrorismo.

En los mismo términos, véase UK P&I CLUB, "Circular 2/11: Special War Risks P&I Excess Cover and Bio-Chem Cover and US", obtenido en: www.ukpandi.com (consultado el 8 de febrero de 2011); y PASTOR, Sherilyn [et al], "An Overview of the Terrorism Risk Insurance Act of 2002", 2002, obtenido en: <http://www.mccarter.com/new/homenew.aspx>. (consultado el 12 de marzo de 2011).

Las autorizaciones de aseguramiento o reaseguro del Presidente de los Estados Unidos deben ser temporales. Además, con base en el estatuto federal de seguro y reaseguro de riesgo de guerra marítimo (*Federal Maritime War Risk Insurance and Reinsurance Statutes*) el Secretario del Tesoro también puede cubrir riesgos en tiempos de paz.

En 1994, el Presidente William J. Clinton autorizó el aseguramiento o el reaseguro contra los daños o las pérdidas ocasionadas por riesgos de guerra, en los buques bajo flete, contrato o acuerdo con el Departamento de Defensa para entrar en las aguas territoriales de Haití. Esta autorización duró seis meses⁷⁶³.

En 2001, el presidente George W. Bush activó este programa para asegurar riesgos del buque que transportaba carga estratégica desde o para Oriente Medio. Esta autorización ha sido renovada en varias ocasiones. No obstante, el programa no financia los seguros para carga debido a que el mercado privado proporciona seguros de carga a precios razonables⁷⁶⁴.

A la fecha, ninguna de las autorizaciones de aseguramiento o reaseguro han recaído sobre buques que transitan en las zona marinas afectadas por actos de piratería, debido a que han existido pocos incidentes de piratería relacionados con buques estadounidense⁷⁶⁵. Asimismo, el

⁷⁶³ THE WHITE HOUSE, "Memorandum of President on Vessel War Risk Insurance", 7 de octubre 1994, Washington, D.C.

⁷⁶⁴ *Vid.* DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, Maritime War Risk Insurance; Transportation Secretary's Authorities, FEDERAL REGISTER, vol. 70, núm, 211, del 2 de noviembre de 2005.

⁷⁶⁵ Al respecto, véase KING, Rawle O., "Ocean Piracy and Its Impact on Insurance", publicado en Congressional Research Service Report for Congress, número R40081, diciembre de 2008, Washington, D.C.

28.5 El riesgo de la piratería en el seguro de Protección e Indemnización (P&I)

Como ya hemos señalado, el seguro P&I asegura las responsabilidades de los armadores. En el caso de un ataque pirata, el seguro P&I cubre las responsabilidades del armador originadas por un ataque pirata. En concreto, la cobertura del seguro P&I depende de las circunstancias del ataque pirata y los resultados generados sobre el buque, y la tripulación y los pasajeros a bordo del mismo⁷⁶⁶.

A diferencia del seguro de cascos, el período de asegurador de los Clubs P&I inicia y finaliza el 20 de febrero de cada año. No obstante, los Clubs pueden aceptar la inscripción de un buque una vez iniciado el período de asegurador.⁷⁶⁷

En general, las reglas de los Clubs P&I ingleses excluyen la piratería de los riesgos de guerra. En concreto, el Grupo Internacional de Clubs P&I (*International Group of P&I Clubs, IG P&I Clubs*) señala que el seguro de P&I cubre las responsabilidades originadas por actos de piratería⁷⁶⁸. En concreto, la regla 5.E.(B) del Reglamento y Estatutos del UK P&I Club excluye la piratería de los riesgos de guerra, en los siguientes términos:

“Regla 5. Condiciones, excepciones y limitaciones

E. Exclusión de riesgos de guerra

La Asociación no deberá indemnizar a un Propietario en contra de cualquier responsabilidades, costes o gastos (con independencia de que alguna de las causas que contribuyo a la misma haya sido alguna negligencia por parte del dueño o de los empleados del propietario o de los agentes) cuando la pérdida, el daño, la lesión, la enfermedad, la muerte u otro accidente, relativos a la responsabilidad, coste o gasto plantado, fue causado por:

...

(B) Captura, apresamiento, arresto, restricción o detención

⁷⁶⁶ Vid. INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, “International Group Piracy Frequently Asked Questions... cit.

⁷⁶⁷ Sobre el tema, véase HILL PRADOS, Ma. Concepción, *op. cit.*, pp. 131-132.

⁷⁶⁸ Vid. INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, “International Group Piracy Frequently Asked Questions... cit.

(excepto baratería y piratería) y las consecuencias de ello o cualquier intento de ello;...”

El Club inglés Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (Britannia) también excluye la piratería de los riesgos de guerra, en la regla 25.1.B de las Reglas de la Clase 3-Protección e Indemnización, de la Britannia.

Los principales Clubs P&I escandinavos son: Assuranceforeningen Skuld (Skuld), Gard P&I (Bermuda) limitation (Gard), Sveriges Anfartygs Assurans Förening (Swedish Club). Dentro de los clubs escandinavos, el Swedish Club tiene características especiales, ya que cuenta con cobertura para riesgos de casco y maquinaria, así como con la cobertura P&I. Esta circunstancia también difiere de los Clubs ingleses, americano y japones. Por lo general, cualquier armador inglés debe acudir a un asegurador de Lloyd’s o a las compañías aseguradoras inglesas para contratar un seguro de casco y maquinaria, y posteriormente concurrir ante un Club para conseguir un seguro P&I. Esta misma situación también ocurre con los armadores noruegos, daneses o finlandeses. En cambio, el Swedish Club ofrece todo tipo de seguros bajo la base mutualista⁷⁶⁹. Como ya señalamos, las reglas de los Clubs escandinavos están basadas en el Plan de Seguro Marítimo Noruego. El seguro P&I es un seguro complementario dentro de las disposiciones del Plan. Los Clubs noruegos aceptan armadores extranjeros como miembros de sus asociaciones. Algunos armadores extranjeros pueden tener un seguro de casco realizado con base en las normas legas de otros mercados de seguros. Esta situación puede generar que el seguro de casco de los armadores extranjeros no coincida con lo establecido en el Plan. No obstante, los Clubs escandinavos tienen normas que permiten la armonización de los distintos sistemas. Los Clubs escandinavos excluye los riesgos de guerra de la cobertura genérica del seguro P&I⁷⁷⁰. La regla 58 del Reglamento P&I 2011 (*Rules 2011*) del

⁷⁶⁹ Sobre el particular, véase HILL PRADO, Ma. Concepción, *op. cit.*, p. 223

⁷⁷⁰ En relación a la cobertura ordinaria de los Clubs P&I, véase HILL PRADO, Ma.

GARD, los Estatutos y Reglas 2011 (*Statutes and Rules 2011*) del Skuld y la regla 11 sección 5(b) de las Reglas para el Seguro P&I 2011 (*Rules for P&I Insurance 2011*) del Swedish Club excluyen la piratería de los riesgos de guerra. Por lo tanto, los Clubs escandinavos cubren los daños generados por incidentes relacionados con la piratería⁷⁷¹. Sin embargo, muchos propietarios cubren los riesgos P&I generados por actos de piratería dentro de la cobertura del seguro de casco de riesgo de guerra, ya que, como hemos mencionado, el Plan de Seguro Marítimo Noruego incluye la piratería dentro de los riesgos de guerra del seguro de casco. Por lo tanto, los miembros del Club P&I Skuld, que tienen una cobertura de seguro en los términos del Plan, están cubiertos para las reclamaciones P&I relacionados con la piratería, por su seguro de riesgos de guerra, en lugar de la cobertura del su Club P&I⁷⁷².

El Club japonés Japan P&I Club (*Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association*) también cubre los daños causados los incidentes relacionados con la piratería. La regla 35 del Reglamento 2011 del Japan P&I Club no incluye la piratería dentro de los riesgos excluidos de la cobertura general.

En el mismo sentido, el P&I Club Americano (*American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association*), En concreto, la regla 3 sección 1 de los Estatutos y el Reglamento Clase I 2011-2012 del Club Americano excluye la piratería de los riesgos de guerra.

Sin embargo, el *modus operandi* y el armamento de guerra de los piratas de Somalía puede confundirse con actos de terrorismo. Este último riesgo no está incluido en la cobertura ordinaria de los Clubs P&I. Como anteriormente señalamos, los actos de piratería y los actos terroristas pueden diferenciarse con base en los fines de los autores. No obstante, los piratas de Somalia

Concepción, *op. cit.*, p. 229-235.

⁷⁷¹ Sobre el particular, véase GARD P&I, "Piracy-an update", publicado en Gard News, volumen 154, 1999, obtenido en: www.gard.no (consultado el 11 de abril de 2011).

⁷⁷² En estos términos, véase SKULD, "Incurance Piracy... cit.

utilizan armamento de guerra durante sus ataques. Los daños causados por la utilización de dicho armamento no están cubiertos por la cobertura general del seguro P&I. La mayoría de las reglas de los Clubs P&I señalan que no hay recobro de la Asociación por responsabilidades, costes o gastos incurridos como consecuencia de un incidente causado por minas, torpedos, bombas, cohetes, granadas, explosivos u otras armas de guerra similares⁷⁷³. Por tal motivo, algunos P&I Club recomiendan a sus miembros la contratación de la cobertura de riesgo de guerra del seguro de P&I (*war risk P&I*)⁷⁷⁴.

Un gran número de Asociaciones o Clubs protegen a sus Miembros en contra de los riesgos de guerra, por medio de dos vías⁷⁷⁵: 1) la creación de una nueva clase o categoría de protección; o 2) la creación de un Club de Riesgos de Guerra vinculado al P&I Club, cuya finalidad es ocuparse única y exclusivamente de la cobertura de los riesgos de guerra, como sucede con la United Kingdom Mutual Steamship Asserance Association (Bermuda) Ltd, que creó la United Kingdom Mutual War Risk Association (Bermunda) Ltd. Por su parte, el Standard Club, proporcionan las dos vías de cobertura⁷⁷⁶. Los miembros de los Clubs deben pagar una cuota inicial con base en el tonelaje del buque y, en su caso, una cuota adicional suplementaria, cuando las cuotas iniciales no basten para satisfacer las indemnizaciones resultantes de los siniestros ocurridos durante el período asegurador. En algunos casos, las cuotas iniciales y adicionales son superiores a la cantidad satisfecha por concepto de indemnizaciones. En consecuencia, los Clubs crean fondos especiales para gastos imprevistos o para subsidiar las cuotas

⁷⁷³ Vid. la regla 3.1.iii del los Estatutos y el Reglamento Clase I 2011-2012 del Club Americano; la regla 35.2.(c) del Reglamento 2011 del Japan Club; la regla 58.1.C del Reglamento P&I 2011 del Gard; la regla 5.E.iii de Reglamento y Estatutos del UK P&I Club.

⁷⁷⁴ Sobre la cobertura del seguro P&I y la piratería, véase AMERICAN CLUB, "Piracy-Frequently Asked Questions", publicado en Member Alert, obtenido en: www.american-club.com (consultado el 4 de abril de 2011); INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, "International Group Piracy Frequently Asked Questions... cit.

⁷⁷⁵ En relación a la cobertura de riesgos de guerra de los Clubs P&I, véase HILL PRADOS, Ma. Concepción, *Los Clubs de Protección e Indemnización en el Campo del Seguro Marítimo*, J.M. Bosch Editor, S.A., Barcelona, 1992, p. 158.

⁷⁷⁶ Al respecto, véase STANDARD CLUB, "Products & Services-War Risks", obtenido en: <http://www.standard-offshore.com/ProductsAndServices/page.aspx?p=79> (consultado el 4 de abril de 2011)

iniciales de los miembros del Club. El Standard War Club destina las reservas del Club para subsidiar las cuotas iniciales de sus miembros⁷⁷⁷.

En relación a las clase o categoría especiales de protección, podemos señalar que los principales P&I clubs proporcionan una cobertura para riesgos de guerra, por medio del pago de una prima adicional. Por lo tanto, la cobertura de riesgos de guerra solamente es proporcionada a los miembros del Club. Así sucede, por ejemplo con la cobertura de riesgos de guerra del Clubs noruegos Gard y del Swedish Club, quienes cubren los riesgos de guerra excluidos de las coberturas generales tanto del seguro de casco como del seguro P&I⁷⁷⁸.

Con respecto a los Clubs de Riesgo de Guerra, como anteriormente hemos señalado, la cobertura de los Clubes de Riesgo de Guerra también abarcan las responsabilidades P&I.

Además de las dos vías antes mencionadas, los propietarios tienen una tercera vía para cubrir los riesgos de guerra P&I. Frecuentemente, los propietarios de los buques anexan a su póliza de seguro de casco de riesgos de guerra una cláusula especial para dar cobertura contra los riesgos P&I que estén excluidos de la cobertura de los Clubs⁷⁷⁹. Así sucede, por ejemplo con la compañía de seguro Torus Insurance (UK) limited (Torus), la cual es miembro del Instituto de Aseguradores de Londres⁷⁸⁰.

⁷⁷⁷ Sobre la utilización de las reservas del Standard Club, véase STANDARD CLUB, "Products & Services... cit.

⁷⁷⁸ Al respecto, véase GARD P&I, "War Risks Cover... cit.; SWEDISH CLUB, "War Risks", obtenido en: <http://www.swedishclub.com/main.php?mid=104&pid=43&tid=43> (consultado el 11 de abril de 2011)

⁷⁷⁹ Sobre la cobertura de los riesgos de guerra del seguro P&I dentro de la póliza del seguro de casco de riesgos de guerra, véase UNITED KINGDOM P&I CLUB, "Introductory guide to P&I cover", obtenido en: <http://www.ukpandi.com/about-the-club/rules-cover> (consultado el 7 de abril de 2011); AMERICAN CLUB, "Piracy-Frequently Asked Questions... cit.

⁷⁸⁰ En estos términos. Véase TORUS, "Marine", obtenido en: http://torusinsurance.com/products/global_specialty/marine.html (consultado el 10 de abril de 2011)

28.6 El seguro de secuestro y rescate (Kidnap & Ransom)

Los piratas de Somalia han generado otro cambio dentro del seguro marítimo. Como ya mencionamos, los piratas de Somalia tienen objetivos distintos con relación a los piratas de otras épocas y de otras zonas geográficas. El principal objetivo de los piratas de Somalia es secuestrar un buque y a sus tripulantes, que navegue por el Golfo de Aden o el Océano Índico, para posteriormente solicitar un rescate a cambio de su liberación. Esta situación ha generado confusión entre los participantes en el transporte marítimo⁷⁸¹.

En primer término, el seguro de casco protege al propietario del buque en contra de los daños o pérdidas del buque y su maquinaria, como resultado de un ataque pirata. Asimismo, el seguro de casco actúa de forma, ya que el propietario puede realizar la reclamación una vez que el evento ha finalizado⁷⁸². En la ausencia de daño físico, el rescate y los costos asociados podían ser considerados como gastos de avería general, y cubiertos por todos los participantes del transporte, tomando en cuenta sus respectivos valores.

La póliza del seguro de casco y maquinaria, realizada en los términos del Instituto de Aseguradores de Londres, del Instituto Americano o del Plan Noruego, no tiene una cobertura específica para el pago del rescate hecho para liberar a la tripulación. Lo mismo ocurre en la cobertura P&I.

El pago de rescate es cubierto bajo las reclamaciones de avería gruesa, si los piratas no realizaban una distinción entre las cantidades para liberar a la tripulación, la carga y el buque. Otras compañías de seguro, como INCE &

⁷⁸¹ Sobre los antecedentes del seguro K&R, véase LLOYD'S, "Surge in Piracy Prompts Demand , for K&R Cover", obtenido en: http://www.lloyds.com/News-and-Insight/News-and-Features/Market-news/Industry-News-2008/Surge_in_piracy_prompts_demand_for_broader_cover_28102008 (consultado el 5 de abril de 2011).

⁷⁸² Al respecto, véase RUIZ SOROA, José María, *op. cit.*, p. 289.

Co., señalan que el pago del rescate puede ser reembolsado dentro de los gastos de salvamento (*sue and labour expenses*)⁷⁸³. En el mismo sentido, la sentencia del Tribunal de apelación inglés ha dejado abierta la posibilidad de recobrar el pago del rescate por medio de los gasto se salvamento. Esta situación no representaba un problema, ya que los piratas suelen tomar a los tripulantes del buque como rehenes, dentro del secuestro del buque, y solicitar un único monto como rescate. Sin embargo, en el caso del secuestro del buque “Maersk Alabama”, en donde los piratas solamente mantuvieron secuestrado al capitán del buque en un bote salvavidas. La armada de los Estados Unidos lanzó una exitosa operación de rescate, que logró liberar al capitán de los piratas de Somalia. Este desenlace dejó varias dudas dentro del mercado de seguros marítimo. Al respecto, FP MARINE RISKS señala que si este incidente hubiera terminado con el pago del rescate por parte del propietario del buque, la reclamación realizada para cubrir el rescate del buque podría realizarse a discreción del director del Club P&I⁷⁸⁴.

La solución basada en la avería gruesa no era discutida por los aseguradores de las partes de la carga. En algunos casos, los propietarios de los buques buscaron y recibieron contribuciones voluntarias de los cargadores, para evitar una declaración de avería gruesa. Sin embargo, los incidentes de piratería frente a las costas de Somalia han aumentado drásticamente en los últimos años. En consecuencia, los aseguradores de la carga han comenzado a discutir la solución basada en la avería gruesa. La recuperación del rescate por medio de la avería gruesa puede poner en peligro las relaciones comerciales del porteador⁷⁸⁵. Así sucede, por ejemplo

⁷⁸³ Sobre la recuperación del pago de rescate como avería gruesa o Sue & Labour, véase INCE & CO., “Piracy off Aden and Somalia: an Overview of Legal Issues for the Insurance Industry... cit.

⁷⁸⁴ Al respecto, véase FP MARINE RISKS, “Confusion remains over marine kidnap and ransom insurance”, obtenido en: <http://www.fp-marine.com/news/articles/confusion-remains-over-marine-kidnap-and-ransom-insurance> (consultado el 2 de abril de 2011).

⁷⁸⁵ En relación a la recuperación del pago de rescate como avería gruesa, PAULSEN, Bruce G. (et al., “Piracy: An International Problem in Search of a Solution”, publicado en ABA Selection of International Law, otoño de 2009, pp. 18-20, obtenido en: <http://www.americanbar.org/403.html> (consultado el 1 de marzo de 2011)) señala que las

con el caso Malaspina Castle. La empresa importadora y exportadora Cogeneration de China encargó a la empresa naviera del buque Malaspina Castle el transporte de mineral de hierro a China. El buque fue capturado por los piratas de Somalia, cuando navegaba hacia China. Posteriormente, el buque fue liberado después del pago de 1.8 millones de dólares. El dueño del buque enfrentó unos gastos adicionales de 2 millones de dólares, por concepto de negociación, entrega y aseguramiento del rescate en tránsito, así como reclamaciones potenciales de la tripulación del buque. Después del pago del rescate y los gastos adicionales, el dueño del buque buscó el reembolso proporcional por parte de todos los participantes involucradas bajo la ley de avería gruesa. Este incidente ha dado origen a una controversia entre el propietario inglés del buque y el cargador chino, la cual es resuelta por medio del arbitraje en Londres, donde los detalles y los resultados nos son hechos públicos⁷⁸⁶.

El mercado ordinario de seguros y los Clubs P&I han desarrollado un nuevo tipo de seguro marítimo, denominado seguro de Secuestro y Rescate (Kidnap & Ransom, K&R), para cubrir a los buques que navegan por las zonas afectas por los ataques de pirata, en particular, el Golfo de Aden. El seguro K&R ya era utilizado por compañías con negocios en países en donde el secuestro es un crimen común. No obstante las compañías aseguradoras y los Clubs P&I han adoptado este seguro para el transporte marítimo. El seguro marítimo K&R es un póliza de términos de valor o de indemnización. La póliza puede tener una duración de un solo viaje por el Golfo de Aden, aproximadamente 7 días, o de 12 meses⁷⁸⁷. El cálculo de la

cortes de los Estados Unidos y del Reino Unido ha conocido pocos casos sobre la declaración de avería gruesa, como resultado del pago de un rescate realizado a los piratas de Somalia, debido a que los implicados en el transporte marítimo buscan evitar grandes gastos legales, así como perder sus relaciones comerciales.

En estos mismos términos, véase FP MARINE RISKS, "Confusion remains over marine kidnap and ransom insurance... cit.

⁷⁸⁶ En cuanto al caso Malaspina Castle, véase WILLIS, "Riding the waves", publicado en *Marine Review*, octubre 2009, p. 16; Paulsen, Bruce G. [et al], "Piracy: An International Problem in Search of a Solution... cit., pp. 19-20.

⁷⁸⁷ Sobre las generalidades del seguro K&R, véase SKULD, "Kidnap & Ransom Insurance", obtenido en: <http://www.skuld.com/Products-and-Services/Kidnap--Ransom-Insurance/> (consultado el 9 de febrero de 2010); BELLWOOD PRESTBURY, "Kidnap

prima toma en cuenta los riesgos específicos y el nivel de indemnización provisto. En concreto, la prima es calculada con base en los siguientes elementos⁷⁸⁸: 1) el tipo de buque; 2) el buque en concreto; 3) el pabellón del buque; 4) las áreas comerciales; 5) los límites de responsabilidad; 6) la información de cualquier amenaza o incidente previo; 7) los pormenores de cualquier medida de seguridad tomada para proteger el buque; y 8) el nivel de servicios de soporte.

Respecto al último elemento del cálculo de la prima, podemos mencionar que algunas compañías de seguro están asociadas con compañías de seguridad privada, con la finalidad de comercializar un producto único que abarque tanto el seguro K&R como el personal de seguridad armado o desarmado, a bordo del buque. En estos casos, los propietarios asegurados bajo estos productos obtienen primas a menor costo. Así sucede con la compañía de seguros inglesa Seacurus y la compañía de seguridad privada Espada Logistics and Security Group; la compañía de seguros inglesa Bellwood Prestbury y la compañía de seguridad privada Redfour Security Group; y la compañía de seguro Swinglehurst Limited y la compañía de seguridad privada Hart Security;⁷⁸⁹

El mercado ordinario de seguros y los Clubs ofrecen distintas coberturas dentro del seguro K&R. El pago del rescate represente el 25 o 30% del costo del incidente, por tal motivo el seguro K&R cubre otros gastos relacionados con el secuestro del buque⁷⁹⁰. Además del pago del rescate, el seguro K&R

Insurance-Are you at Risk?", obtenido en: www.bellwoodprestbury.com (consultado el 5 de abril de 2011); Paulsen, Bruce G. [et al], *op. cit.*, pp. 17-18

⁷⁸⁸ En relación a los elemento de cálculo de la prima del seguro K&R, véase BROWN, Thomas, "Marine K&R Insurance: Frequently Asked Questions", publicado en Seacurus Insurance Bolletín, volumen 2, 2010, obtenido en: <http://www.seacurus.com/index.php> (consultado el 2 de marzo de 2010); BELLWOOD PRESTBURY, "Kidnap Insurance-Are you at Risk?... cit.

⁷⁸⁹ Sobre el seguro K&R y los guardias de seguridad privada, véase MINEAU, Micheal L., "Pirates, Blackwater and Maritime Security: the risk of private navies in response to modern piracy", publicado en Journal of International Business and Law, primavera de 2010, pp. 67-69; y HART SECURITY, "Protected Gulf of Aden Voyages", 6 de octubre de 2008, obtenido en: <http://www.hartsecurity.com/news.asp?rel=1109> (consultado el 3 de mayo de 2011).

⁷⁹⁰ La afirmación corresponde a Lloyd's, "Surge in Piracy Prompts Demand for K&R

proporciona al asegurado un asesoramiento realizado por especialistas en secuestro, negociación de rescate y el manejo del riesgo marítimo en tales casos⁷⁹¹. En general, el seguro K&R cubre los siguientes gastos⁷⁹²:

1. los pagos de recate, detención o secuestro;
2. Las extorsiones;
3. Las pérdidas del rescate durante el trayecto;
4. Los honorarios y gastos de los consejeros del asegurador;
5. Los honorarios y gastos de un negociador independiente;
6. Los honorarios y gastos de un interprete;
7. Los gastos de viaje y hospedaje incurridos por el seguro o la persona asegurada;
8. Los costos de los cuidados médicos y/o psicológicos;
9. Los gastos de un asesor lega independiente consultado durante las negociaciones o antes de la liberación del personal cubierto;
10. El pago de recompensas monetarias pagadas por el seguro o el asegurado a un informante para obtener información que conlleve al arresto o la persecución de las partes responsables del incidente;
11. El costo del equipo de comunicación y grabación;
12. Las pérdidas financieras personales sufridas por la persona asegurada;
13. Los salarios de la tripulación secuestrada o detenida a bordo del buque asegurado;
14. Los costos incurridos por el seguro con relación a los salarios ordinarios de los empleados específicamente designados para asistir en las negociaciones;

Cover... cit.

⁷⁹¹ Al respecto, véase SEACURUS, "Kidnapping & Hijack", publicado en revista electrónica SHIP MANAGEMENT INTERNATIONAL, número 2, julio-agosto de 2006, pp. 49-50, obtenido en: http://www.shipmanagementinternational.com/files/smi_issue2.pdf (consultado el 5 de enero de 2011).

⁷⁹² Respecto a la cobertura del seguro K&R, véase RAETS INSURANCE B.V., "Covering the risks of piracy", obtenido en: <http://www.raetsmarine.com/products/FringeCovers/Introduction> (consultado el 10 de abril de 2011); BROWN, Thomas, "Marine K&R Insurance... cit., p. 3; SKULD, Kidnap, Extortion, Productos Extortion, Detection and Hijack Insurance Policy, 2010, Londres, obtenido en: <http://www.skuld.com/Products-and-Services/Kidnap--Ransom-Insurance/> (consultado el 1 de febrero de 2011).

15. Los honorarios y los gastos de los guardias de seguridad temporalmente retenidos, con el único y específico propósito de proteger al personal cubierto localizado en el país en donde el incidente asegurado ha ocurrido, y sobre la recomendación específica del asesor del seguro;
16. Los honorarios y gastos de un analista forense independiente;
17. Los costos razonables de cirugías plásticas o cosméticas; y
18. Los honorarios y gastos de un consultor especialista para aconsejar sobre la liberación segura de las víctimas;
19. Los costos razonables incurridos y pagados en el puerto autorizado seguido a la liberación del buque secuestrado, que estén fuera de la ruta comercial del buque;
20. El costo del combustible usado por el buque secuestrado asegurado como resultado directo de la duración del evento asegurado;
21. Las responsabilidades legales, como las condenas y las sentencias impuestas y pagadas por el asegurado que se deriven de una acción por daños y perjuicios presentada por una persona cubierta.

Por el contrario, las pólizas de seguro K&R excluyen los daños cubiertos bajo el seguro de casco, el seguro P&I, el seguro de Fletes, Demoras y Daños (Freight Demurrage and Defence) y el seguro de Riesgos de Guerra. Asimismo, el seguro K&R también excluye la entrega de mercancía o efectivo a bordo de buque cubierto, como forma de pago del rescate⁷⁹³.

La póliza de seguro K&R señala que el asegurado debe informar al asegurador que el buque asegurado ha sido secuestrado, o tiene sospechas fundadas para pensar que el barco asegurado ha sido capturado por piratas. Además, el asegurado debe informar o permitir que el asesor del seguro informe el suceso a las autoridades competentes del país en donde el incidente ha ocurrido. Antes de acordar el pago de cualquier tipo de rescate, el asegurador debe realizar cada esfuerzo razonable para determinar que el

⁷⁹³ Sobre las condiciones de la póliza de seguro K&R, véase SKULD, Kidnap, Extortion, Products Extortion, Detection and Hijack Insurance Policy... cit.

incidente asegurado ha ocurrido y que no se trata de un engaño, y asegurarse que un directivo del asegurado aprueba el pago del rescate. Asimismo, el asegurado y las personas aseguradas deben realizar sus mejores esfuerzos para que el conocimiento de la existencia del seguro K&R sea restringido lo mayor posible⁷⁹⁴.

La cobertura del seguro K&R es global. Sin embargo, al igual que el seguro de Riesgo de Guerra de casco o P&I, el asegurador puede señalar una serie de áreas marítimas de alto riesgo, en donde, la cobertura del seguro está sujeta al pago de una prima adicional y a la realización de una notificación por parte del asegurado al asegurador, antes de la entrada del buque asegurado a dichas áreas⁷⁹⁵.

Asimismo, las aseguradoras ofrecen coberturas adicionales por medio del pago una prima adicional, para cubrir los siguientes elementos⁷⁹⁶: 1) la pérdida de la extensión del alquiler en el caso de tránsito en las zonas con alto riesgo de ataques piratas; 2) la responsabilidad del fletador con respecto del alquiler de fletamento que debe seguir siendo pagado durante la captura del buque; y 3) Soluciones a medida para riesgos impares.

28.7 La legalidad del pago del rescate dentro del seguro marítimo

El pago del rescate por parte de los propietarios del buque secuestrado a los piratas de Somalia ha generado discusiones entre las personas implicadas en el transporte marítimo, en particular, dentro del mercado de seguros marítimo. Un elemento de debate dentro del mercado de seguros es la legalidad del pago de rescata realizado a los piratas de Somalia, ya que algunos Estados de bandera han considerado al pago de rescate como un

⁷⁹⁴ Con respecto a la póliza de seguro K&R, véase SKULD, Kidnap, Extortion, Productos Extortion, Detection and Hijack Insurance Policy... cit.

⁷⁹⁵ En relación a las áreas de prima adicional del seguro K&R, véase SKULD, "Kidnap & Ransom Insurance... cit.;" SKULD, "K&R Maritime Plus: listed areas", obtenido en: www.skuld.com (consultado el 5 de enero de 2011).

⁷⁹⁶ En relación a las coberturas especiales del seguro K&R, véase SKULD, "kidnap & Ransom Insurance... cit.;" RAETS INSURANCE B.V., "Covering the risks of piracy... cit."

acto ilegal dentro de su ordenamiento jurídico interno. Actualmente, existen dos posturas legales sobre este tema. La primera postura está conformada por la sentencia del Tribunal de Apelación inglés, en el caso *Masefield AG v. Amolin Corporate Member*⁷⁹⁷. La segunda postura está integrada por la Orden del Ejecutivo dictada por el presidente de los Estados Unidos, el día 12 de abril de 2010⁷⁹⁸.

El 19 de agosto de 2008, el buque cisterna químico “Bunga Melati Dua” fue capturado por los piratas de Somalia, en el Golfo de Adén durante un viaje de Malasia a Rotterdam, y posteriormente fue fondeado en las aguas de Somalia. La compañía Masefield era el dueño de dos partes del biodiesel transportado a bordo del buque secuestrado, y Amlin era la compañía aseguradora de la carga bajo una póliza que cubría pérdidas por piratería y robo. Los piratas inicialmente solicitaron un rescate de 4.7 millones de dólares. No obstante, el día 28 de septiembre, el propietario del buque pagó 4 millones de dólares por concepto de pago de rescate, para liberar el buque, la carga y la tripulación. Aunque la litis del caso Masefield no está centrada en la legalidad del pago del rescate a piratas, la sentencia del caso Masefield AG aclaró algunas dudas legales relacionadas con pago de rescate, a la luz del Derecho inglés. La póliza estaba realzada con base en las cláusulas ICC (A), por lo cual, no existía duda que la captura por piratas era un riesgo asegurado bajo dicha póliza. No obstante, Masefield argumentó que la captura por piratas crea una inmediata pérdida total actual. Masefield AG sostuvo que no debía tomarse en cuenta el pago de rescata como una legítima razón para calcular las posibilidades de recuperación del biodiesel. Además, el pago de un rescate es tan indeseable desde el punto de vista del interés público que no podría ser parte de un obligación del asegurado el pago de un rescate, ya que el pago de un rescate es igual a un soborno, y constituye un medio ilegal e irracional de

⁷⁹⁷ *Vid.* Masefield v Amlin [2011] EWCA Civ 24

⁷⁹⁸ Al respect, véase THE WHITE HOUSE, Executive Order concerning Somalia: Blocking property of certain persons contributing to the conflict in Somalia, número 13536, Washington D.C., 12 de abril de 2010.

recuperación de la carga. Por su parte, Amlin argumentó que el pago de rescate no es ilegítimo ni contrario al orden público. En primer lugar, el Tribunal de apelación inglés determinó que el pago de rescate puede ser considerado como un gasto de salvamento (*sue & labor*), bajo la póliza de seguro marítimo. Asimismo, el Tribunal inglés señaló que los pagos de rescate a los piratas no son ilegales. Aunque el Tribunal inglés reconoce que el pago del rescate fomenta la piratería, la sentencia antedicha determina que el pago del rescate no es ilegal o contrario al Derecho público inglés, debido a que la negativa de pago podría a los miembros de la tripulación y al buque en una situación de riesgo intolerable⁷⁹⁹.

Respecto a la posición de los Estados Unidos, la Orden del Ejecutivo busca bloquear el pago, las transferencias o transacciones con las personas específicamente designadas en el anexo de dicha orden, así como con cualquier otra persona determinada por el Secretario del Tesoro de los Estados Unidos, con la aprobación del Secretario de Estado. Por tal motivo, la Orden del Ejecutivo prohíbe a los ciudadanos y a las empresas estadounidenses, incluyendo las empresas controladas por personas estadounidenses fuera de los Estados Unidos, realizar pagos a las personas específicamente indicadas en dicha orden o en la lista realizada por el Secretario del Tesoro. Esta disposición no prohíbe el pago de rescates a los piratas de forma genérica, ni tampoco designa a los piratas como un grupo, subgrupo u organización bloqueada por dicha orden. No obstante, la Orden del Ejecutivo señala que el Secretario del Tesoro puede señalar como persona u organización bloqueada, aquellas que hayan participado, directa o indirectamente, en actos que amenacen la paz, la seguridad o la estabilidad

⁷⁹⁹ Sobre el caso *Masefield v Amlin* [2011] EWCA Civ 24, véase CLYDE & CO, "Shipping and insurance update Piracy", obtenido en: www.clydeco.com (consultado el 5 de febrero de 2011); SYMONS, Andrew/Houston, Katies, "Marine insurance: recovery under cargo policy where ransom paid", publicado en la revista electrónica *Law Now*, 2010, obtenido en: <http://www.law-now.com/law-now/2010/marineinsurmar10.htm?cmckreg=true> (consultado el 1 de marzo de 2010); KNOTT, John, "Somali Paracy: the effect of ship Hijacking on Marine Insurance Policies", publicado en *Mondaq Business Briefing*, 2010, obtenido en: www.mondaq.com (consultado el 23 de febrero de 2010); y GOSLING, James, "Piracy and ransom payments", publicado en *Insurance/Reinsurance Bulletin HFW*, febrero de 2011, obtenido en www.hfw.com (consultado el 15 de febrero de 2011).

de Somalia, incluyendo los actos de piratería y robo armado en el mar frente a las costas de Somalia. Las personas que realizan actos de piratería en los mares frente a las costas de Somalia no están bloqueadas automáticamente por la Orden del Ejecutivo, ya que primeramente el Secretario del Tesoro debe designarlos específicamente como personas bloqueadas⁸⁰⁰. A la fecha, la Orden del Ejecutivo y la lista del Secretario de Estado únicamente contemplan dos personas relacionado con la piratería, como personas o entidades bloqueadas, Abshir Abdullahi “Boyah”, director de las operaciones de piratería en el área de Eyl, y Mohamed Abdi Garrad, comandante del secuestro realizado al buque estadounidense “M/V Maersk Alabama”⁸⁰¹.

La ambigüedad de la Orden estadounidense ha dado pie a diversas interpretaciones. La BIMCO advierte a sus asociados que tal orden tiene implicaciones potenciales para la industrial del transporte marítimo. Además, el 20 de abril de 2010, la Cámara internacional de Navieros, la Cámara de Navieros de Reino Unido, el Grupo Internacional, la BIMCO, y el Comité Conjunto de Guerra y el Comité Conjunto de Casco de Lloyd’s y del Instituto de Aseguradores de Londres sostuvieron una reunión para analizar las consecuencias de la Orden del Ejecutivo sobre los contratos de seguro marítimo. Los participantes de la reunión antes señalada expresaron las siguientes dudas relacionados con la Orden⁸⁰²:

1. ¿La Orden del Ejecutivo está diseñada para prevenir el pago de rescate a cualquier persona designada en la Orden, o también abarca a las personas dedicadas a la piratería?;

⁸⁰⁰ En relación a la Orden del Ejecutivo y sus posibles implicaciones en el pago de rescate, véase CYDE&CO, “Impact of President Obama’s April 13, 2010 Executive Order on Somalia and Piracy on US AND non-US Insurance Companies”, obtenido en: www.clydeco.com (consultado el 15 de abril de 2010).

⁸⁰¹ Respecto a las personas bloqueadas por la Orden del Ejecutivo, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Updating U.S. Counterpiracy Action Plan Gains Urgency as Piracy Escalates off the Horn of Africa*, número de reporte GAO-11-449T, 15 de marzo de 2011, Washington D.C.

⁸⁰² Sobre las dudas generadas por la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos relacionada con Somalia, véase INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos Relacionada con Somalia, JW2010/001, 20 de abril de 2010, Londres; y INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos Relacionada con Somalia, JW2010/002, 21 de abril de 2010, Londres.

2. ¿Los reembosos de las aseguradoras a los propietarios a través de la avería gruesa pueden ser considerados como una contribución, o aportación de fondos, bienes o servicios bloqueada por la Orden del Ejecutivo?
3. ¿Las aseguradoras del mercado de Londres, los propietarios ingleses u otras personas ubicadas en una jurisdicción extranjera, así como los tripulantes, los capitanes o los oficiales estadounidenses también están afectados por la Orden del Ejecutivo?
4. Una multitud de intereses están implicados en un cargamento marítimo, como los propietarios, los fletadores, los porteadores y los cargadores. Así sucede, por ejemplo con el secuestro de un buque contenedor que transporta contenedores de varios cargadores, quienes están implicados en el pago de rescata para que el buque sea liberado. ¿Todas las partes implicadas en ese viaje hipotético están afectadas por la Orden del Ejecutivo?;
5. La Orden del Ejecutivo tiene efectos retroactivos e incluye a los buques secuestrados antes de 13 de abril de 2010 y que actualmente continúan bajo el poder de los piratas de Somalia?
6. ¿Cómo puede el propietario identificar correctamente al receptor del rescate?
7. ¿Cuál son las diligencias que debe realizar el propietario de buque para identificar si el destinatario de un rescate está bloqueado por la Orden del Ejecutivo?
8. ¿La cobertura del seguro K&R está prohibida?
9. ¿La Orden del Ejecutivo es aplicable a los abogados o negociadores involucrados en el acuerdo o pago del recate?
10. ¿La infracción de la Orden del Ejecutivo es considerada como un delito?, en tal caso, ¿Cuál es la pena a tal infracción?
11. ¿El pago realizado a una persona que posteriormente aparece en la lista del Secretario del Tesoro también es considerado una infracción bajo la Orden del Ejecutivo?
12. Una reclamación por riesgo de navegación podría ser pagadera bajo

las pólizas de seguro del Derecho inglés. ¿Cuál es la posición estadounidense si dicha póliza inglesa cubre un buque con pabellón estadounidense que está involucrado de un pago de rescate?

13. Si la póliza está prohibida, ¿Qué pasa con el buque, la carga y la tripulación?

En el caso de la posición inglesa, la decisión del Tribunal de apelación inglés deja en claro que las empresas de seguro y los Clubs P&I pueden seguir ofreciendo los seguros K&R a los propietarios de buques, ya que el pago de rescate no es un acto ilegal o contrario a los intereses públicos. En cambio, bajo la postura estadounidense, un seguro K&R puede ser nulo, ya que adolece de “causa torpe”, por tal motivo, el reembolso bajo el seguro K&R podría ser inexigible. Hasta el momento, el gobierno de los Estados Unidos no ha aclarado el alcance de la Orden del Ejecutivo de abril de 2010⁸⁰³, ya que solamente dos buques con bandera estadounidense han sido capturados por parte de los piratas de Somalia, el buque MV MAERSK ALABAMA en abril de 2009, y posteriormente el yate SV Quest, en febrero de 2011. En ninguno de estos casos, el incidente pirata ha concluido con el pago de un rescate⁸⁰⁴.

⁸⁰³ Sobre el pago de rescate a la luz de la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos, SHAPIRO (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, “U.S. Approaches to Counter-Piracy”, 30 de marzo de 2011, obtenido en: <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/159419.htm> (consultado el 30 de marzo de 2011)), Secretario Asistente de la oficina de Asuntos Políticos Militares, manifestó que el Gobierno de los Estados Unidos está en contra del pago de rescates a los piratas de Somalia, debido a que dichos pagos fomenta el negocio de la piratería. Sin embargo, en ningún momento, SHAPIRO calificó el pago de rescate como un acto ilegal con base en la Orden del Ejecutivo de abril de 2010.

⁸⁰⁴ En cuanto a los buques estadounidenses atacados por piratas somalíes, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Updating U.S. Counterpiracy Action Plan Gains Urgency as Piracy Escalates off the Horn of Africa... cit.*, p. 1

Sobre el secuestro del yate SV Quest, podemos señalar que los cuatro tripulantes fueron asesinados por los piratas de Somalia. Las autoridades navales estadounidenses vigilaban el yate secuestrado, pero no pudieron evitar el asesinato de los tripulantes

28.8 La piratería en el seguro marítimo de mercancías

En el seguro marítimo de mercancías, las condiciones de la Cláusula de Carga (A) cubren el riesgo de piratería. En cambio, las Cláusulas (B) y (C) del Instituto de Londres, sus correlativas en el mercado americano, las Cláusulas de Carga con Avería y Libre de Avería Particular, así como la Cláusula de Carga de Todos los Riesgos del Instituto Americano, excluyen la piratería de los riesgos marítimos⁸⁰⁵.

La cláusula 6.2 de las condiciones (A) del Instituto de Londres expresamente señala que la piratería no está incluida en las excepciones de guerra. En contrasentido, las cláusulas 6.2 de las condiciones (B) y (C) no hacen esta mención. Por tal motivo, los actos de piratería están excluidos de los riesgos marítimos ordinarios de estas dos últimas condiciones inglesas. Asimismo, la cláusula 1 de las modalidades (B) y (C), referida a los riesgos cubiertos, no contempla la cobertura de la piratería⁸⁰⁶.

En el caso de los tres tipos de condiciones estadounidenses para carga, la piratería está incorporada dentro de las exclusiones de libre de Captura e Incautación (F.C.&S.). En concreto, la cláusula de las garantías F.C.&S. excluye a la piratería de los riesgos marítimos ordinarios, en cada una de las condiciones estadounidenses.

⁸⁰⁵ Vid. AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, American Institute Cargo Clauses 2004, All Risks, 1 de enero de 2004; AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, American Institute Cargo Clauses 2004, with Average, 1 de enero de 2004; AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, American Institute Cargo Clauses 2004, Free of Particular Average-American Conditions, 1 de enero de 2004; LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, Institute Cargo Clauses (A), 1 de enero de 2009, Londres; LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, Institute Cargo Clauses (B), 1 de enero de 2009, Londres; LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, Institute Cargo Clauses (C), 1 de enero de 2009, Londres.

Al respecto, véase AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, "AIMU All Risks Cargo Clauses (1/1/2004) Compared with the London Institute Cargo Clauses (A) (1/1/2009)", 2009, obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/AllRisks.pdf> (consultado el 20 de junio de 2011)

⁸⁰⁶ En estos términos, véase RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis, op. cit., p. 267. También, Ruiz Sorao, José María [et al], op. cit., p. 358

Los cargadores deben incorporar a la póliza las Cláusulas de Guerra del Instituto o, en el caso del mercado estadounidense, la Póliza Abierta de Riesgo de Guerra, por medio del pago de una prima adicional, para amparar su mercancía en contra de los riesgos de guerra⁸⁰⁷. No obstante, las mercancías aseguradas bajo las condiciones inglesas (B) y (C) encuentran un vacío relacionado con la cobertura del riesgo de piratería. Como anteriormente señalamos, las cláusulas (B) y (C) no contemplan la cobertura del riesgo de la piratería, ni tampoco incluyen a la piratería dentro de la cláusula de exclusión de los riesgos de guerra. Por su parte, las Cláusulas de Guerra del Instituto no hace mención del riesgo de la piratería, por tal motivo esta cláusula no cubre los daños, pérdidas o gastos ocasionados por los actos de piratería. Esta situación genera que la mercancía asegurada bajo las cláusulas (B) o (C) no está cubierta contra el riesgo de piratería, ni aún anexando a la póliza las Cláusulas de Guerra del Instituto. En cambio, la mercancía asegurada en los términos de la cláusula (A), está amparada contra el riesgo de piratería, ya que dicha cláusula otorga una cobertura en contra de todos los riesgos y no excluye expresamente a la piratería dentro de su cláusula de exclusión de guerra⁸⁰⁸. La cobertura de la cláusula (A) en contra de la piratería ha quedado claramente definida en la decisión del caso *Masefield v Amlin*, que anteriormente hemos comentado de forma amplia.

Al igual que el seguro de casco, el Comité Conjunto de Carga determina un grupo de áreas de mayores riesgos asociados con la piratería. Por lo tanto, los asegurados deben pagar una prima adicional a su compañía asegurado, cuando su mercancía transite o esté almacenada en las áreas listadas por el Comité Conjunto de Carga⁸⁰⁹.

⁸⁰⁷ *Vid.* AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, War Risk Open Policy (Cargo), 2 de diciembre de 1993. Asimismo, LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, Institute War Clauses (Cargo), 1 de enero de 2009, Londres.

⁸⁰⁸ En estos términos, véase RUIZ SOROA, José Luis [et al], *op. cit.*, p. 408. También, RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis, *op. cit.*, 267

⁸⁰⁹ En relación a la lista de áreas con mayor riesgo, véase INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, Resolución del Comité Conjunto de Carga sobre la

En el multicitado caso *Masefield vs Amlin* [2011], el tribunal inglés también clarificó algunos elementos del seguro marítimo de mercancías⁸¹⁰. Como anteriormente señalamos, el buque cisterna “Bunga Melati Dua” fue capturado por piratas somalíes, el 19 de agosto de 2008, durante su viaje de Malasia a Rotterdam. El buque transportaba biodisel, de los cuales dos tercios eran propiedad de la compañía Masefield. Un mes después de la captura, la compañía Masefield presentó una Noticia de Abandono a la compañía de seguros Amlin, quien denegó dicha noticia. Diez días después de la Notificación de Abandono, el buque, la carga y los tripulantes fueron liberados por los piratas. En consecuencia, el buque arribó a Rotterdam el 20 de octubre de 2008. La compañía Masefield solicitó al tribunal la recuperación de 7 millones de dólares bajo la póliza de seguro por la pérdida total de la carga. La compañía asegurada sostuvo que la captura por piratas crea un inmediata pérdida actual total. La compañía aseguradora argumentó que la carga no fue una pérdida irremediable, ya que las negociaciones de rescate tenían grandes posibilidades de concretarse. El tribunal inglés sostuvo en su decisión que el propietario de la carga no estaba irremediablemente desprovisto de la propiedad si es legal y físicamente posible recuperar la mercancía, aún si tal recuperación puede ser alcanzada únicamente por medio de esfuerzos y gastos desproporcionados.

28.9 El terrorismo: un riesgo de guerra dentro del seguro marítimo

Aunque el terrorismo y la piratería están dentro de los riesgos de guerra, estas dos amenazas a la protección marítima son diferentes a la luz del

lista global de vigilancia de carga, JC2004/039, 6 de septiembre de 2004, Londres; LLOYD'S MARKET ASSOCIATION, “Global Cargo Watch List”, obtenido en: <http://www.the-lma.com/> (consultado el 3 de mayo de 2011).

⁸¹⁰ Con respecto al caso *Masafiel v Amlin* y sus consecuencias en el seguro marítimo de mercancías, véase CLYDE & CO, “Shipping and insurance update Piracy... cit.”; SYMONS, Andrew/Houston, Katies, *op. cit.*; KNOTT, John, *op. cit.*; y GOSLING, James, *op. cit.*

seguro marítimo. Como ya mencionamos, la decisión del caso *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. Ltd.* (1908) diferencia los actos de piratería de los actos de terrorismo. Los piratas y los terroristas tienen diferentes fines, ya que estos últimos tienen una motivación política. Además, la situación del riesgo del terrorismo dentro del seguro marítimo es más clara, ya que no existen dudas sobre si el terrorismo es un riesgo ordinario o un riesgo de guerra. Actualmente, el riesgo del terrorismo está excluida de la cobertura ordinaria del seguro de casco, del seguro P&I y del seguro de facultades.

En el seguro de casco, el riesgo del terrorismo ha estado excluido de los riesgos de navegación. La edición 1.10.70 de las ITCH excluía al terrorismo por medio de la cláusula (*Explosive and Weapon of War Clause*). Esta cláusula excluía las pérdidas, daños, responsabilidades o gastos que tuvieran origen en la detonación de un explosivo o cualquier artefacto de guerra, realizada por una persona de forma dolosa o con fines políticos⁸¹¹. Actualmente, las condiciones ITCH 1.10.83, ITCH 1.111.95 y IHC 1.11.03 también excluyen el riesgo del terrorismo de la cobertura ordinaria. Por tal motivo, la Cláusula de Huelga y Guerra para las condiciones ITCH 1/10/83, 1/11/95 y IHC 1/11/03 establece que el seguro cubre las pérdidas o daños del buque causados por cualquier terrorista o persona que actúa con dolo o por un motivo político. En el mismo sentido, las cláusulas de casco del Instituto Americano de 2009 también excluyen al riesgo de terrorismo de la cobertura ordinaria. A diferencia de las condiciones inglesas, las cláusulas AIHC de 2009 americanas no utilizan el término de actos de terrorismo. No obstante la sección de Guerra, Huelga y Exclusiones Relacionadas (*War Strikes and Related Exclusions*) de las AIHC de 2009 excluye el riesgo del terrorismo a través de la descripción de los actos de terrorismo⁸¹². Igualmente, el Plan de Seguro Marítimo de Noruega no contempla a los

⁸¹¹ Al respecto, véase RUIZ SOROA, José María, *op. cit.*, pp. 288-289

⁸¹² Sobre el particular, véase AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, "Summary of Changes to the Hull War Risks and Strikes Clauses (Form 87B-108)", septiembre de 2009, obtenido en: <http://www.aimu.org/formsmenu.html> (consultado el 11 de marzo de 2011).

actos de terrorismo dentro de los riesgos de la navegación.

Al igual que el caso de actos de piratería, los propietarios del buque que deseen cubrir su buque contra el riesgo de terrorismo deben contratar, por medio del pago de una prima adicional, la cobertura de riesgos de guerra proveída por el mercado de seguros ordinario o la cobertura de riesgos de guerra ofrecida por los Clubs P&I o los Clubs de Riesgo de Guerra.

Además, de la misma forma que en la piratería, la lista de las zonas de mayor riesgo percibido del Comité Conjunto de Guerra del Mercado de Londres también abarca un grupo de puertos, costas y lugares con alto riesgo de presentar un incidente relacionado con el terrorismo marítimo. Como anteriormente señalamos, las compañías de seguro, los Clubs P&I y los Clubs de Guerra utilizan esta lista para establecer una serie de áreas de prima adicional. Al igual que en la piratería, el propietario del buque deben informar a la compañía de seguros o al Club de Guerra sobre la posible entrada de su buque a una área listada. En consecuencia, el asegurador puede establecer el pago de una prima adicional para cubrir los incidentes del buque asegurado durante su estancia en las áreas listadas. La cuantía de la prima adicional está determinada por la zona marina de navegación o el puerto de visita. El asegurado pierde la cobertura del seguro, cuando no realiza la notificación previa u omite el pago de la prima adicional. En tales supuestos, el asegurador no es responsable de las pérdidas, daños, responsabilidades o gastos surgidos como consecuencia de un accidente ocurrido al buque asegurado durante su navegación en las áreas listadas⁸¹³. En cuanto al seguro P&I, la situación del riesgo de terrorismo dentro del seguro P&I es más claro que en el caso de los actos de piratería. Las reglas

⁸¹³ En cuanto a las zonas de mayor riesgo en el seguro de casco, véase SWEDISH CLUB, "War Risk Insurance 2011-Notice of Cancellation, H&M 391/2010", obtenido en: www.swedishclub.com (22 de diciembre de 2010); UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Change to Additional Premium Areas, UKWR C10-2010... cit.; UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Change to Additional Premium Area, UKWR C5-2010... cit.; UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, Defences Ageinst Piracy-Best Management Practices, UKWR C6-2010... cit.

de los Clubs P&I no incluyen al riesgo de terrorismo dentro de la cobertura ordinaria del seguro.

Algunas cláusulas de riesgo de guerra del seguro P&I excluye los daños o pérdidas ocasionados por armas biológicas o bioquímicas. En cambio, el Grupo internacional de Clubs P&I provee una cobertura especial para los daños y las lesiones personales, así como la muerte de los tripulantes del buque.

En el seguro marítimo de carga, las Cláusulas de Carga (A), (B) y (C) del Instituto de Londres, así como sus correlativas en el mercado americano, las Cláusulas de Carga de todos los riesgos, con Avería y Libre de Avería Particular del Instituto Americano, excluyen el riesgo del terrorismo de la cobertura ordinaria⁸¹⁴.

Dentro de las condiciones inglesas, en 1982, los actos terroristas fueron incluidos en los riesgos de huelgas. Actualmente, la cláusula 7.3 de exclusión de huelgas, elimina al terrorismo de los riesgos marítimos. En consecuencia, el riesgo del terrorismo está cubierto por la cobertura de las Cláusulas de Huelgas del Instituto para el seguro marítimo de mercancías (*Institute Strikes Clauses (Cargo)*), que se obtiene a través del pago de una prima adicional. La cobertura de la Cláusula de Huelgas del Instituto abarca tanto las pérdidas producidas por la detonación de explosivos como la captura de las mercancías por terroristas⁸¹⁵.

Igualmente, los endosos de Huelgas, Motines y Revueltas Civiles (*Strikes, Riots & Civil Commotions*) del AIMU también cubren los pérdidas o daños

⁸¹⁴ Sobre la exclusiones de huelga del Instituto de Londres y del AIMU, véase AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, "AIMU All Risks Cargo Clauses (1/1/2004) Compared with the London Institute Cargo Clauses (A) (1/1/2009)... cit.;" AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, "AIMU FPA and WA Cargo Clauses (1/1/2004) Compared with the London Institute Cargo Clauses (B) and (C) (1/1/2009)", obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/FPA&WA.pdf> (consultado el 15 de enero de 2011).

⁸¹⁵ Respecto a la cláusula 7 de los términos ingleses, véase RUIZ SOROA, José María, op. cit., pp. 359-360. También, HUDSON, N. Geoffrey, op. cit., p. 313

ocasionados por los actos de una o más personas, sean o no agentes de un poder soberano, llevados a cabo con fines políticos, terroristas o ideológicos⁸¹⁶.

La Cláusula de Huelga del Instituto y el endoso de Huelgas, Motines y Revueltas Civiles del AIMU tienen diferencias. En primer lugar la condición inglesa no está sujeta a condiciones. Además, las condiciones americanas abarcan motivos políticos, religiosos o ideológicos, pero no contemplan los fines religiosos. Asimismo, las condiciones del AIMU excluye las pérdidas, daños o gastos originados por armas, dispositivos o materiales químicos, biológicos, bioquímicos o electromagnéticos. No obstante, las condiciones de la AIMU cubren los daños, pérdidas o gastos que resulten de los actos terroristas de forma accidental o deliberada⁸¹⁷.

Al igual que el seguro de casco, el Comité Conjunto de Carga determina un grupo de áreas de mayores riesgos asociados dentro la cobertura de guerra y huelga. El Comité enumera una serie de puertos o zonas marinas, en donde la mercancía en tránsito o almacenada corre un mayor riesgo de lo habitual. Por lo tanto, los asegurados deben pagar una prima adicional a su compañía asegurado, cuando su mercancía transite o entre en las áreas listadas por el Comité Conjunto de Carga. En el caso del mercado estadounidense, el endoso de Huelgas, Motines y Revueltas Civiles del AIMU contempla la posibilidad de que el asegurador pueda exigir al Asegurado el pago de primas adicionales.

⁸¹⁶ Sobre el particular, véase AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *Strikes, Riots & Civil Commotions*, form 12, 1 de enero de 2008.

⁸¹⁷ Al respecto, véase AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, “AIMU Strikes, Riots & Civil Commotions Forms 12 and 12A (1/1/08) and Accumation Clause (4/30/2008) Compared with the Equivalent London Institute Clause”, obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/SR&CC.pdf> (consultado el 2 de abril de 2011)

29 Las repercusiones de las amenazas a la protección marítima en los contratos de fletamento

Las amenazas en contra de la protección marítima han modificado las obligaciones y las responsabilidades de las partes implicadas en el transporte marítimo. Por lo tanto, algunas cláusulas relacionadas con tales amenazas han surgido en el mundo del transporte marítimo. Las partes interesadas deben integrar tales cláusulas en sus respectivos contratos de transporte marítimo.

A continuación analizamos las cláusulas relacionadas con las amenazas en contra de la protección marítima.

29.1 Las cláusulas sobre piratería de los contratos de fletamento

Algunas asociaciones internacionales, como el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) e INTERTANKO, han redactado cláusulas-tipo para salvaguardar la seguridad del buque, de la carga y de los miembros de la tripulación, como las cláusulas de hielos, piratería y guerra. En particular, la cláusula de piratería es incorporada en las distintas clases de pólizas de fletamento, con la finalidad de regular los derechos y deberes de las partes, así como para evitar las situaciones que se derivan de los actos de piratería⁸¹⁸. En concreto, tanto el BIMCO como INTERTANKO han publicado algunas cláusulas-tipo para evitar los conflictos contractuales entre las partes de un contrato de fletamento, cuando existe la amenaza de un ataque pirata en una zona marina específica⁸¹⁹.

⁸¹⁸ Respecto a las cláusulas para salvaguardar la seguridad del buque, de la tripulación y de la carga, MARTÍNEZ JIMÉNEZ (*Los contratos de explotación del buque*, VLEX-284076, enero de 1991, obtenido en: <http://vlex.com/vid/284076>), señala que este tipo de cláusulas evitan y regulan las situaciones derivadas de los riesgos de hielo y guerra, y al mismo tiempo, refuerzan la obligación impuesta por la cláusula "puerto seguro".

⁸¹⁹ Vid. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1, marzo de 2009, Bagsvaerd.

La primera cláusula de piratería de la BIMCO fue publicada en marzo de 2009. No obstante, la BIMCO ya había incorporado el tema de la piratería dentro de alguna de sus cláusulas-tipo. En particular, las cláusulas de Riesgo de Guerra es la antecesora de las cláusulas de Piratería de la BIMCO, ya que incorpora a la piratería dentro de sus riesgos de guerra. Actualmente, la cláusula de Piratería y la cláusula de Riesgo de Guerra de la BIMCO funcionan de forma paralela. Aunque el estudio detallado de la Cláusula de Riesgo de Guerra lo realizaremos posteriormente en el apartado correspondiente, podemos señalar que existen diferencias entre estos dos tipos de cláusulas. Las Cláusulas de Riesgo de Guerra dan elementos contractuales esenciales para guiar a las partes de contrato, cuando una circunstancia extrema interviene y añade un nivel de riesgo a la aventura marítima que no fueron contemplados por las partes al momento de concluir el contrato. Además, las Cláusulas de Riesgo de Guerra son útiles en temas de seguro y desviación de ruta ante un riesgo potencial de ataque de pirata. En cambio, los supuestos de la Cláusula de Riesgo de Guerra para asignar los costes de las medidas de protección adicionales y de otros temas relacionados, derivados de la navegación del buque por una zona de alto riesgo, no son los más óptimos para el caso de la piratería. Asimismo, debemos señalar que no todas las cláusulas-tipo de riesgo de guerra incorporan a la piratería dentro de su definición de riesgos de guerra, como ocurren con la cláusula 35 de la Shelltime 4. La cláusula de la póliza de fletamento Shelltime 4 no hace una mención expresa de los actos de piratería dentro de su delimitación de riesgos de guerra⁸²⁰. Por los motivos antes expuestos, el BIMCO elaboró las cláusulas de piratería, con el objetivo de consolidar en una sola disposición las posiciones contractuales de las partes en relación con la amenaza de piratería⁸²¹. En marzo de 2009, la BIMCO publicó la cláusula de piratería para fletamentos por tiempo.

⁸²⁰ Al respecto, véase SEMARK, David, "Piracy Risks and Charterer's Orders", publicado en Standard Bulletin, noviembre de 2008, p. 6, obtenido en: www.standard-dub.com (consultado el 4 de junio de 2011).

⁸²¹ Vid. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1... cit; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2, noviembre de 2009, Bagsvaerd.

La cláusula de piratería de marzo de 2009 está caracterizada por los siguientes tres elementos⁸²²: 1) El derecho de los propietarios de rehusar la orden del fletador sobre la entrada del buque a áreas de alto riesgo, cuando exista actos reales, amenazas o reportes de ataque pirata; 2) la asignación de los costes adicionales en materia de medidas de protección y de seguro marítimo, cuando el dueño accede a navegar a través de un área de alto riesgo; y 3) los efectos sobre los fletes devengados durante el período de secuestro del buque por parte de los piratas.

Igualmente, la cláusula de piratería de INTERTANKO para fletamento por tiempo (*INTERTANKO Piracy Clause-Time Charterparties*) también engloba los tres elementos antes señalados.

En relación al derecho del propietario de rehusar la orden del fletador, la cláusula de piratería de marzo de 2009 buscaba un uso restrictivo de esta facultad, ya que el capitán o propietario del buque no puede rehusar la orden del fletador, con base en un riesgo general de ataque pirata⁸²³. Esta misma situación también está presente en la Cláusula de piratería revisada. Por lo cual, tanto en la cláusula de marzo de 2009 como en la cláusula revisada, la evaluación del riesgo del capitán o del propietario debe estar basada en las características de su buque, de su trayecto de viaje y de otros factores, tales como el tiempo de tránsito⁸²⁴. La Cláusula de Riesgo de Guerra de la BIMCO también permite que el propietario pueda rehusar la orden del fletador de navegar por un área de alto riesgo, cuando el capitán o el propietario consideran que el buque estará en riesgo de un ataque pirata. No obstante, la cláusula de piratería de 2009 aplicaba aún cuando el riesgo de

⁸²² En relación a las características de la cláusula de piratería de la BIMCO, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1... cit.; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2... cit.

⁸²³ Vid. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties, marzo de 2009, Bagsvaerd.

⁸²⁴ En relación a la evaluación del riesgo de ataque pirata por parte del capitán, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1... cit.

piratería no ha escalado desde la fecha del contrato⁸²⁵.

En los casos de rechazo de las órdenes del fletador, la cláusula de piratería de marzo de 2009 establecía que el propietario del buque debía notificar al fletador el rechazo de la orden. A partir de entonces, el fletador podía proporcionar una orden de viaje alternativo. El tiempo perdido a causa por el cumplimiento de la orden del fletador no podía ser considerado como una causa para cesar el arrendamiento. Además, el fletador debía indemnizar al propietario por cualquier reclamación que pudiera surgir de los poseedores de los conocimientos de embarque y de terceras partes⁸²⁶. Por su parte, en caso de riesgo de ataque pirata, la cláusula de INTERTANKO estipula que el propietario tiene el derecho de tomar una ruta alternativa en lugar de la ruta normal, hacia el siguiente puerto de escala y, en tal caso, el propietario debe avisar al fletador la ruta alternativa, una estimación de duración del viaje y de consumo de combustible, así como una hora estimada de arriba.

En el caso que el propietario accedía a navegar por el área de alto riesgo, la cláusula de piratería de marzo de 2009 permitía que el propietario pudiera realizar ciertas acciones tendientes a garantizar una navegación segura a través de las áreas de riesgo. Por lo tanto, la cláusula establecía que el propietario del buque tenía la libertad de implementar las siguientes acciones⁸²⁷:

⁸²⁵ Sobre las diferencias entre la Cláusula de Piratería y la Cláusula de Riesgos de Guerra, véase En relación al derecho del propietario de rehusar la orden del fletador, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised, no. 5, 3 de diciembre de 2004, Bagsvaerd; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1... cit.; SKULD, "Charterparties-piracy", 12 de mayo de 2011, obtenido en: <http://www.skuld.com/Publications/Piracy/Charterparties/> (consultado el 12 de mayo de 2011); CLARK, Julian, "United Kingdom: Charter Terms Develop to Address Increased Piracy Risks", obtenido en: www.mondaq.com (consultado el 2 de abril de 2010).

⁸²⁶ Al respecto, véase GARD, "Piracy and time charterparty clauses-Risk shifting or risk sharing?", publicado en Gard News, número 195, agosto-octubre de 2009, obtenido en: www.gard.no (consultado el 20 de julio de 2011).

⁸²⁷ Sobre la explicación de las medidas que puede realizar el propietario del buque para garantizar una navegación segura a través de un área de riesgo, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1... cit.

1. navegar en convoy, usar escolta, evitar la navegación de día o de noche, ajustar la velocidad o el curso, o contratar personal de seguridad o equipo de protección del buque;
2. cumplir con las órdenes, instrucciones o recomendaciones de cualquier asegurador que tenga la autoridad para dar las mismas, con base en las disposiciones del seguro marítimo.
3. cumplir con las ordenes, instrucciones o recomendaciones del Estado de bandera, del Estado del propietario o cualquier Estado, organización internacional o autoridad militar con facultades para realizar este tipo de ordenes o instrucciones;
4. Obedecer las disposiciones de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o de cualquier otro órgano supranacional, así como los señalamientos de la ley nacional del propietario del buque.

Además, en tales casos, la cláusula de piratería de marzo de 2009 establecía que el fletador debía indemnizar al propietario por cualquier reclamación que pudiera surgir de los conocimientos de embarque o de terceras partes causados por la orden de paso a través de un área de alto riesgo.

En términos parecidos, la cláusula de piratería de INTERTANKO también prevé una serie de medidas de protección, las cuales pueden ser implementadas por el el propietario para reforzar la protección del buque durante su estancia en una zona de alto riesgo.

Con respecto a la asignación de costes adicionales derivados del tránsito del buque por un área de riesgo, la cláusula de piratería de marzo de 2009 contemplaba los siguientes supuestos⁸²⁸:

1. Los costes adicionales surgidos del paso del buque por un área de alto riesgo, como son las primas o seguros adicionales, el personal de seguridad o las medidas preventivas para evitar los ataques pirata,

⁸²⁸ *Ibidem.*

- serían a cargo del fletador. Además, cualquier pérdida de tiempo derivada de la espera de un convoy, la ejecución de una ruta recomendada, la reducción de velocidad, o la toma de medidas para minimizar el riesgo, serían a cuenta del fletador y el buque permanecía en arrendamiento.
2. Las obligaciones del propietario surgidas de las condiciones de empleo, como el pago de bonos o salarios adicionales a los miembros la tripulación, generadas por la navegación dentro de un área peligrosa, serían reembolsados a los propietarios por los fletadores.
 3. Las coberturas de seguro o las primas adicionales requeridas al propietario del buque por parte de sus aseguradores, como consecuencia del paso del buque a través un área con riesgo de ataque pirata, serían reembolsados al propietario por el fletador.

En términos similares a la cláusula BIMCO, la cláusula de piratería de INTERTANKO realiza una asignación de costes adicionales, en los tres rubros antes indicados.

Además, la cláusula de piratería de marzo de 2009 también señalaba que en caso de ataque pirata, el tiempo perdido sería por cuenta del fletador y el buque permanecería en arrendamiento. En consecuencia, el fletador debía pagar los fletes devengados durante todo el tiempo que el buque permaneciera secuestrado por los piratas. Además, el propietario del buque debía mantener informado al fletador sobre los esfuerzos realizados para la liberación del buque. Igualmente, la cláusula de piratería de INTERTANKO estipula que el buque permanecerá en arrendamiento durante todo el periodo de secuestro del mismo.

Los participantes en el contrato de fletamento no incorporaron la cláusula de piratería de marzo de 2009 dentro de las pólizas de fletamento, debido a que los fletadores consideraban que los términos de la cláusula son más favorables para los intereses de los propietarios. Al respecto, BIMCO señala

que los fletadores no estaban conformes con las disposiciones de la cláusula relativas al pago del flete durante el periodo de detención, ya que los secuestros de los buques pueden durar mucho tiempo, mientras tanto el fletador debe seguir pagando los fletes devengados, lo que generaba que la incorporación de esta cláusula fuese muy onerosa para ellos⁸²⁹. Además, los fletadores también señalaron que las disposiciones de la cláusula otorgaban muchas facultades al capitán o al propietario, ya que ambos podían decidir unilateralmente que existe un alto riesgo de ataque pirata sobre el buque, lo cual permitía que el propietario tuviese el derecho de rehusar la orden del fletador y solicitar una ruta alternativa. Por tales razones, la BIMCO revisó los términos de la Cláusula de Piratería de marzo de 2009. En noviembre de 2009, la BIMCO difundió la cláusula de piratería revisada para contratos de fletamento, en respuesta a las peticiones de los participantes en el sector del transporte marítimo, así como otras dos cláusulas de piratería relacionadas con los contratos de fletamento por viaje y con los contratos para viajes consecutivos y contratos de fletes⁸³⁰.

La cláusula de piratería revisada para contratos de fletamento por tiempo mantiene el derecho del propietario de evitar las áreas que presentan un riesgo real de ataque pirata sobre su buque⁸³¹. No obstante, las enmiendas de la cláusula de piratería revisada modifican los riesgos contemplados en la

⁸²⁹ Al respecto, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2... cit.

En el mismo sentido, la aseguradora GARD ("Piracy and time charterparty clauses-Risk shifting or risk sharing?... cit.) señala que las cláusulas de BIMCO y de INTERTANKO favorecen los intereses de los propietarios, ya que establece lo siguiente: 1) en caso de secuestro del buque por parte de los piratas, el buque permanecerá en arrendamiento por tiempo indefinido; y 2) la cláusula traslada los costes adicionales al fletador, como los seguros o primas adicionales. Por tal motivo, la cláusula no crea un riesgo compartido entre el propietario y el fletador durante la navegación del buque a través de áreas de alto riesgo.

⁸³⁰ Vid. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2009, noviembre de 2009, Bagsvaerd; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties, noviembre de 2009, Bagsvaerd; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, BIMCO Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs, noviembre de 2009, Bagsvaerd.

⁸³¹ Con respecto a los efectos de la Cláusula de Piratería para Fletamento por Tiempo revisada, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2... cit.

cláusula anterior. Por tal motivo, esta nueva cláusula también puede ser invocada en los casos de robo con violencia, con la finalidad de englobar los robos a mano armada realizados en las aguas de Nigeria con fines políticos. En consecuencia, el propietario debe notificar al fletador la negativa de proceder o continuar en un área que presenta actos de piratería, robos con violencia o secuestros reales, amenaza o reportados. En cambio, la cláusula de piratería de INTERTANKO solamente permite el rechazo de la orden del fletador, cuando existe el riesgo de acto de piratería.

De la misma forma que en la cláusula de piratería de marzo de 2009, la cláusula revisada señala que el fletador está obligado a señalar una orden de viaje alternativo. Igualmente, el fletador debe indemnizar al dueño del buque por las reclamaciones surgidas de los poseedores del conocimiento de embarque. Sin embargo, en la cláusula de piratería revisada, la responsabilidad del fletador abarca las reclamaciones surgidas tanto por la espera de tal orden como por la ejecución del viaje alternativo. Asimismo, la cláusula de piratería revisada no varía las libertades que tiene el propietario para hacer más seguro y protegido el paso del buque a través de las áreas de riesgo.

Además, la cláusula de piratería revisada conserva la asignación de costes relacionada con el rechazo o la aceptación de la orden del fletador, por parte del propietario. No obstante, en ningún caso la disposición relativa al reembolso del coste de los seguros adicionales abarca el seguro K&R⁸³².

La cláusula de piratería revisada modifica las disposiciones relativas a la permanencia del arrendamiento durante el periodo de secuestro del buque, ya que la obligación de pagar el flete cesa a partir del día 91 después de la captura del buque, y se reanuda una vez que el buque es liberado. Asimismo, el fletador no es responsable por la pérdida de la fecha de

⁸³² En estos términos, véase GARD, "BIMCO Piracy Clauses update", publicado en Gard News, número 198, mayo-julio 2010, obtenido en: www.gard.no (consultado el 21 de junio de 2011); BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2... cit.

reenvío, como consecuencia de la captura del buque por piratas⁸³³. En contrasentido, como anteriormente señalamos, la cláusula de INTERTANKO mantiene la obligación del pago de fletes devengados durante toda la duración del secuestro.

En la cláusula de piratería para viajes consecutivos y contratos de fletes, el propietario puede evitar la entra del buque a un puerto, zona marina, ruta marítima, canal o cualquier parte de la ruta acostumbrada, para impedir que el buque, su carga o su tripulación estén expuesto a ataques piratas, robo con violencia o secuestro. En consecuencia, el propietario tiene el derecho de tomar una ruta alternativa para el puerto de descarga⁸³⁴. El propietario debe informar al fletador su decisión de tomar una ruta alternativa. Además, si el buque está involucrado en otros viajes consecutivos, el propietario también tiene derecho a tomar una ruta alternativa hacia el puerto de carga. Al igual que las disposiciones para fletamento por viaje, la cláusula para viajes consecutivos también puede ser invocada si el riesgo de piratería existe al momento de la conclusión del contrato o surge con posterioridad. Asimismo, la cláusula para viajes consecutivos permite que el propietario pueda implementar medidas de seguridad adicionales, con la finalidad de garantizar la protección del buque durante su navegación a través de áreas de alto riesgo. Los costes derivados de la implementación de medidas de protección adicionales son compartidos entre el propietario y el fletador. Además, cuando el propietario decide tomar una ruta alternativa, la cláusula provee una fórmula para ajustar el flete. De la misma forma, el fletador debe reembolsar al propietario la mitad de los costes relacionados con las áreas de prima adicional, exigidos por los aseguradores del propietario. Si el

⁸³³ Con respecto al periodo límite de 90 días, la BIMCO (Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2... cit.) explica que el Grupo de Trabajo tomó en cuenta el tiempo promedio que dura un buque secuestrado antes de su liberación, para determinar el término de 90 días de la subcláusula (f). Además, el arrendamiento del buque no cesará después de los 90 días. La obligación del pago de arrendamiento del fletador se suspende después del día 90 y se reanuda con la liberación del buque.

⁸³⁴ Sobre los efectos de la cláusula de piratería para viajes consecutivos y contratos de flete, véase GARD, "BIMCO Piracy Clauses update... cit.; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs, número 3, noviembre de 2009, Bagsvaerd.

buque es secuestrado por piratas, el fletador es responsable de la mitad de la tasa de demora durante el periodo de detención.

En el caso de fletamentos por viaje, la cláusula de piratería de la BIMCO difiere de las dos cláusulas anteriores, ya que dentro de la cláusula de piratería para fletamento de viaje los propietarios no puede elegir una ruta alternativa para el puerto de descarga, si el riesgo de piratería existía al momento de la realización del contrato. En cambio, los propietarios tienen derecho a modificar la ruta, cuando el peligro de un ataque pirata ha aumentado después de suscribir el contrato. Además, los costos y riesgos originados por la ruta alternativa deben ser a cuenta del propietario. La cláusula de piratería para fletamento por viaje debe ser incorporada en los conocimientos de embarque emitidos en virtud del contrato de fletamento. Al igual que los otros dos tipos de cláusulas de piratería de la BIMCO, la cláusula para fletamento por viaje establece que cualquier omisión u acción realizada en cumplimiento de esta cláusula no podrá ser considerada como una desviación injustificada y, que en caso de conflicto entre la cláusula de piratería y las otras provisiones del contrato de fletamento, la cláusula de piratería prevalecerá frente a las demás⁸³⁵.

En cambio, con base en la cláusula de piratería de INTERTANKO para fletamento por viaje (INTERTANKO Piracy Clause - Voyage Charterparties), el propietario puede tomar una ruta alternativa aunque el riesgo de la piratería no haya aumentado desde el momento de la conclusión del contrato. Además, los costes generados por la toma de la ruta alternativa deben ser reembolsado por el fletador al propietario. Igualmente, los costes adicionales originados por la navegación en una zona de alto riesgo, como primas de seguro adicionales y sueldos extras de la tripulación son a cuenta del fletador.

En contrasentido, la cláusula de NYPE es más favorable para los intereses

⁸³⁵ Sobre los desvíos injustificados de la ruta pactada en el Derecho español, véase SIERRA NOGUERO, Eliseo, *El contrato de fletamento por viaje... cit.*, pp. 209-216.

del fletador.

29.2 La suspensión del pago de fletes durante el secuestro del buque por parte de los piratas.

A partir del aumento de los incidentes de piratería en el Golfo de Adén, el pago de los fletes devengados durante el periodo de secuestro del buque ha sido un punto de conflicto entre los propietarios del buque y los fletadores. Como anteriormente hemos señalado, algunas cláusulas elaboradas por la industria naviera han logrado crear un consenso en este punto, como ocurre con las cláusulas de piratería de la BIMCO y de INTERTANKO. Como ya hemos indicado, las cláusulas de piratería de BIMCO señalan que el fletador debe seguir pagando los fletes devengados durante los primeros 90 días de retención del buque, y a partir del día 91 dicha obligación cesa hasta la liberación del buque. Por lo tanto, las cláusulas de piratería de BIMCO establecen que existe un periodo de suspensión del devengo del flete (*off-hire*), desde el día 91 del secuestro hasta la liberación del buque. Por su parte, las cláusulas de piratería de INTERTANKO determina que la obligación del pago de fletes devengados continúan durante todo el periodo de secuestro del buque. En consecuencia, las cláusulas de piratería de INTERTANKO no establecen un periodo de suspensión del devengo de flete⁸³⁶.

En cambio, esta situación no estaba tan clara bajo la póliza de fletamento NYPE 1946 desarrollada por la Asociación de corredores y consignatarios

⁸³⁶ En relación a la inserción de las cláusulas de piratería de BIMCO y de INTERTANKO para evitar conflictos entre las partes surgidos de un secuestro del buque realizado por piratas, véase J&A GARRIGUES, "Sentencia de 11 de junio de 2010 de UK High Cort ("Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd [2010] EWHC 1340 (Comm)- The "Saldanha"). No suspensión del devengo del flete durante período de apresamiento de un buque fletado por tiempo por piratas somalíes", publicado en Boletín marítimo y transporte, número 3, septiembre de 2010, pp. 7-8; SKULD, "Charterparties-piracy... cit.

de los Estados Unidos (*Association of Ship Brokers and Agents, ASBA*)⁸³⁷. Las disposiciones de la póliza de fletamento NYPE 46 da pie a distintas interpretaciones, ya que los fletadores alegaban que la cláusula 15 de dicha póliza permitía de suspensión del devengo de fletes, en virtud del secuestro del buque por piratas⁸³⁸. Actualmente, la decisión de la Corte Suprema del Reino Unido, sobre el caso “Saldanha”, ha aclarado este punto de conflicto⁸³⁹. A continuación realizaremos el estudio del caso “Saldanha”.

Los antecedentes del caso “Saldanha” son los siguientes⁸⁴⁰:

1. El 25 de junio de 2008, las partes realizaron un contrato de fletamento por tiempo usando una póliza-tipo NYPE 46, por un término de 47 a 50 meses, por un flete de \$52,500 dólares por día. La nave materia del contrato era un buque cargado a granel Panamax, llamado “el Saldanha”.
2. El 22 de febrero de 2009, el buque Saldanha fue secuestrado por piratas, cuando dicha nave navegaba por el corredor de tránsito del Golfo de Adén, para realizar la ruta de Indonesia a Eslovenia, con una carga de carbón a granel. El buque fue retenido en aguas frente a las costas del pueblo de Eyl, Somalia.
3. El pago de rescate fue realizado, por lo cual, el 25 de abril de 2009 el buque fue liberado. Posteriormente, el 2 de mayo del mismo año, el buque arribó a la posición en donde fue secuestrado.
4. El fletador rechazó el pago de los fletes devengados del 22 de febrero al 2 de mayo, que correspondían al periodo de detención del buque. Por su parte, el propietario reclamó al fletador el pago del flete devengado, así como el costo de combustible, las primas adicionales

⁸³⁷ Vid. ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS, *New York Produce Exchange-Time Charter form, (NYPE 46)*, 3 de octubre de 1946, Nueva York.

⁸³⁸ En relación la decisión de la Corte Suprema del Reino Unidos derivada del caso “Saldanha”, véase J&A GARRIGUES, *op. cit.*, pp. 7-8, obtenido en: www.garrigues.com; SKULD, “Charterparties-piracy... *cit.*”; NAIR, Ashwin, “Piracy and Off-hire clauses: Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd (“The Saldanha”) [2010] EWHC 1340”, publicado en *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, volumen 24, número 2, 2010, pp. 148-151; CLYDE&CO, “Piracy Off.Hire or not?”, publicado en *Shipping update*, julio de 2010, obtenido en: www.clydeco.com (consultado el 1 de Julio de 2010)

⁸³⁹ Vid. *Cosco Bulk Carrier Co Ltd V Team-Up Owning Co Ltd [2010] EWHC 1340*.

⁸⁴⁰ Al respecto, véase CLYDE&CO, “Piracy Off.Hire or not?... *cit.*”

- de riesgo de guerra y los bonos de riesgo de guerra de la tripulación.
5. En primera instancia, la disputa fue dirimida en un tribunal arbitral, el cual decidió a favor del propietario.
 6. El fletador apeló el laudo arbitral ante la Corte Suprema del Reino Unido.

La apelación del fletador estaba concentrada en la cuestión de si el secuestro por piratas era una causa justificada para suspender el devengo del flete, con base en la cláusula 15 de la póliza-tipo NYPE 46. El fletador argumentó que el secuestro del buque por piratas era un evento previsto en la cláusula 15, y en consecuencia debía suspenderse el devengo del flete durante ese periodo. El secuestro del buque podía ser considerado como un “incumplimiento y/o deficiencia humana” o subsidiariamente equiparable a una “detención por accidente o avería” o a “cualquier otra cosa” que impedía el eficaz funcionamiento del buque, de conformidad con la cláusula 15 de la póliza NYPE 46⁸⁴¹.

La Corte Suprema del Reino Unido desestimó la reclamación del fletador y confirmó el laudo arbitral, ya que el secuestro del buque no puede ser considerado como alguna de circunstancias excepcionales de “*off-hire*”, contempladas en la cláusula 15 de la póliza NYPE⁸⁴². En primer lugar, la Corte Suprema determinó que no existía justificación para el impago del flete por parte del fletador, pues la detención del buque por parte de los piratas no puede ser subsumible como “deficiencia humana”. Al respecto, la Corte Suprema sostuvo que el concepto de “deficiencia humana” emanado de la cláusula 15 de la póliza NYPE hace alusión a un incumplimiento del fletante del buque, que se producía al no poner a disposición del fletador la dotación o tripulación necesaria o a un incumplimiento de la tripulación por no acatar o negarse a realizar sus obligaciones. La Corte Suprema tampoco equiparó

⁸⁴¹ En relación a los argumentos del fletador en el caso “Saldanha”, véase NAIR, Ashwin, op. cit., pp. 148-149.

⁸⁴² En cuanto a los considerandos de la Corte Suprema de Reino Unido en el caso “Saldanha”, véase CLYDE&CO, “Piracy Off.Hire or not?... cit.,” NAIR, Ashwin, op. cit., pp. 149-151.

al secuestro con una avería, ya que solamente puede determinarse que existe una avería en el buque cuando ha ocurrido un daño en el casco o en la maquinaria del buque resultante de un riesgo de la navegación, como se desprende de la sentencia del caso “*The Mareva AS*”⁸⁴³.

29.3 Las disposiciones sobre actos de terrorismo de las cláusulas de riesgos de guerra de los contratos de fletamento

Algunas asociaciones internacionales o compañías, como la BIMCO, INTERTANKO, NYPE, Shell, Mobil y British Petroleum han desarrollado cláusulas de guerra para las pólizas de fletamento por tiempo o por viaje⁸⁴⁴. Tales cláusulas permiten que el propietario o el capitán del buque rehúsen la orden del fletador de realizar actividades en zonas peligrosas por razones bélicas, derivadas de una guerra, *de jure* o *de facto*, así como de la amenaza de un conflicto armado. En algunos casos, los actos de terrorismo y la piratería están incorporados las cláusulas de guerra de las pólizas de fletamento. Las cláusulas de riesgo de guerra más utilizadas en el transporte de mercancías de carga seca son las cláusulas de Riesgos de Guerra de la BIMCO. En cambio, el transporte marítimo realizado por buques cisterna utiliza preferentemente as clausulas de riesgo de guerra de las pólizas de la Shell⁸⁴⁵.

Las Cláusulas de Riesgos de Guerra de la BIMCO están dividida en dos

⁸⁴³ *Vid.* *Mareva Navigation Co Ltd v Canaria Armadora SA* (“*The Mareva AS*”) [1977] 1 L1 Rep 368, 381.

⁸⁴⁴ Sobre pólizas-tipo para fletamentos por tiempo o por viaje, véase SIERRA NOGUERO, Eliseo, *El contrato de fletamento por viaje... cit.*, pp. 51-57; WILLIAMS, Harvey, *Chartering Documents*, 3ra. Edición, editorial Lloyd’s of London Press LTD., Londres, 1996, pp. 58-59.

⁸⁴⁵ Sobre las cláusulas de riesgo de guerra para las pólizas de fletamento, véase MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel, *Los contratos de explotación del buque... cit.*; GREFERSEN, Stig [et al], “War Risk and Contracts of Carriage”, obtenido en: <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=80> (consultado el 10 de septiembre de 2010); INTERTANKO, “War Risk Cover”, obtenido en: <http://www.intertanko.com/templates/intertanko/issue.aspx?id=18593> (consultado el 9 de febrero de 2010).

clases: 1) la cláusula de Riesgo de Guerra para los fletamentos por viaje de 2004 (VOYWAR 2004), y 2) la cláusula de Riesgo de Guerra para los fletamentos por tiempo de 2004 (CONWARTIME 2004). De igual manera, las pólizas-tipo de la Shell y NYPE contienen cláusulas de riesgo de guerra tanto para el fletamento por viaje como para el fletamento por tiempo⁸⁴⁶. En relación a la última póliza-tipo, podemos señalar que la póliza de fletamento NYPE 1946 no contiene la cláusula de guerra. Dicha cláusula fue incorporada en el formato de NYPE 93. Por su parte, las pólizas de fletamento BPTIME3 y BPVOY4 incorporan íntegramente las disposiciones de la CONWARTIME 2004 y de la VOYWAR 2004 respectivamente, ya que las pólizas de fletamento de la British Petroleum son realizadas en colaboración con el BIMCO⁸⁴⁷.

A raíz de los ataques terroristas del 11-S, la BIMCO revisó las cláusulas CONWARTIME 1993 y VOYWAR 1993 con la finalidad de incorporar las nuevas medidas de protección de los buques y puertos relacionadas con la amenaza de un ataque terrorista⁸⁴⁸.

Como ya hemos señalado, las cláusulas BIMCO pueden ser invocadas tanto para actos terroristas como para actos de piratería. No obstante, las cláusulas de riesgo de guerra de la BIMCO no están elaboradas ex profeso para regular las situaciones originadas por un acto de piratería. Por lo tanto, dichas cláusulas tienen lagunas en algunos elementos derivados de un ataque pirata. Igualmente, las cláusulas de guerra de la NYPE 93 incorporan el riesgo de piratería, aunque también tienen vacíos con relación a las responsabilidades de las partes, surgidas del secuestro del buque por piratas.

⁸⁴⁶ Al respecto, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised... cit.; WILLIAMS, Harvey, op. cit., pp. 50-75.

⁸⁴⁷ Vid. BRITISH PETROLEUM SHIPPING, Time Charterparty BPTIME3, febrero de 2001, Inglaterra y Gales; y BRITISH PETROLEUM SHIPPING, Voyage Charter party BPVOY4, junio de 1998, Inglaterra y Gales.

⁸⁴⁸ En estos términos véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised... cit.

En cambio, las cláusulas de guerra de las pólizas de fletamento de la Shell dan una definición genérica de los riesgos de guerra y, como anteriormente señalamos, no hacen una mención expresa de los actos de piratería⁸⁴⁹.

En términos similares a la cláusula de piratería revisada, la CONWARTIME 2004 establece que a menos que exista un consentimiento expreso del propietario, el fletador no puede ordenar o requerir la entrada o la continuación del buque por una zona en riesgo, si a juicio del capitán o del propietario, considera que el buque, su carga, su tripulación y otras personas a bordo del mismo puedan o es probable que estén expuestos a un acto de terrorismo. Las zonas de riesgo contempladas en la CONWARTIME 2004 abarcan puertos, áreas terrestres, zonas marinas, rutas marítimas y canales. Como anteriormente hemos mencionado, el propietario puede rechazar la orden del fletado cuando el riesgo de actos de terrorismo o de piratería no estaba presente al momento de la conclusión de contrato o ha aumentado desde la realización del mismo⁸⁵⁰. En términos similares, la cláusula 35 de la póliza Shelltime 4 permite que el propietario rechace la orden del fletador, si el cumplimiento de dicho mandato expone al buque, su carga o tripulación a riesgos de guerra⁸⁵¹. No obstante, la cláusula 35 de Shelltime 4 no incorpora el término actos de terrorismo dentro de su definición de riesgos de guerra⁸⁵². Además, esta cláusula solamente permite que el propietario pueda rehusar la orden del fletador, cuando este último determina la entrada del buque a un puerto inseguro. Por tal motivo, el propietario no puede rehusar la orden del fletador relacionada con la

⁸⁴⁹ En estos términos. véase SEMARK, David, *op. cit.*

⁸⁵⁰ Con respecto a la limitación del fletador sobre el empleo del buque en zonas peligrosas por razones bélicas, véase MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel, *Los contratos de explotación del buque... cit.*

⁸⁵¹ Sobre las diferencias de la VOYWAR y la cláusula 35 de la Shelltime 4, véase INTERTANKO, "War Risk Cover... cit.

⁸⁵² Sobre la omisión de los actos de terrorismo dentro de la cláusula de riesgo de guerra de las pólizas de fletamento de la SHELL, véase HOUGH, Robert, "A guide to war risk clauses", publicado en Britannia news, número 32, mayo de 2003, pp. 10-11, obtenido en: www.britanniapandi.com (consultado el 15 de octubre de 2011).

navegación del buque en una determinada ruta o estrecho peligroso⁸⁵³. A diferencia de la CONWARTIME, la cláusula de la Shelltime 4 no contiene disposiciones relacionadas con el suspensión del flete durante tales incidentes.

Por su parte, la cláusula 31(c) de la NYPE 93 también señala que el fletador no puede ordenar, sin el consentimiento del propietario, la entrada de buque a un puerto o a una zona, que esté en estado de guerra o presente operaciones bélicas, hostilidades, conflictos civiles, insurrecciones o actos de piratería, así como la posibilidad de que el buque, la tripulación o la carga sea objeto de una captura, una detención, un arresto o un acto hostil realizado por un poder beligerante⁸⁵⁴. Sin embargo, la póliza NYPE 93 tampoco menciona expresamente a los actos de terrorismo, dentro de las disposiciones de la cláusula de guerra⁸⁵⁵.

Con base en la CONWARTIME 2004, el propietario puede rehusar la orden del fletador sobre proceder a los puertos de carga o descarga peligrosos por razones de actos de terrorismo⁸⁵⁶. En tal caso, el propietario debe informar al fletador su negativa. El fletador tiene 48 horas para designar otro puerto de descarga seguro o, pasado ese plazo, el propietario podrá descargar la carga en cualquier otro puerto seguro de su elección.

Además, la CONWARTIME 2004 señala que el propietario del buque puede contratar seguros de riesgo de guerra con respecto del seguro de casco o P&I, los cuales serán cubiertos por su cuenta. En cambio, el fletador debe reembolsar al propietarios los costes de las prima extras requeridas por los aseguradores de tales seguros, como consecuencia de la entra o la

⁸⁵³ Recogemos la argumentación de SEMARK, David, *op. cit.*

⁸⁵⁴ Con respecto a la cláusula de guerra de la póliza de fletamento NYPE 93, véase WILLIAMS, Harvey, *op. cit.*, pp. 72-73.

⁸⁵⁵ En estos términos, véase HOUGH, Robert, *op. cit.*, p. 10

⁸⁵⁶ Con respecto al rechazo de la orden del fletador por parte del fletante, véase MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel, Los contratos de explotación del buque... *cit.*; HOUGH, Robert, *op. cit.*, pp. 10-11; y BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised... *cit*

continuación del buque dentro de un área de prima adicional, en cumplimiento de las órdenes del fletador. Igualmente, de la misma forma que la cláusula de piratería revisada, la COVWARTIME 2004 establece que el pago a la tripulación de bonos o saldos adicionales originados por la navegación en áreas de alto riesgo serán reembolsados al propietario por el fletador⁸⁵⁷.

Además, la CONWARTIME 2004 también otorga al propietario una serie de libertades para fortalecer la protección del buque durante su estancia en el área de alto riesgo, entre las cuales se destacan las siguientes⁸⁵⁸: 1) Cumplir con las recomendaciones realizadas por el Estado del pabellón o cualquier otro Estado u organismo con la capacidad para hacer cumplir tales instrucciones; 2) Cumplir con las instrucciones o recomendaciones del asegurador de riesgos de guerra; y 3) Descargar en cualquier puerto la carga que pueda hacer que el buque sea objeto de decomiso por ser porteador de contrabando.

⁸⁵⁷ Sobre el derecho del fletante de repercutir las primas adicionales del seguro de guerra y los sobresueldos, véase MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel, *Los contratos de explotación del buque... cit.*; BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised... cit.*; y INTERTANKO, *“War Risk Cover... cit.*

Con respecto de la asignación de costes adicionales generados por la entrada del buque en una zona peligrosa por razones bélicas, podemos señalar que la póliza Shelltime 4 también realiza una asignación de costes adicionales. Sin embargo, la Shelltime 4 fragmenta en dos cláusulas las disposiciones de la CONWARTIME 2004. La cláusula 34 de la Shelltime 4 realiza la asignación de costes adicionales, mientras que la cláusula 35 de la Shelltime 4 otorga al propietario el derecho de rehusar la orden del fletador. Por tanto, la cláusula 34 de la Shelltime 4 establece que el fletador reembolsará al propietario los gastos adicionales generados por el cumplimiento de su orden, en relación a la entrada del buque a una zona con riesgo de guerra. Los costes adicionales de la cláusula 34 de la Shelltime 4 incluyen las primas de seguro adicionales, los bonos de la tripulación y cualquier otro gasto razonable derivado del cumplimiento de la orden del fletador. En cuanto a la asignación de costes adicionales de la cláusula de la NYPE 93, tal disposición señala que cuando el propietario acepta la entrada del buque en tales zonas, el fletador debe pagar las primas de seguro adicionales relacionadas con los riesgos de guerra, así como reembolsar al propietario los costes de los seguros de guerra adicionales sobre riesgos secundarios, como la pérdida de flete. Si dichos seguros no pueden obtenerse por medio del mercado de seguros o a través de un programa gubernamental, el buque no puede ser requerido para entrar o mantenerse en tales puertos o zonas. Además, el fletador debe pagar los salarios y seguros adicionales del capitán, los oficiales y la tripulación, si los riesgos de guerra surgen con posterioridad a la realización del contrato de fletamento. Igualmente, los bonos de guerra de los oficiales y la tripulación originados por la navegación o la carga embarcada son a cuenta del fletador.

⁸⁵⁸ *Vid.* CONTIMEWAR 2004, cl.6

Con relación al devengo de fletes durante los acontecimientos relacionados con riesgos de guerra, ninguna de las tres cláusulas de guerra antes mencionadas contiene referencias expresas sobre esta materia⁸⁵⁹.

En cuanto a las cláusulas de guerra del fletamento por viaje, la VOYWAR 2004 estipula que el propietario también tiene el derecho de elegir una ruta o un puerto alternativo de descarga, si el capitán o el dueño consideran que el buque, su carga o tripulación estarán expuestos a los riesgos de guerra. La VOYWAR 2004 prevé varias soluciones, dependiendo de la etapa del transporte marítimo en donde se presenta el riesgo de terrorismo⁸⁶⁰.

El primer supuesto de la VOYWAR 2004 prevé la aparición del riesgo antes de que la carga sea embarcada en el buque⁸⁶¹. En tales casos, el propietario del buque puede notificar al fletador la terminación del contrato o el rechazo de parte de la ejecución del contrato, ya que cuando el contrato prevea que la carga o la descarga puede ser realizada dentro de un grupo de puertos, y el puerto determinado por el fletador es inseguro, el propietario debe solicitar al fletador la designación de otro puerto de carga o descarga seguro, que se encuentre enumerado en la póliza de fletamento. El propietario puede dar por terminado el contrato de carga, si el fletador no ha designado un puerto seguro dentro de las 48 horas siguientes a la recepción de la notificación de dicho requerimiento.

En el segundo supuesto, el propietario puede negarse a continuar el cargado, o proceder o continuar un viaje, si el capitán o el propietario juzgan que el buque, su carga o su tripulación estarán expuestos a un riesgo de guerra⁸⁶². En consecuencia, el propietario debe solicitar al fletador que señale otro puerto seguro para la descarga. El fletador tiene 48 horas para designar un puerto seguro de descarga. En caso contrario, el propietario

⁸⁵⁹ Al respecto, véase WILLIAMS, Harvey, *op. cit.*, pp. 72-73.

⁸⁶⁰ En relación a la evolución de las disposiciones de la VOYWAR, véase WILLIAMS, Harvey, *op. cit.*, pp. 48-49.

⁸⁶¹ Vid. VOYWAR 2004, cl.2

⁸⁶² Vid. VOYWAR 2004, cl.3

puede liberarse de la carga en cualquier puerto seguro de su elección, incluido el puerto de carga. Al igual que la cláusula de piratería, la VOYWAR 2004 también señala que el fletador debe reembolsar los gastos adicionales generados por tal descarga, e igualmente prevé una fórmula para determinar el monto de un flete adicional⁸⁶³. Las disposiciones relativas a los seguros de riesgo de guerra extras de la VOYWAR 2004, derivados de la estancia del buque en un área de riesgo de guerra, coinciden con lo establecido en la CONWARTIME 2004.

29.4 Las disposiciones sobre el narcotráfico marítimo dentro de las pólizas de fletamento

Las pólizas-tipo de fletamento por tiempo también tienen disposiciones que regulan los derechos y las obligaciones de las partes, originados del transporte ilegal de drogas a bordo del buque. En particular, la Cláusula de Droga (*U.S. Trade-Drug Clause*) de la póliza de fletamento NYPE 93 y la Cláusula Antidrogas de 1986 de los Estados Unidos para fletamentos por tiempo (*U.S. ANTI Drug Abuse Act 1986 Clause for Time Charters*) de la BIMCO fueron elaborados como resultado de la publicación de la Ley Antidrogas de 1986 de los Estados Unidos (*U.S. Anti Drug Abuse Act 1986*)⁸⁶⁴. Por tanto, ambas cláusulas están desarrolladas con base en la ley antidrogas estadounidense. Las dos cláusulas antidrogas regulan las responsabilidades contractuales existentes entre el propietario y el fletador, cuando las autoridades aduaneras encuentran drogas ilícitas a bordo del buque. Además, estas dos cláusulas imponen al fletador la obligación de contribuir activamente en el combate del tráfico ilícito de drogas.

⁸⁶³ Sobre la fórmula para determinar el flete adicional, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised... cit.

⁸⁶⁴ Sobre las Cláusulas Antidrogas de la NYPE 93 y de la BIMCO, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: U.S Anti Drug Abuse Act 1986 Clause for Time Charters, no. 11, diciembre de 1989, Copenague.

La cláusula Antidrogas de la BIMCO señala que el fletador debe desarrollar el más alto grado de cuidados y diligencias para prevenir la carga o el ocultamiento de drogas ilícitas a bordo del buque. En caso de incumplimiento, el fletador es responsable de las consecuencias derivadas del tráfico ilícito de drogas. Además, el propietario, la tripulación y el buque están exonerados por cualquier reclamación que pueda surgir o hacerse en contra de ellos, como resultado de tal contrabando de drogas. Además, todo el tiempo perdido y los gastos incurridos, así como las multas resultantes del incumplimiento del fletador, son a cuenta de él. Asimismo, el buque continúa en arrendamiento durante todo el periodo de detención o investigación. Cuando el buque es detenido, el fletador debe realizar y sufragar todas las medidas necesarias, así como constituir una fianza para que el buque pueda ser libertado. En cambio, el propietario del buque es responsable de todas las pérdidas de tiempo y los gastos incurridos, incluidas las multas, cuando la droga es encontrada en las posesiones y efectos de los miembros de la tripulación del buque. En resumen, cuando la droga es hallada en la mercancía o las zonas comunes del buque, el fletador es responsable de todas las consecuencias derivadas del tráfico ilícito de drogas, si él tenía conocimiento del contrabando de droga a bordo del buque o no había implementado todas las medidas necesarias para evitar el mismo. En contraste, el propietario es responsable de la violación, si la droga fue encontrada en las zonas privadas del buque⁸⁶⁵.

La Cláusula de Droga de la BIMCO también establece que el propietario y el fletador deben ingresar al programa de seguridad estadounidense denominado Iniciativa de Acuerdo para los transportistas marítimos (*Sea Carrier Initiative Agreement*). No obstante, dicho programa ya no está vigente desde el año 2006. Actualmente, el programa de protección de la Aduana de los Estados Unidos vigente es la Asociación Aduanero-Comercial

⁸⁶⁵ Sobre las responsabilidades del fletador y del propietario estipuladas en la Cláusula Antidrogas de la BIMCO, véase LINDFORS, Marcus/Walden, Sebastian, "Drug War Costs Shipowners Dearly", publicada en Beacon Skuld Magazine, volumen 2, número 188, Diciembre de 2006, pp. 16-18.

contra el Terrorismo (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT*). Por tal motivo, las pólizas de fletamento GENTIME y BOXTIME no recogen esta disposición de la cláusula antidrogas de la BIMCO⁸⁶⁶.

La NYPE 93 está desarrollada en los mismos términos que la cláusula antidrogas de la BIMCO. No obstante, la cláusula de Drogas de la NYPE 93 no contempla la obligación del propietario y del fletador sobre el ingreso al programa Iniciativa de Acuerdo para los Transportistas Marítimos.

Como mencionamos anteriormente, las cláusulas antidrogas de la BIMCO y de la NYPE 93 están elaboradas con los siguientes objetivos: 1) cumplir las disposiciones de la ley antidrogas de los Estados Unidos; 2) distribuir las responsabilidades entre el propietario y el fletador, cuando la autoridad aduanera de los estados unidos encuentra droga en el buque. Sin embargo, otras pólizas-tipo han tomado como base las disposiciones de estas dos cláusulas. En términos más genéricos, pero manteniendo la misma asignación de responsabilidades de las cláusulas antidrogas de la BIMCO y de la NYPE 93, las pólizas para fletamento GENTIME y BOXTIME 2004 de la BIMCO incorpora las disposiciones de las dos cláusulas antidrogas antes mencionadas⁸⁶⁷. En concreto, la cláusula 13(f) de la GENTIME, relativa a las obligaciones del fletador, señala que él es responsable de cualquier multa, impuesto o pago obligatorio impuesto por el hallazgo de contrabando de drogas ilícitas, como parte de la carga o dentro de un contenedor a bordo del buque. Además, el buque debe mantenerse en arrendamiento durante

⁸⁶⁶ Con respecto a las pólizas de fletamento GENTIME y BOXTIME, la BIMCO ("GENTIME General Time Charter Party", publicado en BIMCO Bulletin, número 5, 1999, obtenido en: www.bimco.com (consultado el 12 de julio de 2011)) menciona que la GENTIME y la BOXTIME sustituyeron a las pólizas viejas de fletamento BALTIME y LINERTIME, para regular de mejor forma los nuevos medios de transporte marítimo.

⁸⁶⁷ Vid. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, General Time Charter Party (GENTIME), Copenhagen, septiembre de 1999. También, BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Uniform Time Charter Party for Container Vessels (BOXTIME 2004), Copenhagen, 2004.

Sobre la influencia de la cláusula antidrogas de la BIMCO sobre las pólizas de fletamento GENTIME y BOXTIME, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, "Explanatory notes to GENTIME... cit.;" BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, "Explanatory notes to BOXTIME 2004", publicado en BIMCO Bulletin, número 1, 2005, obtenido en: www.bimco.org (consultado el 20 de noviembre de 2010).

todo el tiempo perdido como resultado de dicho incidente. No obstante, la cláusula 11(g) de la GENTIME, concerniente a las obligaciones del propietario, señala que este último es responsable de cualquier multa, impuesto o pago obligatorio impuesto por el contrabando de drogas realizado por el capitán, los oficiales o los miembros de la tripulación del buque. En tales casos, el buque no genera fletes devengados, durante todo el tiempo perdido generado por este incidente de contrabando. En términos similares, las cláusulas 7(k) y 6(f) de la BOXTIME, sobre las obligaciones del fletador y del propietario respectivamente, distribuyen las responsabilidades originadas por el contrabando de drogas en el buque. Además, tanto la GENTIME como la BOXTIME incorporan la cláusula antidrogas de la BIMCO dentro de su clausulado.

En términos más particulares, la Comisión de Arbitraje Marítimo de China ha insertado una cláusula de antidrogas dentro de la póliza estándar 2003 para fletamento por tiempo de la Comisión de Arbitraje Marítimo de China⁸⁶⁸. Tal cláusula invoca la legislación penal china, a pesar de que mantiene la distribución de responsabilidades de la cláusula antidrogas de la BIMCO.

Como ya señalamos, un método de contrabando de droga consiste en adherir la droga al casco del buque o al eje del timón para esconder los estupefacientes durante un trayecto de viaje largo, como ocurre con las rutas marítimas comerciales realizadas desde Sudamérica o el Caribe hasta los Estados Unidos o Europa. En estos casos, la droga es descubierta en el puerto de descarga. Cuando el puerto de descarga está ubicado en los Estados Unidos, la autoridad aduanera estadounidense toma en cuenta las medidas de seguridad implementadas o la participación del propietario o del fletador en algún programa de protección voluntario, para determinar si el fletador, el propietario, el capitán o la tripulación del buque realizaron sus mayores esfuerzos para evitar el contrabando. En caso de una sanción

⁸⁶⁸ Vid. CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION, Time Charter 2003 Standard Form, Shanghai, 2003, obtenido en: www.cmac-sh.org (consultado el 12 de septiembre de 2011)

administrativa por parte de la Aduana de los Estados Unidos, el fletador o el propietario pueden recuperar parte o el total de las multas pagas si instalan equipo de seguridad adicional, como equipo de rayos X o circuito cerrado de televisión⁸⁶⁹.

⁸⁶⁹ En estos términos, véase LINDFORS, Marcus/Walden, Sebastian, *op. cit.*, pp. 16-17.

SEGUNDA PARTE

LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO VI

LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA:

ANTECEDENTES, ASPECTOS GENERALES Y

CLASIFICACIÓN

Sumario

30 Antecedentes: la seguridad en el transporte marítimo de carga contenerizada, antes de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001. 31 Los elementos de concordancia de los programas de protección marítima adoptados a raíz de los atentados del 11-S. 31.1 El concepto de cadena de suministro en el marco de los programas de protección marítima. 31.2 Los actores que interviene en los programas de protección marítima. 31.3 La utilización de las herramientas tecnológicas dentro en los programas de protección marítima. 31.3.1 La importancia de la tecnología de inspección no intrusiva en los programas de protección marítima. 31.3.2 El uso de las tecnologías para asegurar la integridad del contenedor en los programas de protección marítima. 31.3.3 La inserción de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en los programas de protección marítima. 31.3.4 La importancia del contenedor a la luz de los programas de protección marítima. 32 La clasificación de los programas de protección marítima. 32.1 Los programas de protección marítima multilaterales y unilaterales. 32.2 Los programas de protección marítima obligatorios y voluntarios 32.3 Los programas de protección marítima de certificación y de requerimiento de información. 32.4 Los programas de protección marítima basados en el escaneo de todos los contenedores o en la gestión de riesgos.

30 Antecedentes: la seguridad en el transporte marítimo de carga contenerizada, antes de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001

El número de países participantes en el comercio marítimo internacional aumentó a finales del siglo XX. Esta situación generó que, durante el decenio de 1990, las prácticas del transporte marítimo sufrieron dos importantes transformaciones⁸⁷⁰: los transportistas marítimos comenzaron a

⁸⁷⁰ Sobre este tema, JAN HOFFMANN (Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1999, p. 34) señala la importancia de los cuatro pilares de la

realizar operaciones en rutas globales; las actividades de fabricación y distribución se fusionaron; y los procesos de producción se fragmentaron geográficamente. Estos dos últimos cambios generaron cadenas de suministro “puerta a puerta”⁸⁷¹.

Como ya señalamos, antes de los atentados terroristas del 11-S no existía una clara diferenciación entre la seguridad marítima y la protección marítima. El marco normativo sobre seguridad marítima estaba enfocado en el concepto “safety”. En materia de protección marítima, las normas pre-11/S tenían como objetivos principal prevenir el fraude aduanal, evitar el contrabando y el robo de mercancías, así como disminuir los efectos negativos del comercio marítimo en contra de los espacios marítimos. Por su parte, las medidas de seguridad marítima relativas al contenedor estaban enfocadas en la estandarización de las dimensiones y de la forma de manipulación del contenedor⁸⁷². La OMI y la ONU auspiciaron la elaboración y la adopción del Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972. España incorporó el Convenio de 1972 dentro de su legislación nacional, por medio del Real Decreto 2319/2004⁸⁷³. Los objetivos del Convenio sobre la Seguridad en Contenedores de 1972 son los siguientes⁸⁷⁴: a) establecer estándares en materia de seguridad en la

globalización, de la siguiente manera: “El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de computadoras, la mayor eficiencia de los servicios portuarios y de transporte marítimo han facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo.”

⁸⁷¹ Al respecto, véase GIEMANSKI, Jim, “The Development and Globalization of Container security”, publicado en *Defense Transportation Journal*, volumen 64, número 5, septiembre de 2008, pp. 16-23. También, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO, *El transporte marítimo en 2002*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2002, pp. 4-6.

⁸⁷² Sobre el tema, véase WILLIS, Henry H./ORTIZ, David S., *op. cit.*, pp. 1-2.

⁸⁷³ Vid. Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre de 2004, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre seguridad de los contenedores (BOE número 12, de fecha 14 de enero de 2005, pp. 1517-1527).

⁸⁷⁴ En relación a las normas de seguridad del contenedor anteriores al 11-S, RODRIGO DE LARRUCEA (“Seguridad Marítima en Buques Porta Contenedores”, publicado en: *E-prints UPC*, UPC, enero de 2009, p. 7.), menciona que con base en el artículo 3 del Real Decreto 2319/2004, los contenedores dedicados al transporte nacional e internacional de mercancías con origen o destino en España, deben contar con un certificado de conformidad según sea el modelo, el tipo o la unidad de contenedor, aprobado por

manipulación de los contenedores; y b) fomentar el transporte internacional de contenedores.

Sin embargo, las medidas de protección marítima para asegurar la carga del contenedor y prevenir la intrusión de objetos extraños durante el trayecto del contenedor eran heterogéneas. Las inspecciones del contenido del contenedor eran realizadas solamente en el puerto de destino. Además, el sector público y el sector privado no contaban con vínculos de cooperación que permitieran garantizar la seguridad del contenedor ⁸⁷⁵. Tales circunstancias cambiaron después de los atentados del 11-S.

Ya hemos señalado que la protección marítima ha sufrido grandes cambios durante la última parte del siglo XX y principios del siglo XXI, como consecuencia del surgimiento de nuevas amenazas para la protección marítima, que afectan la seguridad de los puertos y de los buques. El punto de inflexión fueron los ataques terroristas del 11-S. Dichos ataques terroristas concienciaron a los gobiernos y a las empresas de las siguientes situaciones: la fragilidad y la proclividad del transporte marítima a sufrir un acto de terrorista; la ausencia de un marco normativo multilateral en materia de protección marítima; los efectos negativos de un ataque terrorista; y la necesidad de promover la responsabilidad compartida entre los gobiernos y las empresas en materia de protección marítima ⁸⁷⁶. En consecuencia, la

España o por alguno otro Estado parte del Convenio sobre seguridad del contenedor de 1992, así como llevar una placa de aprobación, de conformidad con lo dispuesto en el convenio antedicho. La placa de aprobación es colocada en el contenedor, lo cual permite la libre circulación de contenedor, a través de todos los Estados contratantes del convenio de 1972.

⁸⁷⁵ Con relación a las medidas de seguridad pre-11/S, GUTIÉRREZ y HINTS (“Voluntary supply chain security programs: a systematic comparison”, documento preparado para *ILS 2006, The International Conference on Information Systems, Logistics and Supply Chain*. Lyon, mayo 15-17, 2006, pp. 1-2.) mencionan que las medidas de seguridad vigentes antes de los atentados del 11 de septiembre no presentaban un vínculo de cooperación entre los organismos públicos y las compañías, ya que estas últimas no participaban en la seguridad pública.

⁸⁷⁶ En términos similares, BAILES (“Europe’s security today: a challenge for all”, AAVV., *Faster and more united, the debate about Europe’s crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006, pp. 38-42) señala que la seguridad involucra a los siguientes tres actores: 1) gobiernos y organizacionales internacionales; las empresas privadas; y la sociedad civil y las ONG’s.

comunidad internacional adoptó un nuevo marco jurídico en materia de protección marítima, con el objetivo de reforzar la protección de la cadena de suministro y, en particular, del transporte marítimo internacional. El nuevo marco normativo sobre protección marítima está integrado por convenios multilaterales, acuerdos bilaterales y leyes nacionales, que tienen elementos en común.

31 Los elementos de concordancia de los programas de protección marítima adoptados a raíz de los atentados del 11-S

Como anteriormente señalamos, el marco normativo de los programas de protección marítima no es totalmente homogéneo, ya que está integrado por normas multilaterales, bilaterales y unilaterales. Sin embargo, los programas de protección marítima tienen cuatro elementos en común⁸⁷⁷.

El primer elemento en común es el concepto de cadena de suministro, ya que las medidas buscan garantizar la seguridad del producto desde su fabricación hasta su adquisición por parte del consumidor final. En consecuencia, el transporte marítimo es un elemento clave en la cadena de suministro. Los programas de protección marítima prevén la adopción y la implementación de medidas de seguridad, por parte de los actores que intervienen en la cadena de suministro, sin dejar de garantizar la competitividad del exportador y la facilitación del comercio global⁸⁷⁸.

⁸⁷⁷ Sobre el tema, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 89-160. También, SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *Supply Chain Security: A trade Facilitation Perspective*, Kommerskollegium National Board of Trade, Suecia, 2008, pp. 13-17. Asimismo, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *Container transport... cit.*, pp. 19-45.

⁸⁷⁸ En relación a la competitividad del exportador, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (La facilitación del comercio y del transporte: creación de un entorno seguro y eficiente para el comercio, Naciones Unidas, TD/393, 6 de abril de 2004, p.3) define la competitividad del exportador como: "...capacidad de producción y por su aptitud para llevar los productos a los mercados extranjeros al costo más bajo posible y en las condiciones exigidas por importadores y consumidores."

Con respecto a la facilitación del comercio, IZAM (*Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente*, División de Comercio Internacional e Integración, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, diciembre de 2001, p. 7)

El segundo punto concurrente es la imposición de obligaciones a cada uno de los sujetos participantes en la cadena de suministro. En particular, los programas de protección marítima imponen obligaciones específicas a cada uno de los sujetos que intervienen en el transporte marítimo⁸⁷⁹. Las obligaciones de los participantes de la cadena de suministro están relacionadas entre sí, por lo que los sujetos de la cadena de suministro deben actuar coordinadamente entre unos y otros, para asegurar el debido cumplimiento de los programas de seguridad, y con ello garantizar la protección de la carga durante todo el trayecto de la mercancía.

El tercer elemento convergente de los programas de protección marítima es el uso de la tecnología para realizar intercambios seguros de información, elaborar análisis del riesgo y desarrollar inspecciones no intrusivas del contenedor.

Por último, las medidas de protección marítima están centradas en el contenedor, en virtud de que esta caja metálica es la principal forma de transporte multimodal.

A continuación entraremos en el estudio de cada uno de los elementos en común de los programas de protección marítima.

define este concepto de la siguiente manera: “...*toda acción intencionada, ya sea unilateral o negociada, tendiente a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos de transacción que afectan a los intercambios y movimientos económicos, o que los impiden*”. Asimismo, este autor nos menciona que existe diversos ámbitos temáticos vinculados a la facilitación del comercio, como son: los asuntos aduaneros, las normas técnicas, las medidas no arancelarias, y el transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y ferroviario. Respecto al último tema mencionado, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas, realiza estudios periódicos donde analiza la facilitación del comercio y del transporte, en virtud de la importancia que representa este tema para los países en desarrollo, quienes requieren servicios de transporte rápidos y fiables para su comercio exterior y al mismo tiempo deben cumplir con el nuevo marco internacional de seguridad”. Estos estudios pueden consultarse en: <http://www.cepal.org/comercio/FC/default.asp>

⁸⁷⁹ Sobre las responsabilidades de los participantes en el transporte marítimo en los programas de protección marítima post-11/S, véase JONES, Steven M., “Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009, pp. 87116.

31.1 El concepto de cadena de suministro en el marco de los programas de protección marítima

Las empresas participantes en el comercio internacional requieren de una nueva forma de aprovisionamiento-producción-distribución de bienes. Esta nueva manera de producción y organización necesita la integración de algunas áreas esenciales de diferentes compañías, lo que permite la creación de una red de empresas socias. Dentro de esta red de empresas socias se realiza el intercambio de bienes, servicios, fondos financieros e información. Cada una de las empresas participantes en la red es el nodo de una secuencia conocida como cadena de suministro⁸⁸⁰. En consecuencia, las empresas de transporte marítimo son un eslabón de la cadena de suministro. El transportista marítimo o porteador desarrolla un papel importante dentro de los programas de protección de del contenedor. Al respecto, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte señala que la importancia del transportista marítima en la protección de la cadena de suministro tiene su origen en las siguientes circunstancias⁸⁸¹: el porteador siempre debe conocer el contenido del contenedor; en muchas ocasiones, el transportista marítimo es el encargado de cerrar y sellar el contenedor; el transporte marítimo es el modo más utilizado de transporte de carga contenerizada; el transporte marítimo de contenedores es la base del transporte intermodal; y la carga marítima contenerizada es omnipresente, su uso no esta limitado a cierta infraestructura del transporte o tipo de puerto.

La cadena de suministro es el arquetipo de la organización productiva del

⁸⁸⁰ Sobre el tema, véase RICE, James B./SPAYD, Philip W., *op. cit.*, p.4-5. Además, JIMÉNEZ SANCHEZ, José Elías/HERNÁNDEZ GARCÍA, Salvador, Marco Conceptual de la cadena de suministro: un nuevo enfoque logístico, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2002, pp. 69-70.

⁸⁸¹ En estos términos, véase CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, Container transport... *op. cit.*, p. 19.

siglo XXI⁸⁸². Esta organización productiva incorpora la logística como principal herramienta para planificar la producción, la investigación y el desarrollo, la distribución, el marketing, los servicios de posventa y el reciclaje o la eliminación del producto⁸⁸³.

La cadena de suministro busca la integración empresarial, a través de la unión de la estrategia, los procesos, las personas y la tecnología de las compañías. Esta integración tiene como finalidad mejorar la comunicación, la cooperación y la coordinación entre las empresas, lo cual permite que las compañías actúen como un solo ente⁸⁸⁴.

La integración de las empresas también está presente en el área de protección de la mercancía. Como ya indicamos, las medidas de protección establecen obligaciones para los fabricantes, los cargadores, los almacenistas, los agentes aduanales, los porteadores y los consignatarios, las cuales guardan relación entre sí. Por tal motivo, las empresas participantes en la cadena de suministro deben adoptar e implementar las

⁸⁸² El término cadena de suministro se diferencia de los conceptos de logística y de cadena de transporte de contenedor. Por su parte, la logística es el manejo o administración del flujo de bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo final de acuerdo con los requerimientos del consumidor. Las actividades logísticas de una empresa incluyen a los clientes y a los proveedores. A su vez, la cadena de transporte del contenedor es el movimiento de contenedores vía marítima. En cambio, la cadena de suministro es la red de empresas que tienen por objetivo proveer productos, servicios o información a los clientes finales y otros involucrados. Todas las áreas funciones de cada una de las empresas, pertenecientes a la red, deben estar involucradas en las actividades de la cadena de suministro. Además, el Consejo de Administración de Logística integró a la logística como parte de la cadena de suministro. Sobre el tema, GARCÍA-DASTUGUE, Sebastián, "Diferencias entre Administración de la Cadena de Suministro y Logística", obtenido en www.enfasis.com/logistica (consultado el 21 de octubre de 2010).

⁸⁸³ En relación a la definición de la cadena de suministros la ISO (28000:2007, Especificaciones para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro, publicado por Organización Internacional de Estandarización, Genova, 2007) define a la cadena de suministro en los siguientes términos: *"conjunto relacionado de recursos y procesos que comienza con la provisión de materias primas y se extiende a través de la entrega de productos o servicios al usuario final a través de los modos de transporte."*

Sobre los elementos de la cadena de suministro, véase FRIEDMAN, Thomas, La tierra es plana. Breve historia del mundo globalizado del siglo XXI, Editorial Planeta, 2006, p. 7.

⁸⁸⁴ Al respecto, véase JIMÉNEZ SÁNCHEZ, José Elías, *Los factores críticos de éxito de la cadena de suministro*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2004, p. 14.

medidas de protección de forma coordinada. Lo anterior crear cadenas de suministro seguras, continuas y resistentes.

Las cadenas de suministro seguras son capaces de mantener la integridad del producto, los procesos y la información. Tales elementos están presentes en el Marco SAFE de la OMA y en el programa ISO 28000:2007-Especificación de sistemas de gestión de la seguridad de las cadenas de suministro⁸⁸⁵.

Además, una cadena de suministro continua o resistente tienen la habilidad de reaccionar contra interrupciones inesperadas y restablecer las operaciones normales que se realizan en ella⁸⁸⁶. Lo anterior está relacionado con las medidas de protección marítima de respuesta, ya que establecen las pautas de actuación que deben realizarse durante o posterior a la comisión de un acto ilícito en contra del buque o de las instalaciones portuarias. Así sucede, por ejemplo con el Código de PBIP, en donde el plan de protección del buque permite que el capitán y la tripulación conozcan los procedimientos para hacer frente a un incidente relacionado con alguna amenaza a la protección marítima⁸⁸⁷.

31.2 Los actores que intervienen en los programas de protección marítima

La seguridad del contenedor es una responsabilidad compartida entre todos los actores de la cadena de suministro y, en particular, de los sujetos participantes en el transporte marítimo. Como ya señalamos, dentro de los

⁸⁸⁵ *Vid. Infra.* Los apartados 35 y 36

⁸⁸⁶ Con respecto a la resistencia y la continuidad de la cadena de suministro, La resistencia es una propiedad física de una materia. Actualmente, las empresas han adoptado este término para calificar la capacidad de reacción de una cadena de suministro. La resistencia de una compañía se basa en estrategias de reacción, las cuales permiten mantener las ventajas competitivas de la empresa. Al respecto, véase GIERMANSKI, Jim, op. cit., p. 4. También, RICE, James B. [et a.], "Supply chain... cit., pp. 30-31.

⁸⁸⁷ *Vid. Infra.* El apartado 34.

programas de protección del contenedor, el transportista marítimo o porteador desarrolla un papel importante en materia de seguridad del contenedor⁸⁸⁸.

La seguridad en el transporte marítimo no inicia con la carga del contenedor en el buque, se requiere de la realización de actos preventivos previos, por parte de los sujetos que anteceden al porteador. El fabricante/cargador es el primer sujeto encargado de la seguridad de la cadena de distribución, ya que es el eslabón más temprano de la línea de suministro. El fabricante/cargador debe implementar procedimientos para mantener protegidos sus productos, desde la adquisición de sus insumos, pasando por el empaque de sus productos y finalizando con el cargado de la mercancía en el contenedor. Estas acciones aseguran un proceso de fabricación seguro y protegido para sus productos.

En la siguiente etapa de la línea de suministro está el transitorio (*forwarder*), quien debe asegurar un transporte de bienes seguro y protegido. Asimismo, el transitorio debe evitar el acceso de personas no autorizadas, desde el momento en que la mercancía está a su disposición y hasta el instante en que la carga pasa a posesión del porteador⁸⁸⁹.

Entre el transitorio y el transportista marítimo está el almacenista, quien debe garantizar el correcto resguardo del contenedor durante su permanencia en el recinto y evitar que algunos intrusos entren en contacto

⁸⁸⁸ Sobre la importancia del transporte marítimo dentro de los programas de protección marítima, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (*Container transport... cit.*, p. 19.) destaca dicha importancia. Esta relevancia se basa en las siguientes circunstancias: el transportista marítimo siempre debe conocer el contenido del contenedor; en muchas ocasiones, el transportista marítimo es el encargado de cerrar y sellar el contenedor; el transporte marítimo es el modo más utilizado, con respecto a los demás tipos de transporte de carga contenerizada; El transporte marítimo de contenedores es la base del transporte intermodal; y la carga marítima contenerizada es omnipresente, su uso no está limitado a cierta infraestructura del transporte o tipo de puerto.

⁸⁸⁹ Sobre el tema, consúltese ROMERO, Rosa, *El transporte Marítimo. Introducción a la Gestión del Transporte Marítimo*, Editorial LogisBook, serie Cuadernos de Logística, Barcelona, 2002, p. 125.

con el contenedor. Así ocurre, por ejemplo en el Marco SAFE de la OMA.

El trayecto del contenedor contempla la intervención del Agente de Aduanas, quien debe cumplir las formalidades y los procedimientos legales establecidos en la normativa aduanal, además de una correcta declaración del contenido del contenedor ante la Autoridad de Aduanas.

Aunque no es parte de la cadena de suministro o del contrato de transporte marítimo, las medidas de protección marítima y de protección de la cadena de suministro basan su éxito en el correcto desempeño de la Autoridad de Aduanas. La Autoridad de Aduanas debe realizar estrictos controles aduanales, tanto en el puerto de origen como en el puerto de destino, sin obstaculizar el comercio⁸⁹⁰. En el puerto de origen, la autoridad de aduanas realiza las siguientes acciones: el intercambio electrónico de información con otras autoridades nacionales y con las autoridades de aduanas de otros países; el análisis de riesgo; la inspección no intrusiva del contenedor; y la certificación de empresas. Estas acciones están contempladas en algunos programas de protección multilaterales o unilaterales, como son los programas estadounidenses la Asociación Aduanero-Comercial contra el terrorismo y la Iniciativa de Seguridad del Contenedor⁸⁹¹, así como con el programa europeo Operador Económico Autorizado⁸⁹².

Una vez cumplidos los requisitos aduanales, el contenedor pasa a ser custodiado por el cargador o por el porteador. Los programas de protección marítima imponen obligaciones para el propietario, el armador, la compañía naviera, la tripulación del buque, el cargador y las autoridades portuarias. En general, los participantes en el transporte marítimo deben adoptar las

⁸⁹⁰ Las Administraciones de Aduanas tienen nuevos retos en materia de seguridad. Además de las tareas fiscales tradicionales, la Administración de Aduanas debe proteger a los ciudadanos, al mismo tiempo que facilita el comercio legal. Sobre el tema, COMISIÓN EUROPEA, "Customs and security", Comisión Europea, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/publications/info_docs/customs/index_en.htm (consultado el 6 de septiembre de 2010).

⁸⁹¹ *Vide. Infra* el apartado 38.1

⁸⁹² *Vid. infra* el apartado 42

siguientes medidas de protección⁸⁹³: asegurar un transporte seguro y protegido de la mercancía; evitar los accesos no autorizados al contenedor; impedir alteraciones en el contenido de los bienes transportados; resguardar los documentos relacionados con la carga; evaluar las medidas de seguridad del buque y de la carga; realizar planes de protección; entrenar a la tripulación del buque en materia de protección del buque y de la carga; incorporar personal de protección en la compañía, el buque y la instalación portuaria; y enviar los manifiestos anticipados de carga a las autoridades competentes del puerto de destino o de origen. Las obligaciones emanadas de los programas de protección marítima también tienen repercusiones en los contratos de transporte marítimo de mercancía y en los seguros marítimos. Así sucede, por ejemplo con las Cláusulas PBIP para los contratos de fletamento por tiempo y por viaje de la BIMCO.

En el puerto de destino, la Autoridad de Aduanas también realiza acciones para garantizar la protección marítima, entre las cuales se destacan las siguientes: la exigencia de los manifiestos anticipados de carga; el manejo de sistemas de gestión de riesgo; los controles de exportación; la inspección de los contenedores con tecnología no intrusiva; y el otorgamiento de beneficios a las compañías certificadas.

Posteriormente, el consignatario debe cumplimentar los requisitos de la legislación aduanal, así como implementar las medidas necesarias para proteger al contenedor. En particular, el consignatario debe evitar los accesos no autorizados al contenedor e impedir alteraciones en el contenido de los bienes importados. Algunos programas de protección marítima determinan que el consignatario es el agente responsable de coordinar la seguridad de la cadena de suministro. Así sucede, por ejemplo con el programa estadounidense C-TPAT. Dentro del programa C-TPAT, el consignatario debe asegurar la integridad del contenedor, desde el

⁸⁹³ En relación a las obligaciones de los sujetos participantes en el transporte marítimo en materia de protección marítima, véase JONES, Steve, *Maritime Security: a practical guide... cit.*, pp. 77-90.

despacho de la carga en el buque hasta su destino final. Para lograr este objetivo, el consignatario debe verificar la adopción e implementación de las medidas de seguridad establecidas en el programa C-TPAP, entre las cuales se destacan las siguientes: comprobar el trayecto de la mercancía; constatar que la fecha, la hora y el número de sello concuerden en todos los documentos relativos a la carga; y señalar los retrasos inusuales en el trayecto. En consecuencia, el consignatario debe reportar a las autoridades correspondientes todas las anomalías ocurridas durante el transporte del contenedor.

Las empresas participantes en la cadena de suministro, y en particular, los sujetos que intervienen en el transporte marítimo deben invertir recursos económicos y humanos para poder adoptar e implementar las medidas de protección marítima y del contenedor. Principalmente, las empresas participantes en la cadena de suministro deben invertir recursos económicos en los siguientes rubros⁸⁹⁴: el personal de seguridad; la seguridad física de la infraestructura; el desarrollo de estándares de seguridad; la selección y la investigación de los socios comerciales, así como la coordinación de las medidas de protección, con ellos; y la capacitación y la concienciación del personal de la empresa.

31.3 La utilización de las herramientas tecnológicas en los programas de protección marítima

Los programas de protección marítima utilizan las nuevas tecnologías para fortalecer la protección marítima y, al mismo tiempo, promover la facilitación del comercio marítimo internacional. En concreto, los programas de protección marítima incorporan avances tecnológicos en las siguientes

⁸⁹⁴ Con relación a los recursos económicos que debe invertir la empresa en medidas de seguridad, RICE y SPAYD (*op. cit.*, p. 7-17) mencionan que la inversión económica de las empresas mejora la seguridad de la cadena de suministro. Además, la inversión en seguridad genera beneficios directos y beneficios colaterales para las empresas.

áreas: 1) inspección no intrusiva del contenedor; 2) integridad del contenido del contenedor; y 3) Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

A continuación realizaremos un análisis de los elementos tecnológicos de los programas de protección marítima.

31.3.1 La importancia de la tecnología de inspección no intrusiva en los programas de protección marítima

Los programas de protección marítima prevén la inspección de los contenedores a través de tecnología de inspección no intrusiva⁸⁹⁵. La tecnología de inspección no intrusiva permite inspeccionar un contenedor sin necesidad de abrirlo para revisar su contenido. Por tal motivo, este tipo de inspección agiliza las funciones de la Administración de Aduanas, en particular la revisión y el despacho de mercancías.

La tecnología de inspección no intrusiva está conformada por los siguientes dispositivos⁸⁹⁶:

1. Los detectores de radiación. Estos mecanismos permiten la detección de emisiones de radiaciones provenientes de artefactos nucleares, bombas sucias (*dirty bombs*), sustancias nucleares e isótopos. La generación actual de detectores portátiles de radiación tiene

⁸⁹⁵ La tecnología de inspección no intrusiva no garantiza al 100% la seguridad en la cadena de distribución. Existen otros dispositivos alternativos. Al respecto, RICE ([et al.], "Supply chain response to terrorism: creating resilient and secure supply chains", *Supply Chain Response to Terrorism Project. Interim Report of Progress and Learnings*, editado por Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 2003, pp. 14-15.) señala que el pentágono recibe una gran cantidad de propuestas tecnológicas, las cuales cubren pequeños elementos del manejo de la cadena de suministro.

⁸⁹⁶ Sobre el tema, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Inspection Technology Summary", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/fact_sheets/port_security/ (consultado el 22 de agosto de 2008). También, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, Container transport... op. cit., p. 50. SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, "Equipo para revisión no intrusiva", obtenido en: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/revisiones/default1.htm (consultado el 21 de julio de 2010); MCNICHOLAS, Michael, op. cit., pp. 361-365.

limitaciones, ya que dichos dispositivos pueden detectar la radiación, pero no la fuente de donde procede la misma. Por tal motivo, los dispositivos han detectado emanaciones de radiación o isótopos en los contenedores cargados con material que emanan radiación o contienen isótopos por su naturaleza, como los medicamentos o materiales industriales. Estas falsas alarmas son denominadas alarmas inocentes. Las alarmas inocentes demoras en el despacho de la mercancía en los puertos marítimos de origen o de destino y retrasos en la entrega de la carga⁸⁹⁷. Algunos programas de protección marítima, como sucede con el programa estadounidense 100% de Contenedores Escaneados⁸⁹⁸. Dentro de este programa de protección marítima estadounidense, los detectores portátiles de radiación son un elemento secundario de inspección del contenedor, posterior a la revisión del escanar de rayos X.

2. Los identificadores de radiación de isótopos. Estos instrumentos son capaces de detectar emisiones de radiocactividad, que proceden del interior de un contenedor. Los dispositivos de radioación de isótopos tienen tres principales funciones: inspeccionar el contenedor y medir e identificar la fuente de la radiación.
3. Los sistemas de formación de imágenes de rayos Gamma o rayos X, comunmente denominados escaneres. Los rayos Gamma interactúan con los objetos localizados en el interior de un contenedor y despliegan una imagen tipo radiografía en un monitor. Esta imagen permite analizar las densidades del contenido del contenedor, con el fin de detectar paredes falsas, techos amañados, compartimentos adicionales o mercancía distinta a la declarada en el manifiesto de carga. Los equipos de rayos Gamma son utilizados, con mayor frecuencia, en los casos en donde el transportista reporta como vacío el contenedor. Por su parte, los aparatos de rayos X emiten una

⁸⁹⁷ UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Combating Nuclear Smuggling: DHS Improved Testing of Advanced Radiation Detection Portal Monitors, but Preliminary Results Show Limits of the New Technology", *Report to Congressional Requesters*, GAO-09-655, mayo 2009.

⁸⁹⁸ Véase infra. El apartado 38.2

radiación electromagnética, por medio de la cual se obtiene una imagen tipo radiografía a color del contenido de la carga. Esta imagen presenta todos los artículos sobrepuestos en la trayectoria del haz electromagnético. Los principales puertos de carga del mundo tienen escáneres de rayos X para inspeccionar los contenedores que entran y salen de ellos. En particular, los puertos de Barcelona y de Algeciras, en España, y de Veracruz, de Lázaro Cárdenas, de Manzanillo y de Altamira, en México, utilizan los escáneres para revisar la carga marítima contenerizada que transita por ellos.

4. Los sistemas de detección de explosivos y narcóticos. Estos sistemas pueden detectar e identificar rastros o vestigios de explosivos o narcóticos. La Armada de México utiliza este tipo de dispositivos para complementar la inspección realizada por medio de los escáneres de rayos X o rayos Gamma, en los principales puertos de carga de México⁸⁹⁹.
5. Los dispositivos de detección de contrabando. Estos dispositivos localizan densidades anormales colocadas dentro de superficies u objetos homogéneos y opacos.

31.3.2 El uso de las tecnológicas para asegurar la integridad del contenedor en los programas de protección marítima

La tecnología para asegurar la integridad del contenedor está conformada por los sellos o precintos del contenedor y por los contenedores “inteligentes”.

Los sellos del contenedor permiten cerrar ambas puertas del contenedor e indicar si el contenedor fue abierto durante el trayecto del viaje. Estos sellos pueden ser mecánicos o electrónicos⁹⁰⁰.

⁸⁹⁹ Al respecto, véase SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de la Defensa Nacional, número 84525, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 13 de octubre de 2009.

⁹⁰⁰ Vid CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *Container*

Los sellos mecánicos se clasifican en los tres siguientes tipos⁹⁰¹:

1. Los sellos indicativos. Estos sellos se caracterizan por ser bandas de plástico o metal, las cuales son fijadas por mecanismos manuales en la superficie de la puerta del contenedor. Este tipo de sello tiene como finalidad identificar si alguna persona desautorizada entró en el contenedor, durante el trayecto. Estos sellos son fáciles de abrir, y se requiere una inspección visual para determinar su integridad.
2. Sellos de seguridad. Este género de sellos también sirven para identificar si la carga fue puesta en peligro. Sin embargo, los sellos de seguridad cuenta con un número de identificación único y una estampa del dueño del sello. En caso de la sustitución del sello como resultado de un intento de alteración del contenido del contenedor, el número único de identificación no concordará con el número establecido en los documentos relativos a la carga. Este tipo de sellos requiere protocolos de revisión para determinar la autenticidad del número de identidad.
3. Los sellos de alta seguridad. Este tipo de sellos tiene similitudes con respecto al sello indicativo y al sello de seguridad, ya que también tiene como función indicar si alguna persona no autorizada ha entrado en el contenedor. Igualmente, el sello de alta seguridad está dota de un número único de identificación, y necesita de protocolos de revisión para establecer si ha existido una variación en el número de identificación del sello. Sin embargo, el sello de alta seguridad presenta ventajas sobre los otros dos tipos de sellos mecánicos, en virtud de la dureza de los materiales con que está confeccionado esta clase de sellos. Sus características físicas constituyen una barrera adicional, a favor de la integridad del contenido del contenedor. Los

transport... cit., pp. 51-53. LEÓN, Álex/ROMERO, Rosa, *Logística del Transporte Marítimo... cit.*, p. 54. Además, MARÍ, Ricard/RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *El transporte de contenedor: el contenedor... cit.*, pp. 21-44.

⁹⁰¹ Sobre el tema, véase CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *Container transport... cit.*, pp. 51-53. También, MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 151-159.

sellos de alta seguridad han sido objeto de estandarización por parte de la Organización Internacional de Estandarización (ISO)⁹⁰². Los sellos fabricados con base en los estándares ISO son una medida de seguridad establecida en algunos programas de protección marítima⁹⁰³. Por tal motivo, el cargador o el porteador debe sellar el contenedor con dichos sellos, para poder ingresar el contenedor en determinados país⁹⁰⁴.

Los sellos electrónicos están elaborados con materiales sólidos, con el finalidad de brindar una mayor seguridad física al contenedor⁹⁰⁵. Además, los sellos electrónicos facilitan el manejo de la informan, ya que son capaces de transmitir el contenido del contenedor, así como su estatus o su integridad. El sello electrónico contiene un chip, que posibilita conocer el manifiesto de carga. También, esta clase de sellos cuentan con un sistema de transmisión de datos, a través de radio frecuencias, con el objetivo de informar si el sello ha sido abierto o dañado; han existido alteraciones en el interior del contenedor; o ha variado su trayectoria o localización. La ISO también ha desarrollado estándares para los sellos electrónicos⁹⁰⁶. No obstante, los participantes en el transporte marítimo utilizan con poca frecuencia los sellos electrónicos, debido al alto coste de cada precinto⁹⁰⁷.

⁹⁰² En relación a los sellos de alta seguridad, podemos señalar que la ISO emitió una norma internacional, con la finalidad de establecer los requisitos mínimos que deben cubrir este tipo de sellos. Al respecto, véase ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, Contenedores de carga, sellos Mecánicos, ISO/PAS 17712:2006, Ginebra, 2006.

⁹⁰³ Así sucede, por ejemplo con los programas de certificación en materia de seguridad de los Estados Unidos, los programas de seguridad establecidos por la Unión Europea y el marco normativo de la Organización Mundial de Aduanas.

⁹⁰⁴ Así sucede, por ejemplo con en la regla final de los Estados Unidos, emitida por el Departamento de Seguridad Nacional (DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, Container Seals on Maritime Cargo, Registro Federal volumen 73, volumen 153, 7 de agosto de 2008, pp. 46029-26030), estipula que todos los contenedores que entren a los Estados Unidos deben estar sellados con precintos fabricados bajo los estándares ISO/PAS 17712.

⁹⁰⁵ Sobre los sellos electrónicos, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 158-160.

⁹⁰⁶ Con relación a los estándares de la ISO sobre sellos electrónicos, consúltese ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, Contenedores de carga, sellos electrónicos, ISO 18185-2:2007, Ginebra, 2007.

⁹⁰⁷ Al respecto, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 158-160.

Por su parte, el contenedor “inteligente” cuenta con la tecnología necesaria para conocer las condiciones existentes en el contenedor, detectar y reportar las intrusiones y localizar el contenedor. Los contenedores “inteligentes” tienen un sistema de sensores, que les permiten medir la humedad, la luz, el movimiento y el número de componentes radioactivos o químicos, hallados en su interior. Además, los contenedores inteligentes están equipados con dispositivos para detectar y reportar las intrusiones realizadas por cualquiera de sus seis paredes, así como la apertura de sus puertas. Igualmente, la tecnología de los contenedores “inteligentes” permite transmitir, en tiempo real, la ubicación del contenedor. Sin embargo, los cargadores y los porteadores cuestionan el uso de los contenedores “inteligentes”, ya que este tipo de contenedores tienen un coste muy alto y su tecnología no garantiza al 100% la seguridad del contenedor en contra de actos ilícitos. Además, no existe en el mercado un modelo o tipo de contenedor “inteligente” generalmente aceptado⁹⁰⁸. Al respecto, el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos puede imponer requisitos mínimo de seguridad, que deben cumplir los cargadores o los porteadores para poder ingresar sus carga marítima contenerizada dentro de los Estados Unidos. Así ocurre, por ejemplo con los sellos elaborados bajo los estándares ISO/PAS 17712. Por tal motivo, el Departamento de Seguridad Nacional ha invertido recursos humanos y materiales para desarrollar un contenedor “inteligente”, que permita detectar y reportar las intrusiones y la localización del mismo. Sin embargo, los modelos de contenedores “inteligentes” probados por los Estados Unidos han presentado deficiencias durante las pruebas de laboratorio o de campo. Por tal motivo, el Departamento de Seguridad Nacional no ha podido emitir una norma final para establecer el uso voluntario u obligatorio de los contenedores “inteligentes”, en la carga marítima contenerizada que ingresa a los Estados Unidos⁹⁰⁹.

⁹⁰⁸ Sobre los contenedores electrónicos, véase MARÍ, Ricard/RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *El transporte de contenedor: el contenedor reduce las distancias y aporta valor a las operaciones logísticas y las transacciones comerciales*, Editorial Marge Books, 2da. edición, Barcelona, 2007, pp. 43-44. También, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *Container transport...* cit., p. 56.

⁹⁰⁹ Con respecto de los tipos de contenedores “inteligentes” probados, así como las

31.3.3 La inserción de las tecnologías de la información y las comunicaciones en los programas de protección marítima

Las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) permiten la digitalización de la información utilizada en el comercio internacional y en el transporte marítimo, lo que posibilita la transferencia de datos a través de internet, de una manera ágil, rápida y segura. Por lo tanto, el uso de Internet ha modificado las prácticas utilizadas por el mundo del transporte marítimo, ya que este medio electrónico es utilizado por los cargadores para contratar los servicios de transporte y gestionar la cadena de suministro con mayor facilidad. A su vez, los portadores utilizan las TIC para planificar sus procesos de transporte y transmitir la información relacionada con la carga⁹¹⁰.

En materia de protección del contenedor, los programas de protección marítima incorporan las TIC en dos fases consecutivas del transporte de la mercancía: 1) el envío anticipado de la información de la carga marítima, por parte de los cargados, los portadores y de las Administraciones de Aduanas de origen; y 2) la gestión de riesgos, realizada por la Administración de Aduanas de origen o de destino. Así sucede, por ejemplo con las medidas de protección marítimas “10+2” y la Regla 24 horas de los Estados Unidos⁹¹¹, así como en el Documento Único de Escala y en el Aviso de Llegada, que han sido establecidos en la Orden FOM/3769/2007 y en el Código Aduanero Común, respectivamente⁹¹².

conclusiones de los estudios, véase UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, “Supply Chain Security: DHS Should test and evaluate container security technologies consistent with all identified operational scenarios to ensure the technologies will function as intended”, *Report to the Chairman, Committee on Homeland Security, House of Representatives, GAO-10-887*, septiembre de 2010.

⁹¹⁰ Al respecto, véase DIVISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL E INTEGRACIÓN DE LA CEPAL, *Panorama de la Inserción internacional de América Latina y el Caribe. Tendencias 2008*, Naciones Unidas, 2008, p. 83. Además, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *La facilitación del comercio... cit.*, pp.6-8.

⁹¹¹ *Vid infra.* los apartados 38.4 y 38.7

⁹¹² Véase *infra.* el apartado 42

En la primera fase, las Administraciones de Aduanas del puerto de descarga aprovechan las TIC para intercambiar información con las Administraciones de Aduanas del puerto de carga. Asimismo, las Administraciones de Aduanas de origen y de destino requieren a los sujetos participantes en el transporte marítimo a realizar un manifiesto anticipado de carga. Con base en el manifiesto anticipado de carga, las Administraciones de Aduanas planifican la logística portuaria y realizan el análisis de riesgo.

Las TIC permiten la creación de programas informáticos encaminados a la gestión de los riesgos. En la segunda fase, las Autoridades de Aduanas utilizan los programas informáticos de gestión de riesgo para analizar la información contenida en los manifiestos anticipados de carga marítimos, proporcionados por el cargador, el porteador o el consignatario⁹¹³. El análisis de los programas de gestión de riesgo permite identificar los contenedores de alto riesgo. Los programas de gestión de riesgo utilizan algoritmos para destacar el riesgo potencial de la carga contenerizada, así como para detectar los *modus operandi* y los posibles objetivos de las organizaciones delictivas. En síntesis, los programas ofimáticos de gestión de riesgos apoyan las siguientes labores de las Administraciones de Aduanas: la administración de la información; la detección de los envíos de alto riesgo, con base en la información del manifiesto anticipado de carga; y la selección de los contenedores que serán inspeccionados en el puerto de origen o en el puerto de destino. Así sucede, por ejemplo con el programa europeo ConTraffic, que tiene como objetivo vigilar el tráfico de contenedores e identificar las cargas marítimas sospechosas⁹¹⁴. La detección y la inspección

⁹¹³ Sobre los programas ofimáticos de gestión del riesgo, véase BENNETT, Allison C./ ZHUAN CHIN, Yi, *100% Container Scanning: Security Policy Implications for Global Supply Chains, Master of Engineering in Logistics*, publicado por Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, junio de 2008, pp. 15-16. También, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *La facilitación del comercio... cit.*, p. 10-11.

⁹¹⁴ Sobre el tema, véase AL-KHUDHAIRY, Delilah, "Supporting the EC response through geo-spatial technologies", AAVV., *Faster and more united, the debate about Europe's crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006, pp. 327-331. También, JOINT RESEARCH CENTER OF THE EUROPEAN COMMISSION, "Monitoring Container Traffic", obtenido en: <http://maritimeaffairs.jrc.ec.europa.eu/web/contraffic> (consultado el 15 de junio de 2011)

de los envíos de alto riesgo benefician al comercio internacional, toda vez que las Administraciones de Aduanas realizan despachos de mercancía más rápidos y expeditos en aquellos envíos considerados de bajo riesgo.

31.3.4 La importancia del contenedor a la luz de los programas de protección marítima

El contenedor es un equipo de transporte, que consiste en una caja de metal con una doble puerta en una de sus caras. Esta caja metálica tiene un carácter permanente, por lo que puede ser utilizado en varias veces. Además, el contenedor posibilita la agrupación de una serie de bultos en una unidad indivisible⁹¹⁵.

En 1956, el estadounidense Malcolm McLean inventó el contenedor. Malcolm McLean realizó el envío de 56 contenedores, desde Nueva York el puerto de Houston, por medio de un buque. En la década de los sesenta, los participantes en el comercio internacional comenzaron a utilizar el contenedor como medio para agrupar y transportar su mercancía, debido a los beneficios generados por la utilización de contenedor⁹¹⁶. En concreto, el uso del contenedor eliminó el proceso de recargue, que anteriormente los transportistas debían realizar al momento de cambiar la carga de un modo de transporte a otro. Al respecto, LARRY BURKHALTER señala que la aparición del contenedor generó el siguiente impacto global⁹¹⁷:

⁹¹⁵ Con respecto a las características físicas del contenedor, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, 34-36.

⁹¹⁶ En relación a la creación del contenedor, ÁLEX LEÓN y ROSA ROMERO (*op. cit.*, p. 53.) mencionan que la invención del contenedor generó una revolución en la forma de transportar mercancía e introdujo la era del transporte intermodal. Lo anterior se debió a que la utilización del contenedor eliminó las cargas y descargas manuales presentadas al momento de cambiar la mercancía del camión a los barcos en el puerto de origen y el correspondiente proceso inverso en el puerto de llegada.

Con respecto a la historia del contenedor, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, 34-36.

⁹¹⁷ Sobre el tema, consúltese BURKHALTER, Larry, *Privatización Portuaria: Bases, alternativas y consecuencias*, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1999, pp. 99-100.

“I) reducir drásticamente el tiempo de permanencia de los buques en los puertos y la demanda de mano de obra; II) ampliar las zonas de influencia de los puertos, pues se trata de elementos aptos para el transporte terrestre de larga distancia; III) impulsar al sector manufacturero a reducir las dimensiones de los productos para poder aprovechar en forma más efectiva el espacio disponible en dichas unidades; IV) incorporar a las operaciones portuaria una gama de tecnologías especializadas, como las grúas, las comunicaciones electrónicas y el equipo de porteo”

Actualmente, las dimensiones del contenedor han sido estandarizadas para permitir la adaptación del contenedor a distintos tipos de buques y de transportes terrestres. Esta estandarización ha sido fomentada por la ISO⁹¹⁸. Las dimensiones más comunes de los contenedores son 20 y 40 pies. El contenedor de 20 pies es la dimensión con mayor arraigo en el comercio internacional. Por tal razón, el contenedor de 20 pies es la medida internacionalmente aceptada, denominada TEU (por sus siglas en inglés, *Twenty-foot Equivalent Units*). Por su parte, el contenedor de 40 pies también tiene una unidad de medida, aunque menos utilizada, denominada FEU (por sus siglas en inglés, *Fourty Equivalent Units*). El TEU es empleado por las Administraciones portuarias para determinar el número de contenedores que moviliza un puerto, así como para calcular la capacidad de carga de un buque contenedor⁹¹⁹.

⁹¹⁸ La ISO inició la tarea de estandarización de las dimensiones del contenedor en 1965. En ese año, la ISO aprobó las normas para fijar las dimensiones de longitud, anchura y altura del contenedor. Asimismo, la ISO impuso norma para establecer las pruebas, marcas, terminología, capacidad de carga y cubicaje de los contenedores. Posteriormente, en el año 1967, la ISO dictó normas donde determina las características técnicas de las cantoneras del contenedor. Sobre la estandarización del contenedor, vease MARÍ SAGARRA, Ricard [et al.], *El transporte de contenedores. Terminales, operativa y casuística*, editorial Edicions UPC, Barcelona, 2003, p.18. También, ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, Serie 1 contenedores de carga- Clasificación, dimensiones y posiciones, ISO 668:1995, publicado por, Ginebra, 1995.

⁹¹⁹ Al respecto, véase MARTNER PEYRELONGUE, Carlos/MORENO MARTÍNEZ, María Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2001, pp. 17-24. También, LEÓN, Álex/ROMERO, Rosa, *Logística del Transporte Marítimo... cit.*, p. 54. Además, MARÍ, Ricard/RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *El transporte de contenedor: el contenedor... cit.*, pp. 21-44.

En la actualidad, las principales potencias económicas utilizan el contenedor como primordial forma de movilización de carga seca, ya que permite el transporte “puerta a puerto”, con la participación de dos o más medios de transporte. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y desarrollo señala en su informe anual de 2010 que la carga marítima contenerizada representa un cuarto del volumen total de la carga transportada por mar⁹²⁰. El transporte marítimo de contenedor transporta una mayor cantidad de TEU’s, en comparación de los otros medios de transporte, como el ferroviario, el carretero y el aéreo. El transporte marítimo contenerizado ha aumentado constantemente su participación dentro del comercio internacional. En las últimas dos décadas, el comercio marítimo contenerizado ha aumentado un 10% cada año. No obstante, esta tendencia ha cambiado en 2009 y 2010. En particular, la carga marítima contenerizada movilizada durante 2009 se contrajo un 9%. En consecuencia, el número de TEU’s movilizadas por medio de las principales rutas de transporte marítimo de carga contenerizada descendió de la siguiente manera:

1. La ruta Asia-Estados Unidos, en donde se movilizaron 11.5 millones de TEU’s en 2009, con un descenso del 14.2% con respecto al año 2008.
2. La ruta Estados Unidos-Asia, en donde se transportaron 6.9 millones de TEU’s en 2009. Por tal motivo, no hubo un cambio significativo en el número de contenedores transportados con respecto al año anterior.
3. La ruta Asia-Europa, dentro de la cual se comercializaron 11.5 millones de TEU’s durante 2009, lo cual significó un descenso del 14.8% con respecto del año 2008.

⁹²⁰ Sobre el tema, véase CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime transport 2008...* cit., pp. 84-87 Además, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *La facilitación del comercio...* cit., p.5.

4. La ruta Europa-Asia, por medio de la cual se transportaron 5.5 millones de TEU's, lo cual representó un aumento del 4.3% con relación al año anterior.
5. La línea comercial Europa-Estados Unidos permitió la movilización de 2.8 millones de TEU's durante 2009, lo cual representa un decremento del 15.1% con respecto al año previo.
6. La ruta América del Norte-Europa porteó 2.5 millones de TEU's en el transcurso de 2009, lo cual significó un descenso del 25.1% con respecto al año 2008.

Los buques también han evolucionado para permitir una mayor capacidad de carga y un mejor manejo de contenedores. La evolución de los buques portacontenedores inició en los años cincuenta, con la primera generación de buques especializados en la carga de contenedores. Estos primeros barcos portacontenedores eran buques de carga o buques tanques modificados para transportar contenedores, su capacidad de carga fluctuaba entre los 500 y 1,000 TEU's. Posteriormente, entre las décadas de los setenta y los ochenta surgió la segunda generación de buques portacontenedores, la cual fue bautizada como portacontenedores celulares, ya que implementaron bodegas especiales para estibar contenedores, su capacidad oscilaba entre los 1,500 y 2,000 TEU's. En 1983 se desarrolló la tercera generación de buques portacontenedores denominada Panamax, en virtud de que cuentan con la anchura máxima para pasar por el Canal de Panamá (32 metros). La tercera generación cuenta con una capacidad de carga que varía entre los 2,500 y 3,500 TEU's. A finales de la década de los ochenta, los fabricantes de buques comienzan a fabricar la cuarta generación de buques portacontenedores, denominada Post-Panamax, ya que sus dimensiones no les permiten cruzar el Canal de Panamá. Los buques de cuarta generación soportan una carga de entre 3,500 y 5,000 TEU's. La quinta generación de buques portacontenedores empezó a funcionar a partir del año 2000, estos barcos son conocidos como Post-Panamax Plus y se caracterizan por tener una capacidad de carga que va

de los 5,000 a los 8,000 TEU's. La más reciente generación de portacontenedores surgió en 2006 y se le ha denominado Nuevo Panamax. La capacidad de carga de esta sexta generación va de los 11,000 a los 14,000 TEU's⁹²¹.

Los buques portacontenedores con poca capacidad son utilizados para realizar rutas marítimas interregionales y para alimentar a los puertos "HUB"⁹²². A su vez, los buques portacontenedores medianos realizan el tráfico marítimo interoceánico, y en algunas ocasiones cubren rutas mayores. Los grandes buques portacontenedores desarrollan rutas transoceánicas con pocas escalas, con el fin de maximizar los beneficios económicos.

La flota mundial de buques portacontenedores también ha aumentado constantemente durante los últimos veinte años. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y desarrollo menciona que en 2009 la flota mundial de buques portacontenedores estuvo integrada por 161,919 naves, lo cual representó el 13.6% de la flota total de buques⁹²³. Esta flota de buques portacontenedores tiene la capacidad de transportar 12.8 millones de TEU's. Durante 2009, un buque portacontenedor transportó en cada viaje un promedio de 4.016 TEU's. En 2010, el buque portacontenedores más

⁹²¹ Sobre la evolución de los buques portacontenedores, véase MARTNER PEYRELONGUE, Carlos/MORENO MARTÍNEZ, María Aurora, *op. cit.*, p. 26-30. También, RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, "Seguridad Marítima en Buques..." cit., pp. 1-3. Además, PALACIO LÓPEZ, Perfecto, *Transporte marítimo de contenedores: organización y gestión*, editado por Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad de Valencia, Valencia, 2001, pp. 71-77.

⁹²² Con relación a los puertos HUB, PALACIO LÓPEZ (*op. cit.*, p. 76.) indica que el puerto "HUB" es una terminal marítima que aglutina una gran cantidad de contenedores provenientes de pequeños puertos, en donde los contenedores son reexpedidos en buques portacontenedores interoceánicos o transoceánicos.

⁹²³ Sobre la flota mundial de buques portacontenedores, la UNCTAD (CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime...* cit., p. 35) afirma que en mayo de 2008, el flota total de buques portacontenedores con mayor capacidad es el siguiente: 54 naves con capacidad de 9,000 TEU's, las cuales son operadas por cinco compañías navieras: CMA CGM (francesa), COSCON y CSCL (chinas), Maersk (Dinamarca), y MSC (Suiza); 12 buques con capacidad mayor a 10,000 TEU's, quienes son operados por las compañías marítimas Maersk y COSCON.

En estos mismo términos, véase RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, "Seguridad Marítima en Buques..." cit., p. 3.

grande del mundo transportó 14,770 TEU durante un servicio de transporte.

La mayoría de los buques portacontenedores no cuenta con los mecanismos necesarios para cargar y descargar los contenedores por sí mismos, por lo que requieren la utilización de las grúas de los puertos para realizar estas dos acciones. Por tal motivo, los países participantes en el comercio marítimo contenerizado buscan modernizar y especializar sus instalaciones portuarias, con la finalidad de agilizar el cargado y el descargado de los buques portacontenedores. Los puertos con mejor infraestructura tienen un mayor tráfico de buques portacontenedores y, en consecuencia, obtienen mayores beneficios económicos. Las mejoras en la infraestructura portuaria requieren una gran inversión económica, por lo cual los países han reformado sus legislaciones nacionales con el fin de modificar el sistema de operación y los regímenes de propiedad portuaria. Las enmiendas realizadas han permitido la participación y la inversión privada en los puertos, lo cual ha generado la incorporación de los particulares en la operación directa de los puertos de acceso público⁹²⁴. Los particulares han invertido grandes cantidades de capital para desarrollar terminales portuarias más competitivas y especializadas. La competitividad de un puerto contenedor esta relacionada con el equipo de manipulación de la carga, los niveles de seguridad, los programas de ofimática encargados de la administración del puerto y los puntos de interconexión modal⁹²⁵.

⁹²⁴ Sobre las reformas legislativas en materia portuaria, SÁNCHEZ (*Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente*, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 2004, p. 18) indica que en el caso particular de América Latina, las reformas en materia de operatividad y propiedad portuaria se realizaron en varias vertientes. La primera es el sistema puerto propietario (landlord port), en donde el Estado mantiene la propiedad de la infraestructura y la gestión en materia estratégica. Los servicios de remolque, practicaje, estiba y desestiba, son proporcionados por empresas privadas. Además, el puerto es dividido en terminales independientes, las cuales están a cargo de operadores portuarios o empresas portuarias. Estas empresas portuarias son responsables de la operación, la inversión y el mantenimiento de las infraestructuras.

⁹²⁵ Sobre el tipo de inversión en los puertos contenedores, podemos señalar que en el año 1993, el 42% de la carga contenerizada pasaba por algún puerto propiedad del Estado. Este porcentaje se ha reducido, por lo que en el año 2006, únicamente el 19% de los contenedores cruzan por un puerto propiedad exclusiva del Estado. Asimismo, el 80% de los 100 puertos contenedor más importantes del mundo cuentan con algún tipo de participación privada. Al respecto, véase CONFERENCIA DE LAS NACIONES

Por todo lo anterior, los programas de protección marítima están centrados en el contenedor⁹²⁶. Como se ha advertido, las organizaciones delictivas pueden aprovechar el volumen del comercio marítimo contenerizado o las características físicas del contenedor para movilizar de forma ilegal narcóticos, personas, materiales radioactivos o armas de destrucción masiva, de un país a otro. Asimismo, el contenedor está presente en la mayoría de los escenarios de terrorismo marítimo⁹²⁷. En consecuencia, los dispositivos tecnológicos de seguridad de los programas de protección marítima están centrados en el contenedor, con la finalidad de evitar los accesos no autorizados e impedir el transporte ilegal de armas de destrucción masiva o de material radioactivo.

32 La clasificación de los programas de protección marítima

Los programas de protección marítima post-11/S tienen diversos orígenes, características y herramientas. No obstante, los programas de protección marítima pueden ser clasificados con base en tales elementos.

En primer lugar, los programas de protección marítima pueden ser clasificados con base en su origen, ya que algunos países, organizaciones internacionales y organismos no gubernamentales han desarrollado una serie de normas para fortalecer la protección marítima⁹²⁸.

UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime...* cit., p. 97. Además, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *La facilitación del comercio...* cit., pp.4-6.

⁹²⁶ En relación a la importancia del contenedor en los programas de seguridad marítima, véase CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime...* cit., p. 19-21; y SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, pp. 10-12.

⁹²⁷ Véase *supra* el apartado 16

⁹²⁸ La clasificación de las principales medidas de seguridad se ha elaborado con base en el estudio del Departamento Nacional de Comercio de Suecia (SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, pp. 25-28), así como por otras propuestas emitidas por otros investigadores en la materia. Los actuales programas de seguridad pueden catalogarse en una o varias de las categorías. Igualmente, existen otras sistematizaciones, como la emitida por el Conferencia Europea de Ministros de

En segundo lugar, los programas de protección marítima puede ser clasificación toman en cuenta su caracter voluntario u obligatorio. Algunos programas prevén que las empresas adopten las medidas de protección marítima de forma voluntaria. Así sucede, por ejemplo con el programa estadounidense C-TPAT. En contraste, los programas de protección marítima, como el Código PBIB, establecen obligaciones para los sujetos que intervienen en el transporte marítimo.

En tercer lugar, los programas de protección marítima pueden dividirse en programas de certificación o en programas de requerimiento de información.

Por último, los programas de protección marítima pueden clasificarse tomando en cuenta sus principales herramientas tecnológicas. Algunos programas, como los programas estadounidenses 100% de Contenedores Escaneados y la Iniciativa de Contenedor Seguro, priorizan el uso de la tecnología de inspección no intrusiva. En consecuencia, tales programas de protección marítima buscan inspeccionar todos los contenedores que ingresan a un determinado país, ya sea en el puerto de origen o en el puerto de destino. En cambio, los programas basados en el gestión del riesgo del riesgo realizan inspecciones a los contenedores calificados como de alto riesgo.

A continuación procedemos a realizar un análisis de cada una de las clasificaciones de los programas de protección marítima

Transporte (Container transport... cit., p. 19.). A nuestro parecer, la clasificación propuesta en el presente trabajo, es más amplia y ejemplifica de mejor forma los puntos a destacar en nuestra investigación.

En términos similares, véase GUTIÉRREZ Ximena/HINTS Juha, *op. cit.*, pp. 1-2.

32.1 Los programas de protección marítima multilaterales y unilaterales

Después de los atentados terroristas en Nueva York, la comunidad internacional inició un proceso encaminado a reforzar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Este proceso derivó en la adopción de programas y medidas de protección marítima, tanto en los países como del seno de los organismos internacionales. Como respuesta inmediata a los atentados terroristas del 11-S, algunos países, como los Estados Unidos, desarrollaron programas de protección marítima de forma unilaterales. Posteriormente, la comunidad internacional adoptó programas de protección marítima multilaterales, en el seno de algunos organismos internacionales. Así ocurrió, por ejemplo con el Código PBIP de la OMI.

Con respecto al primer tipo de programas, podemos señalar que algunos países, principalmente los Estados Unidos, incorporaron a su legislación programas de protección marítima de forma unilateral, como la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos, la Regla 24 Horas y la Ley de Bioterrorismo. Estas medidas unilaterales han engendrado una serie estándares de seguridad heterogéneos y, en algunos casos, incompatibles e inadecuados. Lo anterior repercute en la facilitación del comercio internacional⁹²⁹.

No obstante, como ya hemos mencionado, los Estados Unidos y la Unión Europea reconocen el carácter internacional de la protección marítima. Por tal motivo, estas dos potencias marítimas han promovido la creación de convenios internacionales en esta materia, por medio de las organizaciones internacionales competentes. En consecuencia, algunas organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional y la

⁹²⁹ En relación a las medidas de seguridad unilaterales SGUT (*Efectos económicos... cit.*, pp. 10-14.) menciona que las medidas unilaterales crean un marco normativo heterogéneo, ya que cada país regula de forma diferente cada uno de los siguientes elementos: los sujetos responsables de la seguridad de la carga; las obligaciones de los sujetos; y los tramos o nodos, de la cadena de suministro, donde inicia y finaliza la seguridad del contenedor.

Organización Mundial de Aduanas, han alcanzado acuerdos internacionales sobre protección marítima, entre sus Estados Miembro. A diferencia de los programas unilaterales, los convenios internacionales han sido discutidos y aprobados por la comunidad marítima internacional interesada y afectada en los foros competentes. Por tal motivo, tales medidas de protección multilaterales toman en consideración las capacidades técnicas y materiales, así como los recursos humanos y económicos de los Estados parte. Además, las medidas multilaterales sobre protección marítima crea un marco normativo homogéneo, dotado de procedimientos simplificados y armonizados⁹³⁰.

32.2 Los programas de protección marítima obligatorios y voluntarios

Los programas de protección marítima pueden clasificarse en programas obligatorios o programas voluntarios, tomando en cuenta el nivel de vinculación del articulado del programa.

El primer tipo de programas emana de las leyes nacionales, los tratados internacionales bilaterales o los acuerdos multilaterales. Los sujetos participante en el transporte marítimo están obligados a cumplir con este tipo de normas para que su carga contenerizada pueda ingresar a un determinado territorio aduanero o para que el buque pueda acceder a un puerto extranjero⁹³¹. Así sucede, por ejemplo con el Código PBIP, el programa estadounidense “10+2”.

⁹³⁰ Sobre el tema, véase VAN DE VOORT [et al.], “Seacurity”, *Improving the Security of the Global Sea-Container Shipping System*, editado por Rand Europe, Santa Monica, 2003, pp. 4-6. Además, SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, pp. 13-16. También, GUTIÉRREZ, Ximena/HINTS, Juha, *op. cit.*, pp. 1-3. Además, SÁNCHEZ, Ricardo J., *op. cit.*, pp. 55-59. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, “Las medidas de protección portuaria: un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)”, Naciones Unidas, Boletín Facilitación del comercio y el transporte de América Latina y el Caribe, edición número 227, julio de 2005, pp. 1-4.

⁹³¹ En estos términos, véase SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, p. 14-16. También, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *Container transport... cit.*, p. 115-116.

En cambio, algunos gobiernos y organismos internacionales han elaborado programas de protección marítima, en donde la participación de las empresas es voluntaria. La mayoría de las medidas voluntarios son programas de certificación, los cuales son implementados por las Administraciones de Aduanas de algunos países. Con base en estos programas, las empresas adoptan e implentan una serie de medidas, para posteriormente ser evaluadas y certificadas por las Administraciones de Aduanas. Las empresas certificadas obtienen beneficios por parte de la Administración de Aduanas, como la agilización del despacho aduanero de su contenedor⁹³². Así sucede, por ejemplo con el programa europeo Operador Económico Autorizado o el programa estadounidense C-TPAT.

32.3 Los programas de protección marítima de certificación y de requerimiento de información

Los programas de protección marítima también pueden ser catalogados con base en las medidas de seguridad que deben adoptar las partes implicadas en el transporte marítimo. En consecuencia, los programas de protección marítima pueden ser divididos en programas de certificación y en programas de requerimiento de información.

En primer lugar, los programas de certificación, como ya advertimos, son desarrollados por las Administraciones de Aduanas. Las empresas ingresan voluntariamente en los programa de certificación. Posteriormente, las empresas participantes se comprometen a realizar una autoevaluación de sus niveles de seguridad, así como a implementar y mantener estándares mínimos de seguridad, al momento de realizar sus actividades comerciales y, en particular, durante el transporte del contenedor. Estos estándares de seguridad están diseñados para proteger el contenedor y evitar los accesos

⁹³² Sobre el tema, véase GUTIÉRREZ, Ximena/HINTS, Juha, *op. cit.*, pp. 6-13

no autorizados a la carga contenerizada⁹³³. La Autoridad de Aduanas evalúa el nivel de seguridad de la empresa participante, para posteriormente determinar si la compañía es susceptible de certificación. Los programas establecen distintos tipos de certificación, con base en los grados de seguridad desarrollados por las empresas participantes. Cada tipo de certificación conlleva un beneficio distinto. En consecuencia, las empresas con mayor seguridad obtienen una certificación de rango superior, lo que les representa mejores beneficios por parte de la Autoridad de Aduanas⁹³⁴.

En segundo lugar, los programas de requerimiento de información obligan al porteador, al consignatario o al cargado a realizar un manifiesto anticipado de carga, ante la Administración de Aduanas del puerto de origen o de destino. Los programas de requerimiento de información utilizan las TIC para realizar los envíos y los intercambios de información. En general, el manifiesto anticipado de información debe concordar con el conocimiento de embarque, la factura comercial, los datos de contenedor y el manifiesto de carga. Así sucede, por ejemplo con el programa europeo de aviso anticipado de carga. En otros casos, el propietario del buque o el fletador debe suministrar a la Autoridad de Aduanas el plan de estiba del buque o el estatus del contenedor, como ocurren en el programa estadounidense "10+2". Los sujetos obligados deben enviar el manifiesto anticipado de información antes del arribo del buque al puerto de descarga o previo al cargado del contenedor a bordo del buque en el puerto de carga. Con base en la

⁹³³ En relación a las medidas de seguridad basadas en la creación de ambientes protegidos para el contenedor, CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE (*Container transport... cit.*, p. 19) afirma que este tipo de medidas tienen vulnerabilidades, ya que son eficaces para evitar el "secuestro" del contenedor, pero no protegen al contenedor contra actos terroristas basados en el escenario "caballo de Troya". Además, las empresas deben contar con personal de seguridad capacitado, calificado y honesto, para que tales medidas de seguridad cumplan sus objetivos.

⁹³⁴ Sobre los programas de certificación, Departamento Nacional de Comercio de Suecia (SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, p. 16) señala que tales programas pueden ser aprovechados por los legisladores para lograr los siguientes objetivos: alcanzar consensos, en materia de seguridad, con la compañías participantes en la cadena de suministro; involucrar a las empresas privadas en los asuntos de seguridad; conseguir un trabajo conjunto, en seguridad, entre las Autoridades de Aduanas y las compañías; y agilizar los controles de inspección de la carga contenerizada en los puntos con mayor tráfico de mercancía, como son las aduanas marítimas.

En términos similares, véase RICE, James B. [et al.], "Supply chain... cit.", pp. 12-14.

información suministrada, la Autoridad de Aduanas realiza un análisis de riesgo, para posteriormente inspeccionar los cargamentos ilegales, los contenedores de alto riesgo y la carga sin información anticipada, o en algunos casos de alto riesgo, interceptar la carga peligrosa antes de su entrada al territorio aduanero⁹³⁵.

32.4 Los programas de protección marítima basados en el escaneo de todos los contenedores o en la gestión de riesgos

El marco normativo en materia de protección marítima puede ser clasificado tomando en cuenta sus elementos tecnológicos. Por tanto, las medidas de protección marítima están divididas en programas de escaneo del 100% de contenedores o en programas de gestión del riesgo. Ambos tipos de programas están centrados en la prevención de un acto terrorista marítimo. Además, los dos tipos de medidas contemplan la revisión de los contenedores a través de tecnología de inspección no intrusiva. Sin embargo, la diferencia entre ambas medidas estriba en la cantidad de contenedores que deben ser inspeccionados, por parte de la Administración de Aduanas⁹³⁶.

En primer lugar, los programas de escaneo prevén la revisión de la carga

⁹³⁵ Con respecto de las medidas de seguridad fundamentas en el anticipo de información, la CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE (*Container transport... cit.*, pp. 109-112) menciona que dichas medidas fuerzan la seguridad del contenedor y facilitan el cobro de impuestos, aranceles y/o cuotas compensatorias, por parte de la Administración de Aduanas. Asimismo, este tipo de medidas son efectivas contra actos violentos cimentados en el escenario del “caballo de Troya”. Sin embargo, tales medidas de seguridad presentan una eficacia parcial contra el “secuestro” del contenedor.

⁹³⁶ Sobre el escaneo y el análisis de riesgo, VAN DE VOORT ([et al.], *op. cit.*, pp. 8-9) indica que los países pueden elegir entre adoptar medidas de seguridad basadas en el escaneo de contenedores o incorporar normas de seguridad en donde se establezca la administración del riesgo. Esta elección debe estar basada en los siguientes factores: el escaneo de todos los contenedores genera un alto coste económico para las Administraciones de Aduana; el despacho aduanal se vuelve más lento, en el caso de los programas basados en el escaneo del 100% de contenedores; y los programas ofimáticos de evaluación del riesgo deben ser proveídos con los datos suficientes, que les permitan detectar las cargas con riesgo.

contenerizada marítima antes de su cargado a bordo del buque o durante el despacho aduanero en el puerto de descarga⁹³⁷. La revisión del contenedor debe ser realizada a través de tecnología de inspección no intrusiva. Los países promotores de este tipo de programas, en concreto los Estados Unidos, enfatizan la efectividad de las inspecciones en contra del escenario del “secuestro” del contenedor y el escenario del “caballo de Troya”, los cuales son utilizados por las organizaciones terroristas⁹³⁸. En contraposición, los retractoros de tales programas argumentan que el escaneo del 100% de la carga contenerizada requiere una gran inversión por parte de las Autoridades de Aduanas y produce retrasos en el transporte marítimo⁹³⁹.

En segundo lugar, las medidas basadas en la gestión del riesgo no buscan inspeccionar al 100% de los contenedores, ya que solamente revisa los contenedores de alto riesgo. Como ya hemos mencionado, este tipo de programas busca detectar e interceptar los contenedores de alto riesgo, con el apoyo de los programas informáticos de gestión de riesgo y de la información contenida en el manifiesto anticipado de carga. Las Autoridades de Aduanas utilizan programas de gestión de riesgo emplean algoritmos para evaluar y detectar los contenedores de alto riesgos. Los algoritmos requieren la información suministrada por los participantes en el transporte marítimo para poder desarrollar resultados fiables. Además, los programas de gestión de riesgo también utilizan los datos proporcionados por los servicios de inteligencia, tanto del país exportador como del país importador,

⁹³⁷ En relación dispositivos de inspección no intrusiva, VAN DE VOORT ([et al.], *op. cit.*, pp. 10-11) indica que la tecnología no intrusiva está integrada por una serie de aparatos, dispositivos o mecanismos, capaces de detectar materiales nucleares, biológicos, radioactivos o narcóticos, entre la carga. Cada país elige los dispositivos encargados de las inspecciones del contenedor, en base a sus prioridades de seguridad.

⁹³⁸ En cuanto a los niveles de efectividad del escaneo de contenedores, en contra de las acciones violentas de los terroristas, véase CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE, *op. cit.*, p. 46.

⁹³⁹ En relación a las medidas basadas en el escaneo del 100% de contenedores, podemos mencionar que este tipo de programas son muy controvertidas. Varios organismos internacionales, Autoridades de Aduanas y sujetos implicados en el transporte marítimo han manifestado su preocupación por dichas medidas de seguridad. Al respecto, véase BENNETT, Allison C./ ZHUAN CHIN, Yi, *op. cit.*, pp. 28-31.

para realizar el análisis de riesgo de la carga contenerizada⁹⁴⁰. Con fundamento en los resultados de la evaluación de riesgo, la Autoridad de Aduanas detecta los contenedores de alto riesgo, y posteriormente ordena la inspección de estos contenedores en el puerto de carga o en el puerto de descarga⁹⁴¹.

⁹⁴⁰ En relación a las funciones de la inteligencia dentro de la protección marítima y, en particular, la gestión del riesgo, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 316-320; CONOSA, Pierre, "Developing the role of OSINT within and Outside of intelligence services", AAVV., *Faster and more united, the debate about Europe's crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006, pp. 285-289.

⁹⁴¹ En relación al análisis de riesgo, la CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE (*op. cit.*, pp. 63-69) señala que las medidas de seguridad basadas en el análisis del riesgo son efectivas contra el "secuestro" del contenedor. En contrasentido, estas normas carecen eficacia en contra de los actos terroristas basados en el escenario del "caballo de Troya".

CAPÍTULO VII

Los programas multilaterales en materia de protección marítima

Sumario

33 Las labores de los organismos internacionales en materia de protección marítima hasta antes del 11-S. 33.1 Las medidas de protección marítima pre-11/S de la Organización Marítima Internacional. 33.2 Los trabajos de la Organización Mundial de Aduana para mejorar la protección marítima previos al 11/S. 33.3 Las normas de la Organización Internacional de Estandarización para reforzar la protección marítima, realizadas antes del 11/S 34 El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. 34.1 Los costes y los beneficios generados por la implementación del Código PBIP. 34.2 Las cláusulas sobre el Código PBIP en los contratos de fletamento 34.3 Las cláusulas relativas al Código PBIP en los contratos de agencia marítima o consignación. 35 El Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global. 36 La norma ISO 28000: especificaciones de sistemas de gestión de la seguridad de las cadenas de suministro

33 Las labores de los organismos internacionales en materia de protección marítima hasta antes del 11-S

Como ya hemos advertido, los atentados del 11-S fueron el punto de inflexión de las medidas de protección marítima. A partir de ese acontecimiento, los gobiernos y las organizaciones internacionales competentes adoptaron nuevas medidas de protección marítima para evitar la utilización de los buques y de los contenedores como vectores de atentados, así como la realización de actividades ilícitas por medio del transporte marítimo⁹⁴².

Las organizaciones internacionales competentes desarrollaron un papel importante dentro de la elaboración del marco normativo internacional post-11/S, en materia de protección marítima. En particular, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con el apoyo de los Estados Unidos y la Unión Europea, desarrollaron

⁹⁴² Véase al respecto SGUT, Martín, *Las nuevas medidas de seguridad portuaria y desafíos en su implementación*, Naciones Unidas, CEPAL, diciembre de 2005, p.7.

acuerdos multilaterales en la materia, los cuales fueron suscritos por sus Estados miembro⁹⁴³. Las medidas de protección marítimas emanadas del marco normativo post-11/S tienen como finalidad reforzar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias en contra de actos de terrorismo. En concreto, las medidas de protección marítima post-11/S toman en cuenta los posibles escenarios de terrorismo marítimo. Sin embargo, la OMI también ha elaborado medidas de seguridad para combatir el narcotráfico marítimo y la piratería.

Este nuevo marco internacional buscó un balance entre la protección y la facilitación para el comercio internacional, para evitar que las medidas de protección generen una forma de proteccionismo⁹⁴⁴.

La OMI, la OMA y la Organización Internacional de Estandarización (ISO) también participaron en la elaboración del marco normativo internacional pre-11/S. Sin embargo, la prioridad de los acuerdos internacionales pre-11/S es la seguridad marítima. Por tal motivo, este marco normativo deja en segundo término la protección marítima.

⁹⁴³ En relación a la importancia de la OMI en el marco normativo internacional en materia de protección marítima, la Oficina de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos (UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Container Security. Current Efforts to Detect Nuclear Materials, New Initiatives, and Challenges", *Testimony before the subcommittee on National Security, Veterans Affairs, and International Relations, House Committee on Government Reform, GAO-03-297T*, 18 de noviembre de 2002, pp. 17-18.) señala que la OMI es responsable de mejorar la protección marítima en contra de actos de violencia o criminales en el mar. Por tal motivo, después de los atentados 11-S, los Estados Unidos consideraron que la OMI era el foro idóneo para fomentar, negociar y adoptar el nuevo marco internacional en materia de protección marítima.

⁹⁴⁴ En el marco de la OMI, los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) han manifestado su preocupación respecto al Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), ya que consideran que pueden presentarse conflictos entre la protección establecida por el Código PBIP y el movimiento de buques y cargas en el comercio internacional. Dicha Conferencia manifestó lo siguiente: *"Debe lograrse un equilibrio adecuado entre las necesidades de protección, la protección de los derechos humanos de la gente de mar y de los trabajadores portuarios y la exigencia de mantener la seguridad y la eficiencia del funcionamiento de los buques permitiendo el acceso del personal que presta servicios tales como el aprovisionamiento del buque, la reparación y el mantenimiento del equipo esencial, y otras actividades vitales que deben realizarse mientras el buque está atracado en las instalaciones portuarias."*

A continuación realizaremos un estudio de los principales trabajos de la OMI, la OMA y la ISO, realizados antes del 11-S, cuya finalidad es garantizar la protección del buque y de la carga contenerizada en contra de las amenazas a la protección marítima.

33.1 Las medidas de protección marítima pre-11/S de la Organización Marítima Internacional

La OMI es el órgano de la Naciones Unidas encargado de los asuntos marítimos. El 19 de febrero de 1948, la OMI fue fundada en la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra el 19 de febrero de 1948⁹⁴⁵.

Los campos de acción de la OMI son los siguientes⁹⁴⁶: 1) la seguridad de la vida humana en el mar; 2) la protección del medio ambiente; 3) la tecnología marítima; 4) la seguridad de la navegación y del transporte de cargas; 5) la cooperación técnica internacional para ayudar a los Estados Miembros en la implantación efectiva de las medidas de carácter técnico de la OMI; 6) los asuntos jurídicos relacionados con responsabilidades internacionales derivadas de los accidentes marítimos o de la contaminación de los espacios marinos.

Antes del 11-S, la OMI ya había realizado labores para fortalecer la protección marítima. En concreto, la OMI adoptó medidas de protección marítima para evitar el fraude marítimo y los actos de baratería, la piratería y el robo armado, el terrorismo marítimo y el tráfico ilícito de drogas.

945 Sobre la historia de la OMI, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, op. cit., pp. 117-121; INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "IMO activities to enhance maritime security", obtenido en: [www|PapersandArticlesbyIMOstaff|activities.doc](http://www.PapersandArticlesbyIMOstaff/activities.doc) (consultado el 13 de febrero de 2012); y TRELAWNY, Chris, "IMO maritime security police background paper", obtenido en: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/ac11/4th_ppt01e.pdf (consultado el 15 de febrero de 2012)

⁹⁴⁶ Véase al respecto, GUTIÉRREZ FRAILE, Rafael [et al.], Seguridad en el transporte marítimo, editado por Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, Madrid, 2005, p. 21.

En materia de actos de baratería y fraude marítimo, la OMI adoptó la resolución A 504 (XII), en noviembre de 1981⁹⁴⁷. La resolución de referencia invita a los Estados miembro a mejorar el marco jurídico nacional y la administración de justicia, con el fin de prevenir y suprimir los actos de baratería y fraude marítimo. En particular, la Resolución A 504 (XII) hace una referencia especial a la administración de los registros navales, los requisitos documentales y la imposición de sanciones para tales actos ilícitos. El fraude marítimo y la baratería no ponen en peligro la protección de las instalaciones portuarias, del buque o de la gente del mar. Sin embargo, la delincuencia organizada pueden utilizar estas dos actividades ilícitas para financiar actos de terrorismo marítimo⁹⁴⁸. Por tal motivo, la Resolución 545 (XII) de la OMI guarda relación con el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo de 1999⁹⁴⁹. Posteriormente, la OMI aprobó la resolución A.600(15), en noviembre de 1987. La resolución establece el sistema de asignación internacional de códigos permanentes para los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas, que realicen viajes internacionales. El sistema de asignación de un número OMI fue implantado con carácter voluntario. El sistema de asignación de códigos permanentes busca impedir el fraude marítimo y la baratería por medio del cambio del nombre del buque o la expedición de documentos falsos. a partir de la Resolución 160 (78) del Comité de Seguridad Marítima, la asignación de un número de identificación de la OMI también comenzó a abarcar a las empresas navieras y a los propietarios de buques con arqueo bruto igual o mayor a 100 toneladas, que realicen transporte marítimo internacional. El

⁹⁴⁷ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, A. 504 (XII), Baratería, apoderamiento ilícito de buques y sus cargamentos y otras formas de fraude marítimo, aprobada el 20 de noviembre de 1981, Londres.

⁹⁴⁸ Sobre el tema, véase ENRÍQUEZ ROSAS, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La Actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de protección y los claroscuros del convenio SUA y del protocolo SUA de octubre de 2005", publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen VII, México, 2007, pp. 153-187.

⁹⁴⁹ En relación a la administración de los registros navales, FOX ("Vessel Ownership and Terrorism: Requiring Disclosure of Beneficial Ownership is not the Answer", publicado en *Loyola Maritime Law Journal*, num. 4.92) señala que actualmente la propiedad de la embarcación permanece casi en el anonimato. Esta situación favorece las actividades fraudulentas, así como la posible financiación y utilización del buque para fines terroristas.

mecanismo de la Resolución MSC.160 (78). La Lloyd's Register-Fairplay gestiona el sistema de asignación de número de identificación de la OMI para buques, compañías y propietarios, por medio de una base de datos, que contiene la historia completa de los barcos, así como de sus respectivos propietarios y poseedores⁹⁵⁰. Actualmente, los números de identificación de la OMI para buques y empresas navieras han sido incorporados al Código PBIP⁹⁵¹. En consecuencia, el certificación internacional de protección del buque debe especificar el Número de identificación del buque y de la compañía. Por lo tanto, tales números de identificación de la OMI han adquirido el carácter de obligatorio en virtud del capítulo XI-2 del anexo del Convenio SOLAS⁹⁵².

En materia de piratería y robo a mano armada, la OMI también ha elaborado instrumentos no vinculantes para combatir estas amenazas a la protección marítima. Como ya menos señalado, la OMI comenzó sus trabajos para combatir la piratería en la década de los ochenta, como consecuencia del gran incremento de ataque pirata en contra de buques. En particular, la OMI adoptó los siguientes instrumentos: la resolución A.545 (13), la resolución A.683(17), la circular MSC/Circ.622, la circular MSC/Circ.623 y la resolución

⁹⁵⁰ La base de datos de la Lloyd's Register Fairplay sobre buques, propietarios, constructores y navieros puede consultarse en: <http://www.ihs.com/products/maritime-information/ships/index.aspx>.

⁹⁵¹ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Resolución MSC.196(80), Adopción de enmiendas al Código Internacional para la protección del buque y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptada el 20 de mayo de 2005, Londres. También, Unión Europea, Decisión de la Comisión 2009/83/CE de 23 de enero de 2009 por la que se modifica el Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe al sistema de número de identificación único de la OMI para las compañías y los propietarios registrados (Diario Oficial de la Unión Europea L 29, de 31 de enero de 2009, pp. 53-54

⁹⁵² Sobre el número internacional OMI para buques, GABALDÓN GARCÍA (*Manual de Derecho de la Navegación Marítima.. cit.*, p. 119) señala que el buque debe mantener permanentemente marcado el número de identificación OMI, en un lugar visible del casco o de la superestructura. Los buques de pasajeros deben llevar tal número en una superficie horizontal que sea visible desde el aire.

Asimismo, el Comité de Seguridad Marítim (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Inscripción del número IMO de los planos, manuales y otros documentos del buque, MSC/Circ.1142, aprobada el 20 de diciembre de 2004, Londres) el número IMO del buque también debe estar presente en todos los planos, manuales y otros documentos de conformidad con los diversos convenios de la OMI se exige llevar a bordo de los buques.

A.1025(26), mejor conocida como el Código para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo Armado en Contra de Bues. Los instrumentos antes mencionados invitan a los Estados miembro a implementar todas las medidas necesarias para suprimir los actos de piratería; urgen a los Gobiernos y a las organizaciones interesadas a orientar a los propietarios, los navieros y la gente de mar sobre las medidas preventivas en contra de un ataque pirata; instan a los Gobiernos miembro a notificar todos los sucesos relacionados con ataques pirata; y aportan una serie de recomendaciones para reprimir la piratería, las cuales están dirigidas a los Estados ribereños afectados por los ataques pirata. Todos estos instrumentos de la OMI han sido ampliamente estudiados y analizados en el capítulo correspondiente.

En relación al terrorismo marítimo, la OMI fue el foro internacional para discutir y aprobar el Convenio SUA de 1988. Actualmente, las principales medidas para combatir el terrorismo marítimo emanan del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS). Sin embargo, dichas normas fueron incorporadas en el Convenio SOLAS con posterioridad a los atentados terroristas del 11-S.

En materia de narcotráfico marítimo, la OMI adoptó la resolución A.872 (20) de noviembre de 1997. La resolución de referencia contiene mecanismos prácticos para prevenir el tráfico ilícito de drogas por mar, así como para evitar la utilización de la gente de mar por parte de los narcotraficantes.

33.2 Los trabajos de la Organización Mundial de Aduanas para mejorar la protección marítima previos al 11/S

La OMA es una organización intergubernamental, que tiene su origen en el Consejo de Cooperación de Aduanas. El Consejo de Cooperación de Aduanas fue establecido el 15 de diciembre de 1950, en Bruselas. En sus

inicios, el Consejo de Cooperación de Aduanas estaba integrado únicamente por países europeos. Posteriormente, este consejo fue incorporando nuevos miembros de distintas partes del mundo. Por lo tanto, en 1944, el Consejo de Cooperación de Aduanas adoptó el nombre de Organización Mundial de Aduanas, con la finalidad de reflejar sus nuevas características. Actualmente, la OMA está integrada por 174 miembros⁹⁵³.

La misión de la OMA es modernizar y reforzar la eficiencia de las labores diarias de la Administración de Aduanas. En consecuencia, la OMA elabora instrumentos internacionales con la finalidad de simplificar y armonizar los regímenes aduaneros y las prácticas aduaneras, entre sus Estados miembro. En varias ocasiones, los instrumentos de la OMA sobre protección del transporte marítimo han sido incorporados en las disposiciones de la OMC y de la OMI⁹⁵⁴.

Además de los objetivos antes mencionados, la OMA ha buscado fortalecer las atribuciones de las Aduanas para combatir el contrabando de mercancía, detener el tráfico de drogas y detectar el transporte ilegal de materia nuclear o armas de destrucción masiva⁹⁵⁵. El 9 de junio de 1977, bajo el auspicio de la OMA, se acordó la Convención Internacional sobre Asistencia Mutua Administrativa para la Prevención, Investigación y Represión de las

⁹⁵³ Sobre la historia de la OMA, Véase ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS, "History", 11 de junio de 2011, obtenido en: http://www.wcoomd.org/home_about_us_ahistory.htm.

⁹⁵⁴ Sobre el tema, véase BURO DE ADUANAS Y TARIFAS DE JAPÓN, "Approaches for trade Facilitation Initiatives in WTO and WCO", febrero de 2005, <http://www.mof.go.jp/english/tariff/wto/wto.htm>. También, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *Review of maritime... cit.*, p. 109-122.

⁹⁵⁵ La OMA ha desarrollado un programa de capacitación y asistencia técnica global para alcanzar el balance entre control aduanero y facilitación del comercio entre sus Estados Miembro. Asimismo, la OMA ha instaurado instrumentos internacionales en la materia, como son: El Acuerdo Modelo Bilateral sobre Asistencia Mutua Administrativa en Materias Aduanales, de fecha junio de 2004; Convenio Internacional sobre asistencia administrativa mutua para la prevención, investigación y represión de las infracciones aduaneras, Naibori, de fecha 9 de junio de 1997; Convención Internacional sobre asistencia mutua administrativa en materias de aduanas, Bruselas, de fecha 27 de junio de 2003. Véase al respecto, ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS, "Enforcement and Compliance", enero de 2009, <http://www.wcoomd.org/home.htm>.

Infracciones Aduaneras, conocida como la Convención de Nairobi⁹⁵⁶. Esta convención entró en vigor en mayo de 1980, con el fin de conseguir la asistencia mutua de las Administraciones de Aduanas en los siguientes tres ámbitos⁹⁵⁷: 1) el combate al fraude aduanero, relacionado con la carga contenerizada; 2) el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas; y 3) el tráfico ilícito de bienes culturales.

La Convención de Nairobi está basada en el principio de reciprocidad. Este instrumento jurídico internacional establece el intercambio de información entre las Administración de Aduanas de distintos países contratantes. El intercambio de información puede darse como resultado de una petición realizada por una Administración de Aduanas⁹⁵⁸, o con base en una iniciativa propia de una Administración de Aduanas⁹⁵⁹.

La convención contempla la posibilidad que tiene una Administración de Aduanas de realizar una petición para solicitar información sobre las siguientes circunstancias⁹⁶⁰: 1) la autenticidad de documentos oficiales relacionados con la declaración de bienes importados; 2) si determinada mercancía importada ha cumplido los requisitos legales de exportación; y 3) si cierta mercancía exportada ha cumplido los requerimientos legales de importación.

⁹⁵⁶ Convenio Internacional sobre asistencia administrativa mutua para la prevención, investigación y represión de las infracciones aduaneras, Nairobi, 9 de junio de 1977.

⁹⁵⁷ Los objetivos del Convenio de Nairobi se desprenden de los Anexos IX, X y XI, de dicho instrumento internacional.

⁹⁵⁸ Al respecto, el Anexo II de la Convención Internacional sobre Asistencia Mutua Administrativa para la Prevención, Investigación y Represión de las Infracciones Aduaneras establece que la Administración de Aduanas de una Parte contratante puede solicitar información a otra Parte Contratante, si cree que ha sido cometida una grave infracción aduanera en su país. La Parte contratante requerida deberá entregar toda la información y documentación disponible, respecto a los siguientes temas: el valor de las mercancías, la clasificación tarifaria de los bienes y el origen de los bienes.

⁹⁵⁹ Sobre el particular, el Anexo I de la Convención Internacional sobre Asistencia Mutua Administrativa para la Prevención, Investigación y Represión de las Infracciones Aduaneras estipula que una Administración de Aduanas podrá comunicar a otra Parte Contratante, toda información significativa que llegare a su conocimiento en el marco normal de sus actividades y que le hiciere suponer que será cometida una grave infracción aduanera en el territorio de esa Parte Contratante.

⁹⁶⁰ Véase al respecto, el Anexo III de la Convención Internacional sobre Asistencia Mutua Administrativa para la Prevención, Investigación y Represión de las Infracciones Aduaneras.

Con base en la Convención de Nairobi, una Administración de Aduanas puede solicitar a otra Parte Contratante, una vigilancia especial sobre determinadas personas, mercancías, lugares y medios de transportes, que estén presuntamente involucrados en una infracción aduanera⁹⁶¹.

Aunque la convención busca reprimir las infracciones aduaneras, consideramos que este instrumento internacional es un antecedente directo de las nuevas medidas de seguridad, al cimentar las bases en la cooperación y el intercambio de información entre las Autoridades de Aduanas de distintos países

La OMA ha continuado sus labores para reforzar la seguridad en la cadena de suministro. En particular, la OMA ha buscado actualizar la Convención de Nairobi. Por tal motivo, el 23 de junio de 2003, los Estados miembro de la OMA adoptaron la Convención Internacional en Asistencia Mutua Administrativa en Materias Aduaneras, denominada Convención de Johannesburgo⁹⁶². La Convención en comento busca fortalecer el intercambio de información entre las Autoridades de Aduanas de distintos países. Sin embargo, esta convención no ha entrado en vigor, ya que aún no ha sido ratificada por al menos cinco Partes Contratantes⁹⁶³.

33.3 Las normas de la Organización Internacional de Estandarización para reforzar la protección marítima, realizadas antes del 11/S

La Organización Internacional de Estandarización (ISO) fue creada por la

⁹⁶¹ En estos términos, el Anexo IV de la Convención Internacional sobre Asistencia Mutua Administrativa para la Prevención, Investigación y Represión de las Infracciones Aduaneras.

⁹⁶² Vid. Convención Internacional en Asistencia Mutua Administrativa en Materias Aduaneras, Bruselas, 27 de junio de 2003.

⁹⁶³ Véase al respecto, SECRETARIA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, Posición en la que concierne a ratificaciones y a accesiones. Convención Internacional en Asistencia Administrativa Mutua en Materias de Aduanas, documento número EG0014E1a, Organización Mundial de Aduanas, Bruselas, 19 de agosto de 2008, pp. 1-2.

conferencia de organizaciones nacionales de estandarización de 1946, realizada en Londres. La ISO es el resultado de la fusión de la Federación Internacional de las Asociaciones Nacionales de Estandarización (*International Federation of the National Standardizing Associations*) y del Comité de Coordinación de los Estándares de las Naciones Unidas (*United Nations Standards Coordinating Committee*)⁹⁶⁴.

La ISO es una federación mundial de organismos nacionales de normalización. Actualmente, la ISO está integrada por 162 institutos nacionales de estandarización⁹⁶⁵. La principal labor de esta organización no gubernamental es la preparación de las normas internacionales, a través de sus comités técnicos. La ISO colabora con algunas organizaciones internacionales públicas y privadas, con la finalidad de desarrollar normas internacionales⁹⁶⁶. En particular, la ISO ha creado vínculos de trabajo e investigación con la OMI. Esta última está presente en 27 comités técnicos de la ISO, de los cuales se destacan los siguientes⁹⁶⁷: Buques y Tecnología Marítima; Carga Contenerizada; Contenedores para Propósitos Específicos; Contenedores para Propósitos Generales; Protección al Ambiente Marino; y Diseño del Buque.

La ISO ha creado normas técnicas de seguridad sobre la estandarización del contenedor y de las medidas de protección de la cadena de

⁹⁶⁴ Con respecto a la historia de la organización, véase LATIMER, Jack, *Friendship Among Equals*, publicado por International Organization for Standardization, Ginebra, 1997, p. 15.

⁹⁶⁵ Al respecto, véase INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, "About ISO", 28 de junio de 2011, obtenido en: <http://www.iso.org/iso/about.htm>.

⁹⁶⁶ Así sucede, por ejemplo con la colaboración entre la ISO y la OMC con la finalidad de elaborar estándares para la reducción de las barreras técnicas del comercio. Además, la ISO participa en las labores de la ONU, con el fin de armonizar las regulaciones y las políticas públicas. Al respecto, véase INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, "Discover ISO. ISO's International partners", 28 de junio de 2011, obtenido en: <http://www.iso.org/iso/home.htm>.

⁹⁶⁷ Sobre la participación de los OMI en los comités técnicos de la ISO, véase INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, "International Maritime Organization", 28 de junio de 2011, obtenidos en: http://www.iso.org/iso/about/organizations_in_liaison/organizations_in_liaison_details.htm?id=9581&LiaisonList=True

suministro⁹⁶⁸.

Respecto a la seguridad del contenedor, la ISO ha realizado normas internacionales para unificar las dimensiones externas, las características internas y la extensión de la apertura de las puertas del contenedor⁹⁶⁹. Asimismo, la ISO ha unificado las marcas de identificación de los contenedores de carga, las cuales deben estar conformada por la siguiente información: el código del propietario; el número de serie; el código de dígito; el peso máximo y tara en kilogramos y libras; la nacionalidad del contenedor; y las características físicas del contenedor⁹⁷⁰.

Además, la ISO ha desarrollado la norma técnica ISO 17712:2006, con el fin de unificar los requisitos técnicos de los sellos mecánicos de los contenedores de carga⁹⁷¹. Esta norma ha sido incorporada en los programas de protección marítima adoptados después del 11-S. Por tal motivo, los transportistas marítimos, como Maersk Line, utilizan este tipo de precintos para sellar los contenedores que transportan⁹⁷². Igualmente, la ISO ha publicado especificaciones técnicas para los sellos electrónicos⁹⁷³. La norma internacional ISO 18185-2:2007 establece los requisitos del sistema de

⁹⁶⁸ La ISO da la definición de su estructura y de sus funciones en el prólogo de las normas internacionales que emite. Sobre el tema, ISO 28000:2007, Especificaciones para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro, publicado por Organización Internacional de Estandarización, Ginebra, 2007, p. 2.

⁹⁶⁹ Vid. INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, Serie 1 contenedores de carga- Clasificación, dimensiones y posiciones, ISO 668:1995, Ginebra, 1995.

⁹⁷⁰ Vid. INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, Contenedores de carga, vocabulario, ISO 830:1999, Ginebra, 1999.

La matrícula del contenedor, véase PALACIO LÓPEZ, Perfecto, op. cit., pp. 38-39. Además, MARÍ, Ricard/RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, El transporte de contenedor...op. cit., pp. 27-29.

⁹⁷¹ INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, Contenedores de carga, sellos Mecánicos... op. cit.

⁹⁷² Al respecto, MAERSK LINE ("Maersk Line Container Seal Policy", obtenido en: <https://www.maerskline.com/globalfile/?path=/pdf/sealpolicy> (consultado el 3 de julio de 2011)) indica que todos los contenedores que transporta deben ser sellados con precintos fabricados bajo los criterios de la ISO PAS 17712. En el caso que el cargador no selle el contenedor con un precinto de estas características, Maersk Line sellará el contenedor con un sello de alta seguridad, para cumplir con las obligaciones emanadas del Código PBIP y el C-TPAT.

⁹⁷³ Véase al respecto, INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, Contenedores de carga, sellos electrónicos... cit.

identificación de los sellos electrónicos del contenedor de carga, así como del sistema asociado para verificar la precisión del uso.

La ISO también ha desarrollado normas de estandarización para complementar las disposiciones del Código PBIP. Al respecto, la IMO publicó la norma ISO/PAS 20858:2007, en donde establece una serie de recomendación que pueden ser tomadas en cuenta por las autoridades de las instalaciones portuarias, al momento de designar las competencias del oficial de protección de la instalación portuaria y para desarrollar el plan de protección del puerto⁹⁷⁴.

34 El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

El 20 de noviembre de 2001, la OMI ordenó al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación el examen de las medidas para prevenir los actos de terrorismo marítimo, con base en la resolución 56/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, las resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad⁹⁷⁵. Posteriormente, en diciembre de 2002, la OMI celebró la Conferencia diplomática sobre protección marítima, en donde se adoptaron nuevas disposiciones al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)⁹⁷⁶. A través de estas normas, los Gobiernos contratantes

⁹⁷⁴ Vid. INTERNATIONAL ORGANIZATIONAL FOR STANDARDIZATION, ISO 20858:2007 Ships and marine technology- Maritime port facility security assessments and security plan development, Geneva, 2007.

⁹⁷⁵ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, Resolución A.924(22), aprobada el 20 de noviembre de 2001, Londres.

⁹⁷⁶ Vid. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado el 12 de diciembre de 2002, mediante la Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana del Mar, 1974

Con respecto a la conferencia diplomática sobre protección marítima de 2002, el preámbulo del Código PBIP señala que los preparativos para la Conferencia diplomática de diciembre de 2002, se realizaron por el Comité de Seguridad Marítima de

establecieron un marco de cooperación, por el cual los buques y las instalaciones portuarias trabajan en conjunto para detectar y neutralizar los hechos que representen una amenaza al transporte marítimo. Estas enmiendas quedaron plasmadas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, bajo el título Medias Especiales para Incrementar la Protección Marítima y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP)⁹⁷⁷. Tanto España como México han incorporado el Código PBIP en su legislación nacional⁹⁷⁸.

El Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS contiene trece reglas de carácter obligatorio, las cuales sirven como base para el desarrollo de las disposiciones contenidas en el Código PBIP⁹⁷⁹.

la OMI. El proyecto elaborado por el Comité tomó en cuenta las recomendaciones hechas por los Gobiernos contratantes, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI. Asimismo, la Conferencia diplomática acordó la ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias, estableciéndose medidas de seguridad únicamente en lo relativo a la interfaz buque-puerto. Las disposiciones del Código PBIP están en concordancia con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad y el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación.

⁹⁷⁷ Al respecto, MICHAEL MCNICHOLAS (*op. cit.*, p. 113.) nos menciona que el Código PBIP fue adoptado por medio de enmiendas al Convenio SOLAS, debido a que era la manera más expedita para permitir una entrada en vigor rápida y una implementación veloz de las nuevas medidas de protección marítima. En consecuencia, el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP entraron en vigor el 1 de julio d 2004.

⁹⁷⁸ Vid. España. Enmiendas de 2002 al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana del Mar, 1974, adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (BOE número 202 de fecha 21 de agosto de 2004).

México. Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (DOF del 11 de febrero de 2004)

⁹⁷⁹ Para una introducción al estudio del Código Internacional de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, véase MARÍ SAGARRA, Ricard/SANTALICES FERNÁNDEZ, Ramiro, *El Código PBIP-1: operatividad en la interfaz buque-puerto*, editorial Edicions UPC, Barcelona, 2006, pp. 101-141; MARÍ SAGARRA, Ricard, *El Código PBIP-2: desarrollo de las ordenanzas portuarias*, editorial Edicions UPC, Barcelona, 2007, pp. 13-54; MARÍ SAGARRA, Ricard [et all.], *La Seguridad en los puertos: Cómo implementar planes de protección y seguridad en instalaciones portuarias según el código PBIP*, editorial ICG Marge, Barcelona, 2005, pp. 103-136; SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, pp. 25-28; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 90-115; GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, pp. 117-124; y JONES, Steven M., "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, pp. 87-116.

El Código PBIP establece medidas de protección para las instalaciones portuarias y la interfaz buque-puerto⁹⁸⁰.

Los principales objetivos del Código PBIP son los siguientes⁹⁸¹:

1. Crear una relación de cooperación entre la administración pública de los Gobiernos Contratantes, las empresas navieras y las instalaciones portuarias, con el fin de detectar posibles amenazas a la protección marítima y implementar medidas preventivas contra los sucesos que afecten la protección del transporte marítimo comercial.
2. Definir las funciones y obligaciones de los tres sujetos antes mencionados.
3. Establecer los métodos para realizar evaluaciones y planes de protección, que permitan prever las acciones a tomar en cada uno de los tres niveles de protección.

El Código PBIP consta de dos partes, la parte A está integrada por disposiciones de carácter obligatorio para todos los Gobiernos contratantes, y la parte B está constituida por lineamientos de carácter recomendatorio⁹⁸². Sin embargo, El Comité de Seguridad Marítima de la OMI establece que si bien la parte B del Código PBIP tiene un carácter recomendatorio, los Gobiernos contratantes deben tomar en cuenta sus prescripciones para poder cumplir con la parte A. Así sucede, por ejemplo con el Certificado

⁹⁸⁰ Sobre la interfaz buque-puerto, la regla 1.1 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS la define como: "la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e indirectamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste."

⁹⁸¹ Vid. la sección A/1.2 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Sobre los objetivos del código PBIP, véase JONES, Steve, *Maritime Security: a practical guide...* cit., p. 139; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 91-92; y SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, pp. 25-26.

⁹⁸² Con respecto a la estructura del Código PBIP, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 91-92; ROBINSON PRIETO, Sergio, "La Seguridad Marítimo-Portuaria. En el contexto de las nuevas amenazas", ponencia presentada en el *Seminario La Marina en el Contexto del Comercio Seguro*, organizado por la Academia de Guerra Naval y la Universidad Diego Portales, Santiago 20 de junio de 2003; y ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Maritime Security: elements of an analytical framework for compliance measurement and risk assessment*, UNCTAD/SDTE/TLB/2005/4, Nueva York y Ginebra, 2006, obtenido en: http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20054_en.pdf (consultado el 11 de julio de 2011)

internacional de protección del buque, el cual no puede ser expedido si el buque no cumple con los párrafos 8.1 a 13.8 de la parte B del Código PBIP⁹⁸³.

Este código regula a los buques que realizan viaje internacionales y a las instalaciones portuarias que presentan servicio a ese tipo de buques. El Código PBIP es aplicable a los siguientes tipos de buques⁹⁸⁴:

4. Los buques de pasaje;
5. Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas⁹⁸⁵; y
6. Las unidades móviles portuarias de perforación mar adentro.

El Código PBIP indica que los Gobiernos contratantes deben establecer los niveles de protección de sus buques o de sus instalaciones portuarias. El Código PBIP establece tres niveles de seguridad, los cuales son determinados en función del grado de riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección de las instalaciones portuarias o de los buques⁹⁸⁶. El nivel 1 es una situación normal en la que laboran los buques y las instalaciones portuarias. El nivel 2 es determinado por el buque o la

⁹⁸³ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Orientaciones relativas a la implementación del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, MSC/Circ.1097, aprobada el 6 de junio de 2003, Londres.

⁹⁸⁴ *Vid.* la sección A/3.1 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

⁹⁸⁵ Sobre los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 dedicados a viajes internacionales, el Comité de Seguridad Marítima (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Plan provisionales para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima, MSC/Circ.1157, aprobada el 23 de mayo de 2005, Londres) señala que alguno de los barcos de este tipo no eran obligados a cumplir con las disposiciones del Código PBIP debido a que se les aplica las disposiciones de la resolución A.494(XII), y por lo tanto, se les permite utilizar el arqueo bruto determinado de conformidad con las reglas nacionales de arqueo de arqueo vigentes antes de la entrada en vigor del Convenio de Arqueo de 1969. Sin embargo, el arqueo de este tipo de buques debe ser calculado de conformidad con lo previsto en el Convenio de Arqueo de 1969. En consecuencia, tales buques deben cumplir con las disposiciones del Código PBIP.

⁹⁸⁶ Sobre los niveles de protección del Código PBIP, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 92-93; GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*, p. 118; y SANTALICES FERNÁNDEZ, Ramiro, "La seguridad portuaria. El contexto internacional. La situación de la UE y en España, publicado en Análisis del Instituto, Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, septiembre de 2005, pp. 4-5

instalación portuaria cuando existe una alta posibilidad de que ocurra un incidente en contra de la protección marítima. El nivel 3 es aplicado si existe un riesgo inminente que afecte a la protección marítima⁹⁸⁷.

En el caso de España, el Ministerio de Interior es la autoridad competente para establecer los niveles de protección⁹⁸⁸. A su vez, los Guarda Costas de los Estados Unidos es la autoridad facultada para establecer el nivel de protección en los Estados Unidos⁹⁸⁹. Por su parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente para cambiar el nivel de protección de los buques e instalaciones portuarias mexicanas⁹⁹⁰.

En cuanto a los buques, el Código PBIP señala que los buques deben contar con una persona responsable de la seguridad de la nave, denominada Oficial de Protección del Buque⁹⁹¹. Las principales responsabilidades del Oficial de Protección del buque son las siguientes⁹⁹²:

⁹⁸⁷ Vid. los párrafos 9, 10 y 11 de la sección A/2.1 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Así como su correlativo, la sección B/1.8 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

⁹⁸⁸ En relación al procedimiento para determinar el nivel de protección en España, SANTALICES FERNÁNDEZ (*op. cit.*, pp. 5-6) señala que el Ministerio de Interior debe tomar en cuenta la información general y específica sobre la importancia y alcance de la amenaza para determina el nivel de protección. Además, la determinación del Ministerio de Interior tiene que valorar las circunstancias de riesgo nacional o internacional del momento y lugar.

⁹⁸⁹ Al respecto, véase UNITED STATES COAST GUARD, "U.S. Coast Guard Maritime Security (MARSEC) Levels", obtenido en: <http://www.uscg.mil/safetylevels/whatismarsec.asp>, (consultado el 11 de julio de 2011).

⁹⁹⁰ Vid. el artículo 36 de la Ley Orgánica de la administración Pública Federal de México y el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

⁹⁹¹ En cuanto al Oficial de Protección del Buque, SANTALICES FERNÁNDEZ (*op. cit.*, pp. 5-6) menciona que es una persona responsable ante el Capitán y designada por la compañía para responder de la protección del buque. El Oficial de Protección del Buque debe coordinar la implementación y el mantenimiento del plan de protección del buque con el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias.

En terminos similares JONES ("Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels... cit.", p. 91) menciona que la figura del Oficial de Protección del Buque ha generado malestares entre los participantes en el transporte marítimo. En particular, la industria naviera ha reducido en número de tripulantes en cada buques, desde hace unos años. Por lo tanto, las funciones del Oficial de Protección del Buque son absorbidas por un tripulante. Tal miembro de la tripulación debe adicionar a sus labores normales, el papeleo, el entrenamiento y el manejo de responsabilidades dentro del buque. En consecuencia, la implementación y el mantenimiento de las medidas de protección pueden verse afectadas por esta situación.

⁹⁹² Vid. la sección A/12 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de

1. Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque;
2. Asegurar el mantenimiento de las medidas de protección del buque;
3. Coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con la tripulación del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias;
4. promover modificaciones al plan de protección del buque; y
5. Notificar todos los sucesos que afecten a la protección del buque.

Por su parte, las compañías navieras deben asignar a un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima⁹⁹³. Las obligaciones más destacadas del oficial de la compañía son las siguientes⁹⁹⁴:

1. Garantizar la elaboración, presentación para su aprobación, implementación y mantenimiento del plan de protección del buque.
2. Organizar las verificaciones del buque.
3. Asegurar que las deficiencias e incumplimientos presentados por el buque se traten y solucionen prontamente.
4. Garantizar una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Con respecto a las instalaciones portuarias, el Código PBIP contempla la figura del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, quien es el responsable de la elaboración y la implementación del plan de protección de la instalación portuaria, basado en una evaluación previa de la protección de las instalaciones portuarias⁹⁹⁵. Además, el Oficial de Protección de la

las Instalaciones Portuarias, y su correspondiente recomendación establecida en la sección B/8, B/9 y B/13 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

⁹⁹³ Sobre el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 94-95. También JONES, Steven M., "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels... cit.", p. 91.

⁹⁹⁴ En esos términos, la sección A/11 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. También, las recomendaciones establecidas en las secciones B/8, B/9 y B/13 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

⁹⁹⁵ Con respecto al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, véase GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima... cit.*,

Instalación Portuaria tienen a su cargo las siguientes tareas⁹⁹⁶:

1. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas siguen siendo adecuadas.
2. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria.
3. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo.

En el caso de España, con base en la Resolución MSC 209(81) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI⁹⁹⁷, la Dirección General de la Marina Mercante ha establecido los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación y las condiciones para obtener los certificados de especialidad de Oficial de Protección del Buque y de Oficial de la Compañía para la Protección Marítima⁹⁹⁸. En el caso del Oficial de Protección de la instalación portuaria, el Comité de Seguridad Marítima ha elaborado la circular MSC.1/Circ.1188, cuyo objetivo es señalar las competencias y conocimientos que debe tener el Oficial de protección de la instalación portuaria⁹⁹⁹.

El Código PBIP señala que los buques y las instalaciones portuarias están

p. 119

⁹⁹⁶ Vid. la sección A/17 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, y las recomendaciones de las secciones B/15, B/16, B/17 y B/18 Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

⁹⁹⁷ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Adopción de enmiendas al Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (Código de Formación), MSC 209(81), de fecha 18 de mayo de 2006, Londres.

⁹⁹⁸ Vid. España. Resolución de 16 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de oficial de protección del buque y oficial de la compañía para la protección marítima (BOE número 299, de fecha 9 de diciembre de 2010, pp. 10224-102234).

En relación al entrenamiento del oficial de seguridad de la compañía y del oficial de seguridad del buque, véase JONES, Steven M., "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels... cit.", p. 105-106.

⁹⁹⁹ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, MSC.1/Circ.1188, aprobada el 22 de mayo de 2006, Londres.

obligadas a realizar una evaluación a la protección, que servirá como base para desarrollar los planes de protección del buque y de la instalación portuaria¹⁰⁰⁰. Tales evaluaciones previas deben abarcar los siguientes criterios¹⁰⁰¹:

1. La identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección del buque o instalación portuaria, respectivamente.
2. El reconocimiento de las posibles amenazas para el buque o instalación portuaria y la posibilidad de que se concreten.
3. La identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas.
4. La señalización de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

En relación al reconocimiento de las posibles amenazas, aunque el Código PBIP está centrado en la prevención de los actos terroristas, podemos señalar que los planes de protección del buque y de la instalación portuaria también deben incluir al narcotráfico y a la piratería dentro de las amenazas a la protección del buque y de la instalación portuaria. La Resolución A.873(20) y, su versión revisada, la Resolución A.228(82), que contienen las directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas de la OMI, como ya hemos advertido, recomiendan incorporar al tráfico ilícito de drogas como otra amenaza a tomar en cuenta al momento de desarrollar la evaluación del buque, el plan de protección del buque y el plan de

¹⁰⁰⁰ Sobre las evaluaciones previas de protección de los buques, véase MCNICHOLAS, (*op. cit.*, pp. 95) indica que tal evaluación debe contener los siguientes elementos: 1) la identificación de las medidas, procedimientos y operaciones de seguridad existentes; 2) la mención y evaluación de las operaciones claves a bordo del buque que deben ser protegidas; 3) la lista de las amenazas a la protección del buque; 4) la probabilidad de que ocurran tales amenazas; 5) la evaluación de protección del buque debe ser documentada, revisada, aceptada y mantenida por la compañía.

¹⁰⁰¹ *Vid.* las secciones A/8 y A/15 Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Así como las recomendaciones dispuestas en las secciones B/8 y B/15.

Sobre el plan de seguridad del buque, véase JONES, Steven M., "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels... cit.", p. 93-94.

protección. En el mismo sentido, la circular MSC.1/Circ.1334, que contiene las directrices para propietarios y armadores de buques, gente del mar sobre la prevención y represión de actos de piratería perpetrados contra los buques, aconseja incluir a la piratería dentro de los peligros para los buques que navegan por aguas de alto riesgo, para posteriormente desarrollar e incorporar las medidas preventivas y de respuesta del plan de protección del buque.

El plan de protección del buque y el plan de protección de la instalación portuaria deben cumplir los siguientes requisitos¹⁰⁰²:

1. La identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado;
2. Las medidas para informar los sucesos que afecten a la protección marítima; y
3. Los procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección, en cada uno de los tres niveles de seguridad.

En cuanto a los procedimiento para hacer frente a las amenazas para la protección marítima del plan de protección del buque, la Resolución A.873(20), como ya hemos señalado, fue revocada por la Resolución 228(82). Sin embargo, la primera resolución establece una serie de factores de riesgo que deben ser tomados en cuenta por el transportista para evitar el cargado de droga a bordo del buque. Estos factores de riesgo pueden ser incorporados en el plan de protección del buque, por parte del Oficial de Protección del Buque. Asimismo, como ya hemos destacado, la Resolución MSC.1/Circ.1334 de la OMI invita a los propietarios, a los oficiales de protección del buque y a los oficiales de la compañía para la protección marítima a recopilar y analizar la información de los ataques pirata para determinar los aspectos a mejorar en el plan de protección del buque.

¹⁰⁰² En este sentido, las secciones A/9 y A/16 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, y sus correspondientes orientaciones establecidas en las secciones B/9 y B/16 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Los miembros de la tripulación deben estar familiarizados y capacitados en los aspectos relativos a la protección del buque. Por lo tanto, el personal de a bordo del buque debe conocer sus tareas, funciones y responsabilidades emanadas del plan de protección del buque¹⁰⁰³. El Comité de Seguridad Marítima ha desarrollado la circular MSC.1/Circ.1235, cuyo objetivo es aportar los elementos necesarios para familiarizar y formar a los miembros de la tripulación, sobre los aspectos de protección del buque¹⁰⁰⁴. Tal circular no es vinculante. Por tal motivo, los Gobiernos contratantes no puede exigir a los tripulantes de un buque que entre en un puerto situado en su territorio que satisfagan los requisitos enumerados en dicha circular.

El plan de protección del buque y el plan de protección de la instalación portuaria pueden ser elaborados por compañías de protección reconocidas¹⁰⁰⁵.

En relación a los Gobiernos contratantes, el Código PBIP impone a los Estados parte las siguientes obligaciones¹⁰⁰⁶:

1. Determinar las instalaciones portuarias que deben contar con un oficial de protección.
2. Designar una autoridad responsable del cumplimiento del Código PBIP.
3. Realizar la evaluación y planes de protección de las instalaciones portuarias.

¹⁰⁰³ Al respecto, véase JONES, Steven M., "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels... cit.", p. 93.

¹⁰⁰⁴ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo, MSC.1/Circ.1235, adoptada el 21 de octubre de 2007, Londres.

¹⁰⁰⁵ Al respecto, MICHAEL MCNICHOLAS (op. cit., p. 90) define a la compañía de protección reconocida en los siguientes términos: "*una empresa no gubernamental que tiene probada experiencia en aspectos relacionados con la seguridad de buques y puertos.*"

Asimismo, La regla 13.2 del Convenio SOLAS señala que los Gobiernos Contratantes tienen la obligación de informar, a la OMI, los datos de las compañías de protección reconocidas que estén autorizadas a actuar en su nombre. Sobre el tema, MCNICHOLAS, Michael, *op cit.*, p. 92.

¹⁰⁰⁶ Las obligaciones de los Gobiernos Contratantes emanan de las reglas 1.1.11, 2.2 y 10.2 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, y las secciones A/4 y A/19 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

4. Verificar y Certificar a los buques e instalaciones portuarias.
5. Expedir la Documentación de Identificación¹⁰⁰⁷.

En relación al primer punto antes mencionado, México estableció que 24 instalaciones portuarias deben implementar y mantener las medidas de protección marítima del Código PBIP¹⁰⁰⁸. Actualmente, las 24 instalaciones portuarias designadas cumplen plenamente con las disposiciones del Código PBIP¹⁰⁰⁹.

Respecto a la verificación y certificación señalada en el punto 4, el Gobierno Contratante debe realizar una verificación inicial a todos los buques que enarboleden su pabellón. Esta verificación consta de una revisión al sistema de protección del buque, con el fin de garantizar lo siguiente: el sistema se ajusta a los requisitos del Código PBIP; el sistema se encuentra en estado satisfactorio; y el sistema responde a las necesidades del servicio que realiza el buque. El Gobierno Contratante debe dar seguimiento a los buques, a través de verificaciones de renovación que no excedan del plazo de cinco años. Asimismo el Gobierno Contratante debe realizar al menos una verificación intermedia al buque¹⁰¹⁰. En los casos en que los buques

¹⁰⁰⁷ El párrafo 4.18 de la sección B/4 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias recomienda, a los Gobiernos Contratantes, la expedición de un documento para identificar a los funcionarios que tengan derecho a abordar al buque o a entrar a la instalación portuaria como consecuencia del desempeño de sus funciones.

¹⁰⁰⁸ Sobre las instalaciones portuarias mexicanas reguladas por el Código PBIP, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Acuerdo mediante el cual se determinan las instalaciones portuarias que deben establecer medidas y procedimientos para incrementar su protección, designar a un oficial de protección de la instalación portuaria, contar con un plan de protección de la instalación portuaria y obtener la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria, DOF de fecha 5 de julio de 2004) designó las siguientes puertos: Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada, API de Baja California Sur, Cabo San Lucas, API de Guaymas, API de Topolobampo, API de Mazatlán, API de Vallarta, API de Manzanillo, API de Lázaro Cárdenas, API de Acapulco, API de Salina Cruz, Bahías de Huatulco, API de Puerto Madero, API de Tampico, API de Altamira, API de Tamaulipas, API de Tuxpan, API de Veracruz, API de Coatzacoalcos, API de Tabasco, API de Dos Bocas, API de Campeche, API de Progreso, API de Quintana Roo.

¹⁰⁰⁹ Sobre el particular, véase SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Cumple México con el Código de Seguridad PBIP", 1 de julio de 2004, obtenido en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pbip/nota01.htm>.

¹⁰¹⁰ Sobre el tema, la sección A/19 del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

acrediten la verificación inicial o la verificación de renovación, los Gobiernos contratantes deben expedir un certificado internacional de protección del buque válido por un periodo que no exceda los cinco años¹⁰¹¹. Los Gobiernos contratantes deben tomar en cuenta las disposiciones de la parte B del Código PBIP para expedir el certificado de protección del buque. Por tal motivo, los Gobiernos contratantes solamente podrán expedir tal certificado cuando el buque disponga de un plan de protección aprobado y la Administración competente disponga de pruebas objetivas para determinar que el buque es explotado de conformidad con las disposiciones del plan aprobado¹⁰¹².

Los Código PBIP señala que los Gobierno contratantes pueden designar a una Organización de Protección Reconocida para permitir el apoyo en el cumplimiento de sus tareas sobre protección marítima. Por tal motivo, los Gobiernos Contratantes pueden delegar a tales organización de protección algunas de sus obligaciones en materia de protección¹⁰¹³. Sin embargo, la sección A/4.3 del Código PBIP establece que los Gobiernos contratantes no pueden delegar a tales organizaciones de protección las siguientes tareas: 1) determinar el nivel de protección; 2) aprobar las evaluaciones de la protección de la instalaciones portuarias;.3) determinar las instalaciones portuarias en donde se debe aplicar el Código PBIP;.4) aprobar los planes de protección de las instalaciones portuarias;.5) ejecutar las medidas de control y cumplimiento de la regla XI-2/9 del Código PBIP; y 6) definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima. El Comité de Seguridad Marítima ha desarrollado una serie de recomendaciones, que deben ser tomadas en cuenta por parte de los Gobiernos contratantes al momento de autorizar una Organización de

¹⁰¹¹ Vid. la sección A/19.2 y sus correlativos la sección A/19.1.1.1, la sección A/19.3.1, la sección B/1.6, y la sección B/1.13 del Código PBIP.

¹⁰¹² Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Orientaciones relativas a la implementación del Capítulo XI-2 del Convenio Solas y del Código PBIP, MSC/Circ.1097... cit.

¹⁰¹³ Con respecto a las Organizaciones de Protección reconocidas, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 101-102.

Protección Reconocidas¹⁰¹⁴.

Con base en el Código PBIP, los Gobiernos Contratantes tienen derecho a ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento sobre los buques con pabellón extranjero¹⁰¹⁵. Dichas medidas de control y cumplimiento de los Estados contratantes están divididas en tres clases: 1) el control sobre los buques que tienen intención de entrar en el puerto; 2) el control sobre los buques que se encuentran ya en un puerto; y 3) las disposiciones adicionales establecidas por los Gobiernos contratantes¹⁰¹⁶.

Con respecto a los buques que tienen intención de entrar, los capitanes de tales naves deben facilitar a la autoridad competente la siguiente información¹⁰¹⁷:

1. Si el buque está en posesión de un certificado internacional válido, así como el nombre de la autoridad que lo expidió.
2. El nivel de protección en el que se encuentre operando actualmente y los niveles de protección que ha implementado en las últimas diez instalaciones portuarias en donde haya realizado una interfaz buque-puerto.
3. Todas las medidas especiales o adicionales de protección que haya adoptado por el buque durante las últimas diez instalaciones portuarias en donde haya realizado una interfaz buque-puerto.
4. Información práctica relacionada con la protección¹⁰¹⁸.

¹⁰¹⁴ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para incrementar la protección marítima: directrices provisionales para la autorización de organizaciones de protección reconocidas que actúan en nombre de la administración y/o autoridad designada de un Gobierno contratante, MSC/Circ.1074, aprobada el 10 de junio de 2003, Londres. También,

¹⁰¹⁵ Al respecto, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 115; también, JONES, Steve, *Maritime Security: a practical guide... cit.*, p. 148-153

¹⁰¹⁶ Vid. la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS. Además, las recomendaciones señaladas en las secciones B/4.30, B/4.31 y B/4.39 del Código PBIP.

¹⁰¹⁷ Consúltese al respecto, la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS, así como su respectiva recomendación señalada en la sección B/4.39 del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

¹⁰¹⁸ La sección B/4.39 del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias menciona ejemplos de información práctica que puede solicitar un Gobierno Contratante.

El capitán del buque entrante puede negarse a proporcionar la información antes mencionada. Sin embargo, en tales casos, la autoridad competentes de la instalación portuaria pueden denegar la entrada del buque a puerto.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI publicó la circular MSC/Circ.1130, de 14 de diciembre de 2004, que contiene una guía para orientar a los capitanes, las compañías y las autoridades de las instalaciones portuarias sobre la presentación de la información relativa a la protección marítima antes de la entrada de un buque en puerto¹⁰¹⁹. Posteriormente, el Comité de Seguridad Marítima adoptó la circular MSC.1/Circ.1305, de 9 de junio de 2009, que contiene las orientaciones revisadas¹⁰²⁰. La circular MSC.1/Circ.1305 presenta una serie de recomendaciones sobre los siguientes elementos: 1) los datos de información relacionada con la protección que el buque debe presentar antes de su entrada en un puerto; 2) quién debe presentar la información; 3) cuándo y cómo debe proporcionarse los documentos; y 4) que tipo de información adicional puede exigir la autoridad competente de la instalación portuaria. En particular, debemos destacar que las directrices del Comité de Seguridad Marítima señalan que la información anticipada sobre protección marítima deber ser proporcionada por el capitán del buque, el Oficial del Protección del Buque o el Oficial de la Compañía para la protección marítima con una antelación mínima de 24 horas antes de la entrada prevista del buque en el puerto. Los Estados contratantes han mantenido o ampliado el plazo recomendado al momento de transponer las disposiciones del Código PBIP en su legislación nacional. El Aviso de Arribo/Salida de los Estados Unidos debe realizarse al menos 96 horas antes de la entrada o

¹⁰¹⁹ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, MSC/Circ.1130, adoptada el 14 de noviembre de 2004, Londres.

¹⁰²⁰ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, MSC.1/Circ.1305, aprobada el 9 de junio de 2009, Londres.

salida del puerto estadounidense. En cambio, la legislación española maneja dos términos de entrega. La regla general de la Orden FOM/1194/2011 establece que los buques deben entregar la información sobre protección marítima, al menos con 24 horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias¹⁰²¹. Sin embargo, la Orden antes mencionada establece dos casos de excepción a la regla de las 24 horas. La primera excepción está relacionada con los casos de emergencia, en los cuales el consignatario del buque debe presentar la información a la mayor brevedad posible. La segunda excepción establece que los consignatarios de buques de pabellón extranjero, que puedan estar sujetos a una inspección MOU ampliada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 1737/2010, deben presentar el Documento Único de Escala al menos con 72 horas de antelación. Igualmente, el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio marítimo ha aumentado el término de entrega del aviso de arribo 24 a 48 horas. Por lo tanto los navieros consignatarios de buques deben enviar la información de protección del buque, al menos con 48 horas antes del arribo del buque, pero con un plazo máximo de antelación de una semana, salvo los casos de arribos forzosos.

Con base en la información proporcionada por el buque entrante, la autoridad de la instalación portuaria puede determinar si existen motivos fundados para pensar que el buque entrante no satisface lo prescrito en el Código PBIP. En consecuencia, la autoridad del puerto puede imponer alguna de las siguientes medidas sobre el buque entrante¹⁰²²: 1) exigir la rectificación del incumplimiento; 2) requerir al buque que acuda a una zona determinada del mar territorial o de las aguas interiores de ese Estado contratante; 3) Inspeccionar el buque; o 4) denegar la entrada al puerto.

Sobre las medidas de control de Estado contratante durante la estancia del

¹⁰²¹ Vid. Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (BOE número 114, de 13 de mayo de 2011, pp. 48554-48581)

¹⁰²² Sobre el tema, las reglas XI-2/9.2.4 y XI-2/9.2.5 del Convenio SOLAS, así como sus respectivas recomendaciones señaladas en las secciones B/4.32 y B/4.33 del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

buque en puerto, el Código PBIP establece que las autoridades competentes del puerto pueden imponer medidas de control sobre el buque, cuando dicha autoridad tenga motivos fundados para pensar que el buque no satisface las disposiciones del Código PBIP o no cuenta con un certificado válido¹⁰²³. En consecuencia, los Gobiernos contratantes deben imponer a la nave sospechosa alguna de las siguientes medidas de control¹⁰²⁴: 1) la inspección del buque; 2) la demora del buque; 3) la detención del buque; 4) la restricción de sus operaciones; o 5) la expulsión del buque de las instalaciones portuarias. El Estado rector del puerto está obligado a informar al Estado de abanderamiento todas las medidas de control y cumplimiento impuestas sobre un buque con derecho a enarbolar su pabellón. Sin embargo, el Comité de Seguridad Marítima ha señalado, en varias ocasiones, que los Estados rectores del puerto no han cumplido con dicha obligación¹⁰²⁵.

El régimen de control de puerto sobre protección marítima es aplicado de forma heterogénea en los distintos puertos del mundo. Como anteriormente hemos señalado, los países de una determinada zona geográfica desarrollan acuerdo regionales para comprometerse a realizar controles, inspecciones y detenciones sobre los buques extranjeros que no cumplan con los estándares internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones laborales de la gente del mar. El régimen europeo del control por el Estado rector del puerto, emanados del Memorándum de París y de la Directiva 1737/2010, abarca los estándares de protección marítima. En cambio, el Acuerdo de Viña del Mar, del que

¹⁰²³ Sobre el particular, la sección B/4.32 del Código PBIP explica el concepto de "motivo fundado". Además, la sección B/4.33 proporciona ejemplos de posibles "motivos fundados".

¹⁰²⁴ Sobre el tema, las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 del Convenio SOLAS, así como su correspondiente recomendación establecida en la sección B/4.31 del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

¹⁰²⁵ Al respecto, véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Nuevo recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento, MSC.1/Circ.1191, adoptada el 30 de mayo de 2006, Londres. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento, MSC/Circ.1133, aprobada el 14 de diciembre de 2004, Londres.

México es parte, no contempla los controles, las inspecciones y las detenciones en materia de protección marítima.

Durante los últimos años, las autoridades portuarias de España y de los Estados Unidos han denegado el acceso sus puertos e impuesto medidas de control, como la demora o la detención del buque, con base en el Código PBIP. En contraste, las autoridades portuarias mexicanas no han adoptado medidas de control en materia de protección marítima, sobre los buques extranjeros que desean hacer escala en los puertos mexicanos. El estudio más detallado de las medidas de control realizadas por las autoridades portuarias de los Estados Unidos, de España y de México lo realizaremos en cada uno de los capítulos correspondientes a la implementación del Código PBIP en cada uno de estos países.

34.1 Los costes, problemas y beneficios generados por la implementación del Código PBIP

La implementación de las medidas de protección marítimas del Código PBIP no ha estado exenta de discusiones y polémicas. Las empresas navieras, los gobiernos y las instalaciones portuarias han tenido que realizar inversiones iniciales y gastos de mantenimiento, para poder adoptar y implementar las disposiciones del Código PBIP. Tal situación ha generado críticas entre los tres sujetos antes mencionados. En el mismo sentido, la interpretación y la aplicación del Código PBIP no ha estado libre de conflictos. Por tal motivo, las organizaciones internacionales competentes, como la OMI, han desarrollado algunas directrices o recomendaciones para subsanar las malas interpretaciones y aplicaciones del Código PBIP. Al mismo tiempo, los Gobiernos contratantes, las empresas navieras y la gente de mar han obtenido beneficios derivados de la aplicación del Código PBIP. A continuación analizaremos los costes, las dificultades y los beneficios ocasionados por la adopción de las medidas de protección marítima.

En relación a los costes de la implementación del Código PBIP, la empresa Rotterdam Maritime Group realizó un estudio, con el apoyo de la Administración Marítima de Suecia, para determinar la inversión inicial y anual realizada por parte de las instalaciones portuarias y de las empresas navieras europeas con la finalidad de implementar y mantener las disposiciones del Código PBIP¹⁰²⁶. El estudio de la empresa Rotterdam Maritime Group señala que las instalaciones portuarias europeas realizaron una inversión inicial en promedio de € 464,000, para implementar las medidas de protección del Código PBIP. Tales instalaciones portuarias han realizado las siguientes acciones para recuperar dicha inversión inicial: 1) 19% de los puertos incrementó las tarifas portuarias; 2) 55% de los puertos creó una tarifa especial y separada; y 3) el 23% de los puertos recibieron un subsidio. Además, las instalaciones portuarias europeas gastan anualmente € 234,000, en promedio, para mantener las medidas de protección marítima. Por su parte, la UNCTAD realizó un estudio más amplio sobre el tema, ya que analizó y encuestó a 55 instalaciones portuarias de todo el mundo¹⁰²⁷. La UNCTAD indica que el coste inicial de la implementación de las disposiciones Código PBIP oscila entre los \$ 3,000 y los \$ 35,500,000 dólares. La menor inversión inicial fue realizada en un pequeño puerto de Asia. En cambio, la mayor inversión inicial fue efectuada en un puerto europeo, el cual pertenece a los 15 mayores puertos especializados en contenedores del mundo. En promedio, las instalaciones portuarias pequeñas realizaron una inversión inicial de \$ 386,000. En contraste, las instalaciones portuarias grandes efectuaron una inversión inicial de \$ 181,000. Esta misma tendencia está presente en los gastos anuales de

¹⁰²⁶ En relación al coste de la implementación y el mantenimiento de las medidas de protección del Código PBIP en instalaciones portuarias y empresas de transporte europeas, véase ROTTERDAM MARITIME GROUP, Study on Maritime Security Financing, TREN/05/ST/S07.48700, Rotterdam, 2005, pp. 51-79, obtenido en: http://ec.europa.eu/transport/security/studies/doc/2004_09_study_financing_maritime_security_en.pdf

¹⁰²⁷ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Maritime security: ISPS Code implementation, costs and related financing, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1, Suiza, 2007, obtenido en: <http://www.unctad.org/templates/Page.asp?intItemID=5459&lang=1>.

manutención de las normas de protección marítima, que son erogados por las instalaciones portuarias. Las instalaciones portuarias pequeñas realizan un mayor gasto anual, \$128,000. En cambio, las instalaciones portuarias grandes asignan un presupuesto anual de \$ 81,000. El coste inicial de la implementación del Código PBIP también puede analizarse con base en las TEU manipuladas por el puerto en un año. En este caso, el coste inicial promedio por TEU para los puertos pequeños es de \$ 2.3 dólares por TEU, lo cual es tres veces mayor que en los puertos grandes, \$ 0.8 dólares por TEU. Con base en el número de buques atracados durante un año, el coste promedio inicial en los puertos pequeños fue de \$ 113 dólares por buque atracado, lo cual representa un coste mayor con respecto a los puertos mayores, \$72 dólares por buque atracado. La diferencia en la inversión inicial y en el gasto anual entre los puertos pequeños y los puertos grandes es el resultado de las medidas de protección existentes en cada uno de estos puertos antes de la adopción del Código PBIP. Los puertos grandes habían implementado un mayor número de medidas de protección antes de la entrada en vigor del Código PBIP. Con respecto a la recuperación de la inversión inicial, el 37% de las autoridades portuarias de los puertos estudiados por la UNCTAD señalan que la amortización de la inversión inicial se realiza a través del cobro de recargos o tasas por seguridad. Tales puertos imponen tasas o recargos de protección sobre los siguientes elementos: 1) el 48% de los puertos aplican la tasa de protección sobre la carga; 2) el 35% de los puertos impone el recargo de protección a los buques; 3) el 17% de las instalaciones portuarias cobra una tasa de protección a los pasajeros; y 4) el 9% de los puertos aplica la tasa sobre otros conceptos.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) también ha realizado un estudio para comparar las acciones desarrolladas por los puertos con la finalidad de recuperar la inversión inicial. Al respecto la CEPAL indica que en el año 2005, los principales puertos del mundo aplicaron una carga portuaria

por seguridad sobre los contenedores manipulados¹⁰²⁸. Cada país aplicó un monto distinto de cargo específico por protección portuaria. El monto promedio del cargo portuario por región es el siguiente: 1) Australia \$ 3,88 dólares; 2) Estados Unidos \$ 4,00; 3) América Latina y el Caribe \$11,84; 4) Europa \$ 10,05; 5) Asia 6,47. Los cargos portuarios antes mencionados son aplicados a importaciones y a exportaciones, pero no a transbordos. En el caso de México, los puertos mexicanos cobran actualmente una tarifa de seguridad por la implementación del Código PBIP de \$ 8,00 dólares por contenedor lleno en puertos internacionales especializados en contenedores y de \$ 4,00 en terminales marítimas internacionales no especializadas en contenedores¹⁰²⁹.

La empresa naviera Maersk Line señala que la mayoría de las terminales marítimas de origen y de destino realizan el cobro de las tasas o recargos de protección a través de las líneas de transporte¹⁰³⁰. En el mismo sentido, el agente alemán de la empresa naviera Mediterranean Shipping Company realiza el cobro del recargo de seguridad del puerto de Bremerhaven, Alemania. El monto de dicho recargo es de € 14,00 por contenedor exportado e importado¹⁰³¹.

Sobre la inversión inicial realizada por las empresas navieras, la empresa Rotterdam Maritime Group señala que las empresas navieras europeas invirtieron en promedio € 897,000 para implementar las disposiciones del

¹⁰²⁸ En cuanto a la aplicación de la carga portuaria por protección marítima, véase COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA, "Las medidas de protección portuaria: un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)", publicado en *Boletín Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe*, número 227, julio de 2005.

¹⁰²⁹ En estos términos, véase SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Esquema tarifario: Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.", obtenido en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/Infraestructura/Tarifas/Esquema%20Tarifario%202011.pdf> (consultado el 12 de julio de 2011)

¹⁰³⁰ Sobre el particular, véase MAERSK LINE, "Cargo de naviera por ISPS", obtenido en: https://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/security/isps/isps_charge&lang=es_ES (consultado el 11 de julio de 2011).

¹⁰³¹ En estos términos, véase MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY,

Código PBIP. En concreto, cada empresa naviera gastó en promedio € 98,109 por buque. Igualmente, las empresas navieras europeas sufragan anualmente € 228,571, en promedio, para mantener las medidas de protección del buque. Específicamente, el coste promedio de manutención de las medidas de Código PBIP es de € 25,000 por buque. Dicho coste puede desglosarse de la siguiente manera¹⁰³²: 1) el 78% del coste corresponde al Personal; 2) el 10% del coste está integrado por las inspecciones y el seguro marítimo; 3) el 9% del coste es asignado a los dispositivos de protección de los accesos y las entradas del buque; y 4) el 3% del coste corresponde a los sistemas electrónicos del barco.

Algunas empresas navieras, como MAERSK LINE, han introducido nuevos cargos por concepto de seguridad para recuperar los costes de mantenimiento de las medidas del Código PBIP. Tal cargo es denominado Recargo de Seguridad de la Naviera (*Carrier Security Charge*), el cual tiene un valor de \$6 dólares por contenedor¹⁰³³.

Las empresas navieras también pueden recuperar la inversión inicial por medio de subvenciones. El Gobierno español considera que las empresas navieras españolas han realizado una inversión para realizar la evaluación de protección a cada uno de sus buques, adquirir los equipos de protección necesarios, implantar los planes de protección y formar a más de 6,000 miembros de la tripulación en materia de protección marítima. Por tal motivo, las empresas españolas que son titulares de la gestión náutica de un buque con pabellón español fueron susceptibles de recibir los beneficios de las subvenciones para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la

¹⁰³² En términos similares MAERSK LINE (“Cargo de naviera por ISPS”, obtenido en: https://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/security/isps/isps_charge&lang=es_ES (consultado el 11 de julio de 2011)) señala que los costes del operador de transportes marítimos asociados al Código PBIP están integrados por los siguientes conceptos: 1) la evaluación de riesgos de protección del buque y el desarrollo de planes de protección; 2) la certificación de buque; y 3) la implementación de sistemas de seguridad relacionados con gastos administrativos y operativos.

¹⁰³³ Al respecto, véase MAERSK LINE, “Cargo de naviera por ISPS... cit.

En el mismo sentido, la empresa Hapag-Lloyd aplica un cargo de protección de \$ 8,00 dólares o € 6,00 por contenedor.

implementación del Código PBIP. Durante 2008, 2009 y 2010 los presupuestos Generales del Estado incluyeron una partida dentro del Programa “Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera”. El importe total de la subvención a conceder en los ejercicios 2008 y 2009 fue de € 2,500,000, y en el ejercicio de 2010 fue de € 500,000. Tales subvenciones fueron otorgadas por la Dirección General de la Marina Mercante¹⁰³⁴. Para poder obtener los beneficios de la subvención, las empresas navieras españolas debieron acreditar que habían obtenido y tenían en vigor el certificado definitivo de implantación del Código PBIP para, al menos, un buque mercante de pabellón español¹⁰³⁵. Además, el beneficio de la subvención fue otorgado a la empresa titular de la gestión náutica del buque, fuese o no propietaria del mismo. En cada una de las convocatorias, el monto de la concesión fue llevado a cabo mediante prorrateo, entre los beneficiarios de la subvención.

La implementación del Código PBIP, como ya hemos advertido, no estuvo exenta de conflictos y malas interpretaciones. Durante los primeros años de la implementación del Código PBIP, la OMI ha reconocido que las instalaciones portuarias no han cumplido debidamente sus obligaciones en relación con el capítulo XI-2 del Código SOLAS y el Código PBIP. Por tal motivo, la OMI ha adoptado diversas normas de funcionamiento, planes

¹⁰³⁴ Vid. España. Orden FOM/2531/2008, de 29 de agosto, por la que se convoca subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implementación del Código Internacional para la protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2008 (BOE número 215, de 5 de septiembre de 2008, pp. 36262-36263; España. Orden FOM/839/2009, de 16 de marzo, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2009 (BOE número 82, de 4 de abril de 2009, pp. 32271-32273); y España. Orden FOM/1128/2010, de 6 de abril, por la que se convoca a subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2010 (BOE número 107, de 3 de mayo de 2010, pp. 39336-39338).

¹⁰³⁵ Sobre los requisitos para obtener los beneficios de la subvención, véase España. Orden FOM /2381/2008, de 30 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas a las empresas navieras españolas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (BOE número 193, de 11 de agosto de 2008, pp. 34143-34145). España.

provisionales, orientaciones, directrices, directivas e interpretaciones para facilita la implementación, el cumplimiento y la aplicación rigurosa y eficaz de las disposiciones del Código PBIP. Como anteriormente señalamos, la OMI ha indicado que algunos Estados contratantes han incumplido con la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento adoptadas sobre un buque con derecho a enarbolar su pabellón. La adopción de las circulares MSC.1/Circ.1133 y MSC.1/Circ.1191 no ha frenado tal incumplimiento por parte de algunos Gobiernos contratantes. La OMI también ha señalado que la adopción del Código PBIP ha generado conflictos entre la protección de las instalaciones portuarias y los derechos humanos de la gente de mar. Al respecto, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha señalado que en algunas ocasiones las autoridades de las instalaciones portuarias han considerado a los buques y a la gente de mar como una amenaza a la protección, en lugar de como unos aliados. Por lo tanto, algunas veces, los explotadores de las instalaciones portuarias han impedido el permiso de tierra para el personal de buque o el cambio de tripulación, así como el acceso a las instalaciones portuarias y/o al buque, de los visitantes del buque o del personal que presta servicios tales como el aprovisionamiento, la reparación y el mantenimiento del buque. El Comité de Seguridad Marítima ha adoptado la circular MSC/Circ.1112, de 7 de junio de 2004, con el objetivo de dirimir estos conflictos. Tal circular exhorta a los Gobiernos Contratantes a garantizar que los planes de protección de las instalaciones portuarias contengan los procedimientos para facilitar las siguientes actividades del buque visitante¹⁰³⁶: 1) el permiso de tierra del personal de buque; 2) los cambios de personal; 3) el acceso de los visitantes, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos; y 4) la entrada del personal que presta servicios al buque. A pesar que la circular MSC/Circ.1112 es de carácter recomendatorio, algunos países, como los Estados Unidos, han comenzado a adoptar medidas para implementar las

¹⁰³⁶ Vid. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP, MSC/Circ.1112, aprobada el 7 de junio de 2004, Londres.

recomendaciones establecidas en dicha circular¹⁰³⁷.

Los beneficios generados por la implementación del Código PBIP, la UNCTAD indica que el 37% de los puertos encuestados han reportado una mejora en su competitividad, el 61% de las instalaciones portuarias estudiadas no han tenido un impacto en su competitividad y el 2% de los puertos analizados han presentado un decremento en su competitividad¹⁰³⁸. Además, el 92% de los puertos no han presentado demoras o los retrasos en la carga o descarga del buque, que estén relacionadas con la adopción del Código PBIP. La implementación del Código PBIP también ha servido para reducir algunas actividades criminales, como el robo, el fraude y el tráfico de drogas. El 50% de los puertos encuestados han señala que la adopción del Código PBIP ha contribuido a reducir el fraude y el tráfico de drogas.

34.2 Las cláusulas sobre el Código PBIP en los contratos de fletamento

En el caso de carga seca, la BIMCO también ha desarrollado cláusulas tipo para los contratos de fletamento por tiempo y por viaje, cuyo objetivo es regular los derechos y los deberes de las partes, que se derivan de la implementación del Código PBIP, así como distribuir las responsabilidades con respecto de las pérdidas y de los gastos extraordinarios incurridos como consecuencia de los requerimientos de las medidas de protección marítima¹⁰³⁹. La primera edición de las cláusulas de PBIP de la BIMCO no

¹⁰³⁷ Al respecto, los Estado Unidos (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del 35º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, FAL 35/17, del 19 de marzo de 2009, Londres, pp. 56-57) señalan que el Jefe del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos ha emitido una directiva a todas las unidades del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos para evitar la denegación del permiso de tierra a los tripulantes en posesión de visados o denegar el acceso a buque a los prestadores de servicios o representantes sindicales.

¹⁰³⁸ Con respecto a los beneficios obtenidos por las instalaciones portuarias como resultado de la implementación del Código PBIP, véase UNITED NATIONANS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Maritime security: ISPS Code implementation, costs and related financing... cit.

¹⁰³⁹ En relación a las cláusulas PBIP/MTSA, véase STEAMSHIP MUTUAL, "Supplytime

integraba las disposiciones de la MTSA de los Estados Unidos. Por lo tanto, las partes de un contrato de fletamento por tiempo o por viaje debían incluir la Cláusula de PBIP (*ISPS Clause*) y la cláusula de protección de los Estados Unidos (*U.S. Security Clause*), cuando la mercancía era cargada, descargada o transbordada en algún puerto de los Estados Unidos¹⁰⁴⁰. Actualmente, la BIMCO ha publicado las cláusulas PBIP revisadas para fletamentos por tiempo y fletamentos por viaje, las cuales abarcan las disposiciones del Código PBIP y de la MTSA.

La cláusula PBIP/MTSA de la BIMCO para fletamento por tiempo de 2005 (*BIMCO ISPS/MTSA for time charter parties 2005*) básicamente estipula que el propietario debe cumplir con las disposiciones del Código PBIP relativas al buque y a la compañía, y si el buque opera en los Estados Unidos, con los preceptos de la MTSA¹⁰⁴¹. Además, el propietario debe proporcionar al fletador una copia del certificado de protección del buque y los detalles de contacto del oficial de protección de la compañía. En consecuencia, el propietario es responsable de todas las pérdidas, daños, gastos y demoras sufridas por el fletador, derivadas de su incumplimiento al Código PBIP y, en su caso, a la MTSA. Asimismo, todas las medidas requeridas por el propietario para el cumplimiento del plan de seguridad del buque son a cuenta de él. Por su parte, el fletador debe proporcionar al propietario toda la información necesaria para cumplir con las disposiciones del Código ISPS y de la MTSA. Además, las demoras, los gastos, los daños y las pérdidas

05: BIMCO finalises its revision of supplytime 89”, obtenido en: <http://www.simsi.com/Publications/Articles/Articles/Supplytime1205.asp> (consultada el 21 de julio de 2011); SKULD, “ISPS Code Guide”, obtenido en: <http://www.skuld.com/News/Archive/News-Archive/2004/ISPS-Code-Guidance/> (consultada el 21 de julio de 2011); BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, Special Circular: Bimco ISPS Clauses Revised, no. 5, junio de 2005, Bagsvaerd; CARASSO BULOW, Lucienne, “Charter party Consequences of maritime security initiatives: potential disputes and responsive clauses”, publicado en *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 37, número 1, enero de 2006, pp. 79-112.

¹⁰⁴⁰ Sobre el particular, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, “ISPS/SECURITY CLAUSES FOR US TRADE”, obtenido en: <http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/article/bimco-isps-security-clauses-for-time-and-voyage-charterparties-1487/> (consultada el 20 de julio de 2011)

¹⁰⁴¹ Sobre esa figura, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties 2005, junio de 2005, Bagsvaerd; CARASSO BULOW, Lucienne, op. cit., p. 87.

causadas al propietario son a cuenta del fletador, cuando este último incumpla con las disposiciones del Código PBIP y de la MTSA. Igualmente, todos los gastos, costos y demoras surgidas como consecuencia de las disposiciones y medidas de protección requeridas por la instalación portuaria o cualquier otra autoridad competente en concordancia con el Código PBIP y, en su caso, la MTSA, incluyendo los guardias de seguridad, las escotas del buque, las tasas o impuestos de protección y las inspecciones, son a cuenta del fletador, con excepción de los gastos y costes originados por la negligencia del propietario, el capital y la tripulación.

La cláusula PBIP/MTSA de la BIMCO (*BIMCO ISPS/MTSA Clause for voyage charter parties 2005*) para fletamento por viaje es idéntica a la cláusula PBIP/MTSA para fletamento por tiempo, con excepción de las disposiciones sobre las demoras no originadas por el propietario¹⁰⁴². Por lo tanto, los retrasos generados por las medidas impuestas por las autoridades de la instalación portuaria con base en el Código PBIP y la MTSA son consideradas como tiempo de plancha o de demora, a menos que tales medidas sean impuestas como resultado de la negligencia del propietario, el capitán o la tripulación, así como de una explotación previa del buque, de la nacionalidad de la tripulación o de la identidad de la empresa naviera. En consecuencia, si el buque está en tiempo de plancha o de estancia, las demoras generadas por la aplicación de las medidas de seguridad serán consideradas como tiempo de plancha o de estancia. Además, el fletador debe compensar las tasas de estancia.

En el caso de buques tanque, INTERTANKO y algunas empresas privadas, como Chevron, Vitol, Shell y British Petroleum, también han elaborado cláusulas tipo para fletamentos por tiempo y por viaje¹⁰⁴³. En concreto, las disposiciones de las cláusulas de protección marítima de la INTERTANKO

¹⁰⁴² Al respecto, véase BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005*, junio de 2005, Bagsvaerd. También, CARASSO BULOW, Lucienne, op. cit., pp. 87-90.

¹⁰⁴³ Vid. INTERTANKO, *Maritime Security Clause for Voyage Charters*, 3 de marzo de 2004, Oslo.

son muy similares a las prescripciones de las cláusulas PBIP/MTSA de la BIMCO. Sin embargo, las dos cláusulas de protección de INTERTANKO utilizan el término regulaciones validas sobre protección para no limitar su espectro de acción únicamente a las disposiciones del Código PBIP y de la MTSA. En particular, la cláusula de protección marítima para fletamentos por viaje de la INTERTANKO (*INTERTANKO Maritime security–Voyage Charters*) contienen un elemento adicional sobre puertos alternativos¹⁰⁴⁴. Al respecto, la cláusula de la INTERTANKO establece que si debido a la aplicación de las medidas de protección marítima impuestas por las autoridades de la instalación portuaria, el buque tiene un impedimento para realizar actividades portuarias por más de cinco días contados a partir de la entrada, la carga y la descarga de la carga, en alguno de los puertos designados en el contrato de fletamento, el propietario del buque puede requerir al fletador que determine un o varios puertos alternativos. Si el fletador no designa un puerto alternativo dentro de las 48 horas siguientes a la recepción de la solicitud respectiva, el propietario puede descargar la mercancía en cualquier puerto de su elección o, si no hay carga a bordo, dar por terminado el contrato de fletamento. Además, el fletador debe reembolsar al propietario los gastos y los costes adicionales, así como todo el tiempo de navegación o de demora, derivados del recorrido al puerto alternativo.

La cláusula Chevron PBIP (4-28-04) (*Chevron ISPS Clause*) y la cláusula PBIP de Vitol para fletamentos por viaje (*Vitol ISPS Clause for Voyage Charter Parties*) están basadas en la cláusula PBIP/MTSA de la BIMCO¹⁰⁴⁵. Sin embargo, las dos primeras cláusulas estipulan que cualquier demora derivada de una medida de protección es considerada como medio tiempo

¹⁰⁴⁴ Con respecto a la cláusula de protección para fletamento por viaje, véase INTERTANKO, “Maritime security – Voyage Charters”, obtenido en: <http://www.intertanko.com/> (consultada el 15 de enero de 2010); SKULD, “ISPS CODE GUIDANCE... cit.; CARASSO BULOW, Lucienne, op. cit., pp. 88-90.

¹⁰⁴⁵ En relación a la cláusula de la Chevron y de la Vitol, véase CARASSO BULOW, Lucienne, op. cit., p. 90. También, INTERTANKO, “Review of security clauses”, obtenido en: <http://www.skuld.com/News/Archive/News-Archive/2004/ISPS-Code-Guidance/> (consultada el 21 de julio de 2011)

de plancha si el buque está en estadía¹⁰⁴⁶. Cuando la demora ocurre antes de que el tiempo en plancha haya empezado o después de que el tiempo en plancha haya concluido, el fletador debe indemnizar la mitad de las tasas de estancia. De la misma manera, los costes y gastos adicionales ocasionados por la implementación de las medidas de protección, incluidos los guardias de seguridad, los escotas del buque, las tasas y los impuestos de protección y las inspecciones son compartidos de forma equitativa entre el propietario y el fletador.

La cláusula Shell PBIP para la póliza ShellVoy5 también es similar a la cláusula BIMCO¹⁰⁴⁷. Además, la cláusula Shell PBIP para fletamentos por viaje (*ISPS Clause for Charter Parties*), de 19 de mayo de 2004 contiene las mismas disposiciones de las cláusulas Chevron y Vitol, en todo lo relacionada al tiempo de estancia y a los gastos adicionales generados por la aplicación de las medidas de protección marítima. No obstante, la cláusula Shell PBIP tiene una particularidad, ya que las disposiciones sobre el tiempo de plancha están correlacionadas con las cláusulas 14 de la póliza Shellvoy 5, en donde se estipula que las demoras originadas por cualquier causa atribuible al buque no pueden ser consideradas como suspensión del tiempo. Por lo tanto, cuando el buque es detenido como consecuencia de una escala previa en un puerto inobservante del Código PBIP, dicha circunstancia puede caer en el supuesto de la cláusula antes mencionada. En consecuencia, el propietario debe asumir el coste y gastos en tales casos¹⁰⁴⁸.

En el caso de fletamentos por tiempo de buques tanque, la cláusula de protección marítima para fletamentos por tiempo de la INTERTANKO (*INTERTANKO maritime security clause for time charters*) contiene pequeñas diferencias con respecto a su equivalente de la BIMCO¹⁰⁴⁹. La

¹⁰⁴⁶ En ese sentido véase, CARASSO BULOW, Lucienne, *op. cit.*, p. 90.

¹⁰⁴⁷ Sobre la cláusula Shell PBIP, véase INTERTANKO, "Review of security clauses... cit. Asimismo, CARASSO BULOW, Lucienne, *op. cit.*, p. 91.

¹⁰⁴⁸ En estos términos, véase también, INTERTANKO, "Review of security clauses... cit.

¹⁰⁴⁹ Sobre el particular, véase INTERTANKO, "Maritime security clause for time

cláusula de INTERTANKO es más específica que la cláusula BIMCO, en el tema de los fletes devengados. Al respecto, la cláusula de INTERTANKO estipula que el buque continúa en arrendamiento durante todo el tiempo perdido como consecuencia de la aplicación de los reglamentos de protección. Sin embargo, la cláusula de INTERTANKO estipula que el buque no se mantiene en arrendamiento si las pérdidas de tiempo son ocasionadas por el incumplimiento de las medidas de protección marítima por parte del propietario. En contraste, la cláusula PBIP/MTSA de la BIMCO no contiene disposiciones sobre tal tema. Además, cuando el fletado ordene la entrada del buque a un puerto inobservante del Código PBIP, el propietario del buque puede implementar cualquier medida razonablemente necesaria para proteger los intereses del propietario, el buque y la carga. Los costes, los gastos y las demoras ocasionadas por la implementación de tales medidas son a cuenta del fletador. Igualmente, el fletador debe indemnizar al propietario cualquier pérdida o responsabilidad de cualquier naturaleza, que haya surgido como consecuencia de la escala del buque en dicha instalación portuaria. Las disposiciones sobre puertos inobservantes de la cláusula de INTERTANKO no otorgan el derecho al propietario de rehusar las órdenes del fletador de proceder a dichos puertos.

34.3 Las cláusulas relativas al Código PBIP en los contratos de agencia marítima o consignación

Los agentes consignatarios de buque son los responsables de presentar toda la información del buque relacionada con la protección del buque, ante la administración portuaria y marítima.

En el caso de España, la Orden FOM/3769/2007, de 14 de noviembre de 2007, estipula que el agente consignatario de los buques civiles debe presentar ante las administraciones portuarias y marinas el documento único

charters”, obtenido en www.intertanko.com (consultada el 10 de junio de 2010).

de escala y el aviso de llegada¹⁰⁵⁰. Además, con base en el Reglamento (CE) 725/2004, en el Código Aduanero Comunitario y en la y la Orden FOM/1194/2011, tales documentos deben ser presentados antes de la entrada del buque al puerto español¹⁰⁵¹.

En México, el artículo 22 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo señala que el agente naviero consignatario es la persona facultada para realizar los actos y gestiones administrativas con relación al buque en el puerto de consignación. Además, la fracción III del artículo 24 del ordenamiento legal antes mencionado estipula que el agente naviero consignatario puede realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal. En el mismo sentido, con base en el artículo 83 del Reglamento de la Ley de Puertos y en las reglas de operación de cada uno de los puertos mexicanos, el agente naviero consignatario debe enviar, al menos con 48 horas de anticipación al arribo del buque, a la autoridad

¹⁰⁵⁰ En relación al marco normativo español sobre el Documento Único de Escala, véase el Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos (BOE número 238, de 4 de octubre de 2003, pp. 36125-36133); la Orden FOM/3769/2007, de 14 de noviembre, que modifica la Orden FOM/3056/2002, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (BOE número de 22 de diciembre de 2007, pp. 53046-53059); y la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (BOE número 114, de 13 de mayo de 2011, pp. 48554-48581).

¹⁰⁵¹ Sobre la regulación comunitaria relativa a la declaración anticipada de carga, véase Unión Europea. Reglamento (CE) 648/2005 del parlamento Europeo y del Consejo de 13 de abril de 2005, que modifica el Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el código aduanero comunitario (DOUE número 117, de 4 de mayo de 2005, pp. 13-19); su implementación por medio del Reglamento (CE) n° 1875/2006 de la Comisión de 18 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se establece el código aduanero comunitario (DOUE número 360, de 19 de diciembre de 2006, pp. 64-125); sus enmiendas posteriores realizadas por el Reglamento (CE) n° 3122/09 de la Comisión, de 16 de abril de 2009, que modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93 por el que se fija determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se establece el código aduanero comunitario (DOUE número 98, de 17 de abril de 2009, pp. 3-23); y el establecimiento de un periodo transitorio realizado por el Reglamento (CE) n° 273/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que fija determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el código aduanero comunitario, que constituyen excepciones al Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión (DOUE número 91, de 3 de abril de 2009, pp. 14-15).

portuaria mexicana el Aviso de Arribo (*Advance Notice Arrival*), para la asignación de posición de atraque¹⁰⁵².

Por tales motivos, la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores Marítimos y de Agentes Consignatarios de Buque (*Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*, FONOSBA), en colaboración con el International Transport Intermediaries Club Ltd, ha elaborado una cláusula tipo para regular las obligación del agente consignatario de buque, que surgen como consecuencia de la transmisión de información sobre protección marítima del buque a las autoridades del puerto, con la finalidad de dar cumplimiento a los requerimientos establecidos por este último¹⁰⁵³. La cláusula básicamente establece que el agente consignatario de buque debe informar al capitán, al propietario o al operador del buque sobre toda la información que debe proporcionar el buque para cumplir con las disposiciones del Código PBIP, así como con las normas particulares del puerto¹⁰⁵⁴. Por tanto, el agente consignatario del buque debe notificar al

¹⁰⁵² Con respecto a las reglas de operación de los puertos mexicanos, podemos señalar que con base en el artículo 81 de la Ley de Puertos, los administradores portuarios pueden someter a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los proyecto y las modificaciones de las reglas de operación. Por lo tanto, la información necesaria para la asignación de posición de atraque varía en cada puerto. Sin embargo, la *Advanced Notice Arrival* es un denominador común en todas las reglas de operación de los puertos mexicanos. En el caso de los principales puertos internacionales mexicanos, la información para la asignación de posición de atraque está contenida en las siguientes reglas de operación: 1) la Regla 48 de las Reglas de Operación del Puerto de Veracruz; 2) la Regla 39 de las Reglas de Operación del Puerto de Lázaro Cárdenas; 3)

¹⁰⁵³ *Vid.* FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS, *Standerd Clause for Limiting agents liability for filing ISPS Code complaince information*, abril de 2006.

En relación a la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Consignatarios de Buque (FONASBA), podemos señalar que la FONASBA fue fundada en 1969 con el objetivo de promover una justa y equitativa práctica de los agentes consignatarios de buques. La FONASBA está integrada por asociaciones nacionales de consignatarios de buques de 38 países. En particular, la Asociación Mexicana de Antes Navieros y la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques de España son miembros de la FONASBA. Actualmente, la FONASBA funge como órgano consultivo de la OMI, la UNCTAD, la OMA, la BIMCO, INTERCARGO e INTERTANKO. Al respecto, véase FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS, "Introduction to FONAASBA", obtenido en: <http://www.fonasba.com/main.html> (consultada el 24 de julio de 2011).

¹⁰⁵⁴ Con respecto a la cláusula PBIP de la FONASBA, véase INTERNATIONAL TRANSPORT INTERMEDIARIES CLUB, "FONASBA/ITIC ISPS Clause", publicado en la revista *Intermediary*, septiembre 2006, p. 8 obtenido en: <http://www.itic-insure.com/itic->

capitán o al propietario del buque los siguientes datos: la información requerida, la fecha de entrega y la dirección de envío. Además, el agente puede ser requerido para transmitir dicha información. En tales casos, el agente consignatario del buque debe rellenar los formatos del puerto correctamente y entregar la información dentro del término establecido por el puerto. Sin embargo, el agente consignatario del buque no es responsable de la exactitud de la información ni de los elementos más allá de su control, como los retrasos en la entrega de la información por causas imputables al capitán del buque o a los fallos informáticos.

En el caso de España, los consignatarios de buque deben tomar en cuenta las disposiciones de la Orden FOM/1194/2011 al momento de emplear la Cláusula PBIP de la FONOSBA. La Orden antes citada establece que el consignatario de buque es responsable de que la información presentada por medio del Documento Único de Escala está actualizada, así como de que obra en su poder toda la documentación requerida por las autoridades marítimas y portuarias. Asimismo, el consignatario de buque debe actuar con la diligencia necesaria para recabar y transmitir en tiempo y forma la información requerida en el Documento Único de Escala. Por lo tanto, a la luz de las disposiciones de la Orden FOM/1194/2011, podemos señalar que en términos generales la cláusula PBIP de la FONOSBA es compatible con la legislación española.

35 El Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global

En 2005, los Miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

[publications/the-intermediary/](#) (consultada el 25 de julio de 2011); INTERNATIONAL TRANSPORT INTERMEDIARIES CLUB, "ISPS Code – Impact of the ISPS code on members of ITIC", obtenido en: <http://www.itic-insure.com/itic-rules-resources/circulars/isps-impact-on-members/> (consultada el 25 de julio de 2011); INTERNATIONAL TRANSPORT INTERMEDIARIES CLUB, "ISPS code for ITIC members – Back ground", obtenido en: <http://www.itic-insure.com/itic-rules-resources/circulars/isps-background/> (consultada el 25 de julio de 2011)

acordaron una serie de estándares para mejorar la protección y la facilitación del flujo de mercancías en el comercio internacional. Estos estándares fueron plasmados en el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE)¹⁰⁵⁵.

El Marco SAFE incorpora las principales disposiciones de los programas de protección marítima de los Estados Unidos. En consecuencia, el Marco SAFE contiene las principales medidas de protección marítima de los siguientes programas estadounidenses¹⁰⁵⁶: 1) la Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo; 2) la Iniciativa de Seguridad del Contenedor; 3) la Regla 24 horas; y 4) el Sistema de Selección Automática. Igualmente, el Marco SAFE también adhiere los estándares de protección de la ISO, como la medida ISO 17712:2006, en materia de sellos para contenedores de alta seguridad.

En contrasentido, el Marco SAFE está en contra del programa estadounidense 100% de Contenedores Escaneados, al señalar en su preámbulo lo siguiente¹⁰⁵⁷:

“Es una carga inaceptable e innecesaria el examinar cada envío. De hecho, el hacer eso traería una interrupción en el comercio global...”

Igualmente, el Grupo Mixto de trabajo, que está integrado por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación, señalan que el Código PBIP y el Marco SAFE tienen la siguiente diferencia¹⁰⁵⁸: el Código PBIP impone

¹⁰⁵⁵ Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la Organización Mundial de Aduanas, adoptado en las sesiones anuales del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas, junio de 2005, Bruselas.

¹⁰⁵⁶ En estos términos, véase SGUT, Martín, Efectos económicos... op. cit., p.56

¹⁰⁵⁷ Al respecto, véase el prefacio del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la Organización Mundial de Aduanas.

En términos similares el observador de la OMA ante el Comité de Facilitación de la OMI (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del 35 periodo de sesiones del comité de facilitación, FAL 35/17, del 19 de marzo de 2009, Londres, p. 40) indica que 173 de los 174 miembros de la OMA manifiestan oficialmente su oposición a la legislación estadounidense denominada escaneado del 100%.

¹⁰⁵⁸ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Securing and facilitating international trade, MSC-FAL.1/Circ.1, 21 de octubre de 2007, Londres.

obligaciones sobre los buques y las instalaciones con respecto de la protección y la facilitación del movimiento de unidades de transporte de carga cerrada y mercancía transportada en contenedores, por medio de buques. En cambio el Marco SAFE tiene prioridad sobre la protección de la cadena de distribución, con un aspecto limitado sobre los buques y los puertos.

Los Miembros de la OMA no están obligados a incorporar el Marco SAFE dentro de su legislación nacional. Los Miembros que deseen incorporar el Marco SAFE pueden elegir la incorporación total o parcial de los requisitos de certificación, así como los beneficios otorgados a las empresas certificadas, para desarrollar sus respectivos programas nacionales¹⁰⁵⁹. Sin embargo, algunos organismos u organizaciones internacionales exhortan o exigen a sus miembros a adoptar las medidas del Marco SAFE. Así sucede, por ejemplo con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, en donde sus Estados participantes se comprometieron a adoptar las Medidas del Marco SAFE y el Programa de Integridad de los Precintos para el Envío de Contenedores, que figura en el Anexo 1 del Marco SAFE¹⁰⁶⁰. Los Estados Unidos y España son Estados participantes de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa¹⁰⁶¹.

¹⁰⁵⁹ En este sentido, véase DIVISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL E INTEGRACIÓN PARA LA CEPAL, Panorama de la inserción... op cit., CEPAL Naciones Unidas, Washington, 2008, pp. 89-90. También CP3 GROUP, "Benefits from implementation of the WCO Framework of standards to secure and facilitate global trade", obtenido en: http://www.cp3group.com/attachments/WCO_benefits.pdf (consultada el 1 de agosto de 2011).

¹⁰⁶⁰ Vid. ORGANIZACIÓN PARA LA SEGURIDAD Y LA COOPERACIÓN EN EUROPA, Medidas Adicionales para reforzar la seguridad del tráfico en contenedores, MC.DEC/6/05, de 6 de diciembre de 2005, Liubliana

¹⁰⁶¹ De conformidad con la página oficial de la OSCE, (obtenida en <http://www.osce.org/who/83> (consultada el 29 de julio de 2011), los 56 Estados participantes son los siguientes: Albania, Austria, Bélgica, Canadá, República Checa, Finlandia, Alemania, Hungría, Italia, Letonia, Luxemburgo, Mónaco, Noruega, Rumanía, Serbia, España, Tayikistán, Turkmenistán, Estados Unidos, Andorra, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Dinamarca, Francia, Grecia, Islandia, Kazakstán, Liechtenstein, Malta, Montenegro, Polonia, Rusia, Eslovaquia, Suecia, Macedonia, Ucrania, Uzbekistán, Armenia, Bielorrusia, Bulgaria, Chipre, Estonia, Georgia, el Vaticano, Irlanda, Kirgizstan, Lituania, Moldavia, Holanda, Portugal, San Marino, Eslovenia, Suiza, Turquía, el Reino Unido.

El Marco SAFE tiene los siguientes objetivos¹⁰⁶²: 1) establecer los estándares necesarios para fortalecer el binomio protección y facilitación del comercio a la cadena de suministro internacional; 2) permitir el manejo integrado de la cadena de suministro para todos los modos de transporte; 3) mejorar el desempeño, las funciones y las capacidades de las aduanas; 4) consolidar la cooperación entre las distintas Administraciones de Aduanas para detectar las cargas de alto riesgo; 5) reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas; 6) promover el movimiento ininterrumpido de mercancías a través de las cadenas de suministro seguras del comercio internacional.

En síntesis, las disposiciones del Marco SAFE buscan dotar a las Administraciones de Aduanas de los elementos legales y tecnológicos necesarios para garantizar la protección y la facilitación del comercio global¹⁰⁶³.

Asimismo, el Marco SAFE está basado en los siguientes cuatro elementos básicos¹⁰⁶⁴: 1) la armonización de los requisitos del manifiesto anticipado de carga; 2) la realización de las evaluaciones de protección, por parte de las Administraciones de Aduanas de los Estado miembro; 3) la incorporación de la gestión de riesgos dentro de las tareas de protección de la Administración de Aduanas, para determinar los contenedores de alto riesgo y, en su caso, inspeccionar con tecnología no intrusiva dichos contenedores¹⁰⁶⁵; 4) el

¹⁰⁶² En relación a los objetivos del Marco SAFE, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 116

¹⁰⁶³ Sobre las funciones de la Administración de Aduanas relacionadas con la protección marítima, MICHEAL MCNICHOLAS (*op. cit.*, p. 116.) menciona que la naturaleza de las actividades desempeñadas por la administración de aduanas, la colocan en una situación privilegiada para garantizar la seguridad en la cadena de suministro, ya que son el organismo gubernamental encargado de gestionar, controlar e inspeccionar la carga y la mercancía que entra y sale del país. Razón por la cual, el Marco SAFE busca que la Administración de Aduanas desempeñe un papel central en el aseguramiento y facilitación del comercio internacional.

¹⁰⁶⁴ Con respecto a los cuatro pilares del Marco SAFE, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *El operador Económico Autorizado y las Pequeñas y Medianas Empresas*, Bruselas, 2010, pp. 2-3.

¹⁰⁶⁵ Sobre los contenedores de alto riesgo, la Norma 3 del pilar 1 del Marco SAFE

otorgamiento de beneficios a las empresas que satisfagan los estándares mínimos de protección establecidos en el Marco SAFE.

Sobre la gestión de riesgo, el Grupo Mixto de trabajo MSC-FAL de la OMI señala que los Estados miembro de la OMI puede incluir la gestión del riesgo al momento de implementar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP¹⁰⁶⁶.

Además, tomando en cuenta los elementos esenciales antes indicados, podemos clasificar al Marco SAFE como un programa de protección marítima voluntario, basado en la gestión de riesgos, y que incorpora elementos de los programas de certificación y de requerimiento de información. Además, las medidas de protección del Marco SAFE aprovechan algunos dispositivos de inspección no intrusiva, tales como los sistemas de formación de imágenes de rayos X y los detectores de radiación, para realizar la inspección de los contenedores de alto riesgo. Igualmente, las medidas de protección del Marco SAFE prevén la utilización de las TIC para realizar intercambios de información entre la Autoridad de aduana de origen y la Autoridad de aduana de destino, así como entre la Autoridad de Aduana y el consignatario del buque, la empresa naviera o el capitán del buque.

Las disposiciones del Marco SAFE están divididas en los siguientes dos tipos¹⁰⁶⁷: 1) las normas para regular las relaciones de cooperación establecidas entre Aduana-Aduana; y 2) los preceptos para regular las relaciones de cooperación entre Aduana-Empresa.

define a dichos contenedores de la siguiente manera: *“Las cargas o contenedores de alto riesgo son los envíos de los que no se posee información adecuada para poder considerarlos de bajo riesgo, que los servicios de inteligencia estiman de alto riesgo o que, en virtud de la aplicación de una metodología de análisis de riesgo basada en información relacionada con la seguridad, se califican como de alto riesgo.”*

¹⁰⁶⁶ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Securing and facilitating international trade... cit.

¹⁰⁶⁷ En relación a los dos tipos de normas del Marco SAFE, véase CP3 GROUP, *op. cit.*, pp. 3-5. También, WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes/ mutual recognition arrangements/agreements, Bruselas, mayo de 2010, p. 4.

Con respecto a las disposiciones relativas a la relación Aduana-Aduana, el Marco SAFE estipula que la Administración de Aduanas debe solicitar a los exportadores, a los importadores y a los transportistas el envío de los manifiestos anticipados de carga correspondientes. Posteriormente, la Autoridad de Aduanas debe realizar un análisis de riesgo, con base en la información enviada por los tres sujetos antes mencionados, con la finalidad de detectar la carga o los contenedores de alto riesgo. Tal análisis de riesgo debe ser realizado por medio de un sistema informático especializado¹⁰⁶⁸. Con base en los resultados del análisis de riesgo, las Aduanas pueden emitir una notificación de imposibilidad de carga o de imposibilidad de descarga. Además, la Autoridad de Aduanas puede inspeccionar los contenedores o la carga de alto riesgo, por medio de tecnología no intrusiva, como el escaner de rayos X o el detector de radiación¹⁰⁶⁹. Por tal motivo, el Marco SAFE señala que la Autoridad Aduanera debe estar autorizada para inspeccionar la carga marítima exportada e importada, así como la mercancía en tránsito o en proceso de ser reexpedida.

Los Estados miembro de la OMA, como ya hemos señalado, pueden incorporar las disposiciones del Marco SAFE de forma parcial o íntegra. El Marco SAFE recomienda a los Estados miembro la adopción de los tres

¹⁰⁶⁸ Sobre los sistemas de gestión de riesgo, véase BENNETT, Allison C./ ZHUAN CHIN, Yi, 100% Container Scanning: Security Policy Implications for Global Supply Chains, Master of Engineering in Logistics, publicado por Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, junio de 2008, pp. 15-16. También, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, La facilitación del comercio... cit., p. 10-11; WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "SAFE Data element maintenance mechanism", obtenido en: http://www.wcopscg.org/wco_safe_package.html (consultada el 1 de agosto de 2011); WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "Customs Guidelines on integrated supply chain management", obtenido en: http://www.wcopscg.org/wco_safe_package.html (consultada el 1 de agosto de 2011); WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "Risk Management Compendium", obtenido en: http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_tools_and_instruments_rmc.htm (consultada el 1 de agosto de 2011).

¹⁰⁶⁹ La OMA cuenta con una base de datos sobre la tecnología avanzada, en la cual se puede consultar la información de los equipos tecnológicos disponibles en el mercado. La base de datos de la OMA puede ser consultada en el siguiente sitio de la Internet: http://wcoweb04.wcoomd.org/pdb/pdb_productsearch.jsp.

Sobre los dispositivos de inspección no intrusiva recomendados por la OMA, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "Guidelines for the purchase and deployment of scanning/imaging equipment", obtenido en: http://www.wcopscg.org/wco_safe_package.html (consultada el 1 de agosto de 2011).

siguientes tipos de declaración anticipada¹⁰⁷⁰:

1. La declaración de exportación de las mercancías, la cual es la información previa que debe enviar el exportador o su agente a la Administración de Aduanas del lugar de exportación¹⁰⁷¹. La declaración tiene que ser efectuada antes que la mercancía sea cargada en los medios de transporte o en los contenedores que la movilizarán. Los exportadores son responsables de confirmar al transportista el envío de la declaración de exportación ante la Administración Aduanera.
2. La declaración de la carga, es el manifiesto electrónico anticipado realizado por los transportistas a las Administraciones Aduaneras¹⁰⁷², en donde se señala la carga que se exporta y/o importa. Respecto al transporte marítimo, la declaración debe ser presentada previamente al cargado de la mercancía o contenedores en el buque.
3. La declaración de importación de las mercancías, es el documento presentado por el importador o su agente ante la Administración del lugar donde se importa. Esta declaración es enviada previamente a la llegada de los medios de transporte a la primera oficina de aduanas.

¹⁰⁷⁰ Con respecto a las declaraciones anticipadas recomendadas en el Marco SAFE, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "Guidelines for the purchase and deployment of scanning/imaging equipment... cit., pp. 13-16.

¹⁰⁷¹ Sobre la Declaración de Exportación de las Mercancías, el anexo 1.3.1 del Marco SAFE establece que dicho documento debe contener los siguientes datos: nombre del exportador; nombre del consignador; nombre del transportista; nombre del importador; nombre del consignatario; nombre de la parte a la que debe notificarse; la dirección en la que deben entregarse las mercancías; identificación de los países por los que pasan las mercancías; nombre del agente; código del arancel; el número del Código de Naciones Unidas para mercancía peligrosa; el tipo de envase de un artículo; número de paquetes; peso bruto total; número del contenedor o la unidad de carga; identificación del tamaño y de la clase de equipo; número de precinto; monto total de la factura; y número único asignado al envío de las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.

¹⁰⁷² Al respecto, el anexo 1.3.2 del Marco SAFE señala que la Declaración de Carga de Mercancía debe estar integrada por la siguiente información: lugar donde se efectúa la carga; nombre del transportista; número del contenedor o la unidad de carga; número del precinto; identificación de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero; nacionalidad de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero; descripción del trayecto de los medios de transporte; la forma de pago de los gastos de transporte; oficina de aduana de salida; primer puerto de llegada; países por los que pasan las mercancías; fecha y hora de llegada al primer puerto en el territorio aduanero; breve descripción de la carga; y número de referencia único para la expedición. Véase al respecto, el lineamiento 3.2.1.3.2 Declaración del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la Organización Mundial de Aduanas.

Las autoridades españolas, estadounidenses y mexicanas retoman la declaración de carga para desarrollar sus respectivos programas de protección, sobre el aviso anticipado de carga. Por su parte, las autoridades también utilizan la declaración de importación de las mercancías.

En el caso de transporte marítimo, el Marco SAFE recoge el plazo de envío de la Regla 24 horas de los Estados Unidos. En consecuencia, el Marco SAFE recomienda que las declaraciones de exportación, importación y carga deben enviarse 24 horas antes de la realización de la carga en el puerto de salida.

El Marco SAFE también contiene disposiciones sobre la integridad de los funcionarios de las Administraciones de Aduanas. Al respecto, el Marco SAFE recomienda que las Administraciones de Aduanas realicen programas para prevenir la venalidad de funcionarios y, en su caso, identificar y combatir los actos de corrupción. Además, el Marco SAFE recomienda elaborar los programas anticorrupción con base en la Declaración de Arusha revisada¹⁰⁷³.

Además, el Marco SAFE señala que la cooperación entre aduanas también puede abarcar la petición de la realización de controles en el puerto de carga. Por lo tanto, la autoridad de aduanas del puerto de descarga puede realizar una solicitar de revisión de carga a la administración de aduanas del puerto de carga, cuando los resultados del análisis de riesgo arrojen que existe un contenedor o una carga de alto riesgo en el puerto de carga, cuyo destino es cualquiera de alguno de los puertos del Estado solicitante¹⁰⁷⁴. Además, El Marco SAFE señala que los Estados miembro pueden dar carácter vinculante a tales solicitudes, por medio del Convenio de

¹⁰⁷³ *Vid.* La Declaración del Consejo de Cooperación Aduanera concerniente al Buen Gobierno y la Ética en las Aduanas , suscrita en Arusha, Tanzania el 7 de julio de 1993 y revisada en junio de 2003 (Declaración de Arusha revisada).

¹⁰⁷⁴ *Vid.* Norma 11 del pilar 1 del Marco SAFE

Johannesburgo o de los convenios bilaterales de cooperación aduanal suscritos por las partes interesadas, que estén elaborados en concordancia con el formato de Acuerdo Bilateral Modelo elaborado por la OMA¹⁰⁷⁵.

En relación a las normas encaminadas al fortalecimiento de la cooperación entre Autoridades de Aduanas y Empresas, el Marco SAFE señala que cada administración de Aduanas debe crear un programa de certificación, en donde las empresas privadas certificadas se comprometan a implementar y a desarrollar medidas de protección, a cambio del otorgamiento de beneficios por parte de la Administración de Aduanas¹⁰⁷⁶. Por lo tanto, la Administración de Aduanas debe conferir un estatus oficial a las compañías que presentan un nivel elevado de seguridad, durante el desempeño de sus actividades dentro de la cadena de suministro. Con base en el Marco SAFE, la Administración de Aduanas puede otorgar a las empresas uno de los siguientes tipos de certificado:

1. El Operador Económico Autorizado (AEO) es el estatus otorgado por las Administraciones de Aduanas a las empresas que cuenten con un historial favorable de cumplimiento de las normativas aduaneras, un compromiso demostrado con la seguridad de la cadena de suministro y un sistema adecuado para la gestión de sus registros comerciales.
2. La Cadena Logística Autorizada es la aprobación otorgada por las Aduanas a todos los participantes de una transferencia comercial internacional en base al cumplimiento de las normas de seguridad sobre el manejo de mercancía y de la información correspondiente.

Actualmente, las disposiciones del Marco SAFE sobre AEO se aplican *mutatis mutandi* en el programa de certificación estadounidense C-TPAT, en

¹⁰⁷⁵ Vid. WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, Model Bilateral Agreement On Mutual Administrative Assistance in Customs Matters, junio de 2004, Bruselas.

¹⁰⁷⁶ En relación a la implementación de los programas de certificación del Marco SAFE por parte de los Estados miembro de la OMA, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, AEO Implementation Guidance: How to develop an AEO programme, Bruselas, 2010; WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes... cit.; WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "El Operador Económico Autorizado y las Pequeñas y Medianas Empresas... cit., pp. 4-7.

el programa AEO del Código Común Europeo y en la programa piloto mexicana la Alianza para el Comercio Seguro¹⁰⁷⁷. En cambio, la Cadena Logística Autorizada solamente está presente en la Unión Europea, por medio de una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo. Por tal motivo, centraremos nuestro análisis en las disposiciones del Marco SAFE relativas a las empresas AEO.

Las empresas tiene que implementar medidas de protección en las siguientes áreas¹⁰⁷⁸: 1) el análisis de riesgo; 2) la evaluación de riesgos; 3) los planes de seguridad; 4) los planes de comunicación; 5) las medidas para prevenir el contrabando de mercancías ilegales; 5) las medidas de seguridad física de los almacenes; 6) las acciones para garantizar la seguridad del contenedor; 7) la protección de los medios de transporte; 8) el control de las personas; 9) la protección de los sistemas de información. En particular, las empresas de transporte marítimo con certificado de Operador Económico Autorizado (AEO) están comprometidas a realizar una autoevaluación de los procedimientos y políticas encaminadas a contrarrestar las posibles amenazas a sus envíos o a sus contenedores. Tal evaluación de riesgos puede tomar en cuenta y, en su caso, complementar la evaluación de riesgos estipulada en el Código PBIP. Además, las empresas de transporte marítimo con certificado AEO deben implementar un conjunto de medidas de seguridad para garantiza la vigilancia y el control de los perímetros exteriores de los edificios, del buque, de los muelles y de sus áreas de carga. Tal medida de protección también están presentes en el programa estadounidense C-TPAT. Igualmente, el Marco SAFE tiene otra serie de medidas de protección en común con el programa C-TPAT y, en algunos casos puntuales, con el Código PBIP, las cuales son las siguientes:

1. El control del acceso a las instalaciones o al buque, por medio de la

¹⁰⁷⁷ En estos términos, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes...* cit., pp. 12-13.

¹⁰⁷⁸ Sobre las medidas de protección implementas por las empresas con base en el Marco SAFE, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, "El Operador Económico Autorizado y las Pequeñas y Medianas Empresas..." cit., p. 4

emisión de tarjetas de identificación para los tripulantes, los visitantes y los prestadores de servicios del buque. Tal medida también es parte del Código PBIP y del programa C-TPAT.

2. La protección de los datos comerciales a través del respaldo informático, de la asignación de claves individuales para su acceso y del cambio constante de las claves de ingreso a la información.
3. El estímulo a la integridad de los procedimientos de los socios comerciales que realicen servicios de transporte, manejo y almacenamiento de la carga.
4. La garantía de que la información utilizada para el tratamiento de la carga es legible, oportuna, exacta y protegida contra alteraciones, pérdida o introducción de datos erróneos.
5. En el caso de empresas los transportistas marítimos, el Marco SAFE señala que el porteador debe verificar la concordancia de la información inserta en la documentación de la carga y garantizar la correcta transmisión de los datos.
6. La capacitación de los empleados sobre el manejo de la integridad de la carga y el reconocimiento de las amenazas a la seguridad de la cadena de suministro. Igualmente, el Código PBIP también prevé esta medida de seguridad al capitán del buque y a los tripulantes del buque.

Sobre el uso de la tecnología para asegurar la integridad del contenedor, el Marco SAFE señala que las empresas de transporte marítimo certificadas deben cumplir los requisitos establecidos en el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 y en el Convenio Aduanero sobre Transporte Internacional de Mercancías¹⁰⁷⁹. Asimismo, el Marco de la OMA urge a las Administraciones de Aduanas a fomentar el uso voluntario de los sellos mecánicos más avanzados y el desarrollo de sistemas de verificación de los

¹⁰⁷⁹ *Vid.* Convenio Aduanero sobre Contenedores, hecho en Ginebra el 2 de febrero de 1972 (BOE número 62, del 12 marzo de 1976, pp. 5106-5126), con entrada en vigor el 22 de agosto de 1983. También, Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (BOE número 34, de 9 de febrero de 1983, pp. 3487-3516).

mismos, por parte de las empresas AEO. Esta disposición es contraria a lo establecido en el programa C-TPAT, ya que este último impone la obligación de sellar el contenedor con precintos fabricados bajo la norma ISO/PAS 17712. Además, el Marco SAFE establece que las empresas AEO deben establecer procedimientos documentados sobre el sellado y el manejo de los contenedores que utilicen precintos de alta seguridad.

La Administración de Aduanas debe otorgar beneficios a las empresas certificadas, para estimular la participación en el programa. Dichos beneficios pueden ser los siguientes¹⁰⁸⁰: 1) la reducción de las evaluaciones y de las inspecciones de control; 2) la agilización y la simplificación de la tramitación de sus mercancías; 3) la asignación de lugares especiales de control, como los almacenes.

Los países, las Administraciones de Aduanas y las empresas obtienen ventajas derivadas de la adopción y la implementación del Marco SAFE, en concreto, como resultado de la implementación de un programa de certificación AEO¹⁰⁸¹. Las ventajas obtenidas son distintas para cada país,

¹⁰⁸⁰ Sobre los beneficios recomendados por la OMA para ser otorgados por las Administraciones de Aduanas, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, AEO Implementation Guidance: How to develop an AEO programme... cit, p. 18.

En el mismo sentido, el grupo consultivo de la OMA sobre la implementación del Marco SAFE, PRIVATE SECTOR CONSULTATIVE GROUP, ("WCO SAFE Package/AEO Benefits", obtenido en: http://www.wcopscg.org/wco_safe_package.html (consultada el 1 de agosto de 2011)) recomienda el otorgamiento de los siguientes beneficios por parte de la Administración de Aduanas: el reconocimiento mutuo del estatus AEO por parte de las administraciones de aduanas; el otorgamiento de reducciones o descuentos; el envío de notificación de intenciones para liberaciones previas, antes de la llegada de la mercancía al puerto de descarga; la realización de precalificaciones para simplificar los procedimientos; el uso preferente de la tecnología no intrusiva, cuando la revisión física no es necesaria; el otorgamiento de un estatus de preferencia en los procesos de la aduana, durante un periodo de inestabilidad en las condiciones de la seguridad; y la autorización para la autoevaluación, durante las fallas del sistema de gestión de riesgos de la aduana.

Con respecto a las beneficios otorgados por cada una de los países que han implementado el Marco SAFE, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes... cit., Bruselas, mayo de 2010, pp. 15-26.

¹⁰⁸¹ Sobre las ventajas obtenidas por la implementación del programa AEO, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes...cit., pp. 15-26; y CP3 GROUP, op. cit., p. 5-14.

Administración de Aduanas y empresa. Sin embargo, hay una serie de beneficios comunes para los tres sujetos antes mencionados.

Las ventajas obtenidas por los países implementadores son los siguientes beneficios¹⁰⁸²: 1) un mayor desarrollo y crecimiento económico; 2) un aumento en la recaudación de ingresos fiscales; 3) un fortalecimiento en la seguridad; 4) una mejor cooperación entre las Administraciones de Aduanas de los Miembros de la OMA; 5) la unificación del marco jurídico internacionales en la materia; 6) una mejora en los controles aduanales; y 7) la facilitación del comercio exterior.

Igualmente, las Administraciones de Aduanas implementadoras consiguen las ventajas que a continuación se mencionan¹⁰⁸³: 1) un oportuno y preciso intercambio de información entre las Administraciones de Aduanas y los sujetos que intervienen en la cadena de suministro 2) un análisis de riesgo más eficaz; 3) un menor número de inspecciones de carga; 4) la reducción de las oportunidades de corrupción; 5) la simplificación y la homogeneidad de los procedimientos; 6) una mejora en la relación Aduana-Empresa, 7) la aceleración de los despachos de aduanas, como consecuencia de las inspecciones realizadas con tecnología no intrusiva; y en consecuencia 7) el fortalecimiento de la competitividad de los puertos de carga y descarga.

Por su parte, las empresas implementadoras obtienen las siguientes ventajas¹⁰⁸⁴: 1) el fortalecimiento de la protección de la carga; 2) la previsibilidad de las medidas de protección; 3) un menor número de retrasos en el entrega de la carga, derivado de la disminución de las inspecciones físicas por parte de las Administraciones de Aduanas de los puertos de carga y descarga; 4) la reducción de costes, como resultado de

¹⁰⁸² Con respecto a las ventajas obtenidas por los países, véase CP3 Group, *op. cit.*, pp. 5-8.

¹⁰⁸³ En relación a las ventajas obtenidas por las administraciones de aduanas implementadoras, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes...* cit, pp. 35-36.

¹⁰⁸⁴ Sobre el particular, véase CP3 Group, *op. cit.*, pp. 9-10

la exención de impuestos y de la reducción de los robos; y en su caso 5) el reconocimiento del estatus de AEO, por parte de las Administraciones de Aduanas de otros puertos de carga o descarga.

Con respecto a la última ventaja antes mencionada, podemos señalar que la adopción del Marco SAFE permite que los países implementadores puedan desarrollar acuerdos bilaterales o regionales de reconocimiento mutuo¹⁰⁸⁵. Por medio de tales acuerdos, los Estados parte se comprometen a reconocer el programa AEO del otro Estado parte y, en consecuencia, a otorgar beneficios a las empresas certificadas por el otro Estado parte. Así sucede, por ejemplo con los acuerdos de mutuo reconocimiento suscritos por Estados Unidos y Nueva Zelanda; Estados Unidos y Canadá; Estados Unidos y Jordania; Estados Unidos y Japón; Nueva Zelanda y Japón; la Unión Europea y Noruega; la Unión Europea y Suiza.

El Marco SAFE también prevé un programa para regular las relaciones surgidas entre los sujetos participantes en el transporte de contenedores, el cual es denominado Programa de Integridad de Sellos para el Envío Seguro de Contenedores. Dicho programa asigna responsabilidades al poseedor y al receptor del contenedor durante el transporte de la carga y, en particular, en el momento del cambio de custodia o de posesión del contenedor. Por lo tanto, el Programa de Integridad de Precintos para el Envío Seguro de Contenedores especifica las responsabilidades de cada uno participantes de la cadena de suministro, desde el lugar del llenado del contenedor, pasando por los puertos de carga, de descarga y, en su caso, de transbordo, hasta concluir en el lugar de descarga de la mercancía. Los Estados miembro de la OMA pueden incorporar tal programa dentro de sus legislaciones nacionales¹⁰⁸⁶.

¹⁰⁸⁵ Con respecto a los acuerdos de mutuo reconocimiento, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes...* cit, pp. 5-6.

¹⁰⁸⁶ En relación al compromiso de adoptar el Programa de Integridad de los Precintos para el Envío Seguro de Contenedores por parte de algunos Estados miembro de la OMA, véase ORGANIZACIÓN PARA LA SEGURIDAD Y LA COOPERACIÓN EN

El Marco SAFE desarrolla el principio de responsabilidades transversales, en donde el poseedor del contenedor debe realizar las siguientes acciones: 1) proteger la mercancía contra el forzamiento, el hurto y los daños; 2) enviar de forma oportuna y exacta la información de la mercancía a las autoridades administrativas competentes para la realización de las investigaciones correspondientes; 3) resguardar la información relacionada con las mercancías.

En cada cambio de custodia del contenedor, el receptor de la mercancía debe realizar una inspección visual del sello de seguridad para detectar si el precinto presenta señales de forzamiento, así como verificar que el número de identificación del sello corresponda con los datos señalados en la documentación de carga. En caso de que el precinto muestre signos de forzamiento o el número de identificación es distinto a los datos señalados en la documentación de carga, el receptor del contenedor debe realizar las siguientes acciones: 1) comunicar la discrepancia a la parte emisora del contenedor y al expedidor o al cargador; 2) hacer constar la discrepancia en el documento de carga; 3) notificar la discrepancia a la Aduana; 4) rechazar la custodia del contenedor hasta que dichas discrepancias se hayan resuelto; y 5) colocar un sello de seguridad en el contenedor, e indicar el nuevo número en toda la documentación de carga.

Asimismo, el programa propone diversos supuestos por los cuales se autoriza el cambio del sello de seguridad del contenedor, entre los cuales se destacan los siguientes: 1) durante la verificación del cumplimiento de normas de exportación, por parte de la Administración de Aduanas del puerto de carga; 2) cuando el transportista debe garantizar el bloqueo seguro y el anclaje del cargamento; 3) como consecuencia de la revisión de la declaración de carga, hecha por la Administración de Aduanas del puerto de descarga; y 4) como resultado de la ejecución de normas penales, a

EUROPA, Medidas Adicionales para reforzar la seguridad del tráfico en contenedores, MC.DEC/6/05... cit.

cargo de los agentes de seguridad del Estado.

El Programa de Integridad de Precintos para el Envío Seguro de Contenedores, como ya hemos advertido, especifica las responsabilidades de los participantes de la cadena de suministro, desde el cargado hasta el vaciado del contenedor. En el lugar del llenado del contenedor, el expedidor o cargador es responsable de la carga segura del contenedor y debe realizar una descripción exacta y fehaciente de la mercancía. Asimismo, el expedidor está obligado a sellar el contenedor con un precinto de seguridad y a preparar la documentación necesaria para el envío de la mercancía.

Al momento de recibir la carga y previo a la movilización del contenedor, el transportista terrestre deberá recibir la documentación de la mercancía y examinar el precinto de seguridad.

Si la mercancía es movilizadada a través de una terminal intermedia, el operador de la terminal tendrá las siguientes responsabilidades: recibir la documentación de la carga; examinar el precinto de seguridad; enviar una notificación electrónica de recepción al expedidor o consignatario; y preparar el contenedor para su próxima movilización, ya sea por carretera, ferrocarril o barcaza.

En el puerto de carga, el transportista terrestre deberá transferir la custodia del contenedor al operador de la terminal. A su vez, el operador de la terminal será responsable de notificar electrónicamente la recepción del contenedor a las partes privadas interesadas en el envío.

Durante la estancia del contenedor en la terminal oceánica, y previo a la carga del contenedor en el buque, el transportista oceánico o porteador tiene la responsabilidad de revisar el sello de seguridad y, cuando proceda, realizar la declaración de exportación. Por su parte, los órganos responsables del país de exportación realizarán los controles de

exportación.

El consignador o cargador tendrá que cumplir con la declaración que le corresponde y demostrar su cumplimiento al porteador, cuando la legislación del puerto de carga contemple este tipo de obligaciones. A su vez, el porteador debe transmitir el manifiesto de carga a la Administración de Aduanas del puerto de carga y/o del puerto de descarga. Posteriormente, las Administraciones de Aduanas correspondientes deben revisar las declaraciones electrónicas previas para determinar si aprueban el cargado del contenedor a bordo del buque o emite un mensaje de “no carga”.

En la terminación oceánica de descarga, el consignatario de la carga debe tomar todas las medidas necesarias para facilitar el despacho de la mercancía, por parte de la Administración de aduanas del puerto de descarga. El transportista marítimo debe enviar el manifiesto anticipado de carga, cuando la legislación del puerto de descarga imponga este requisito. A su vez, la Administración de Aduanas puede inspeccionar los contenedores, examinar el estado del precinto y verificar la documentación y la carga. Después de cumplidas las obligaciones arancelarias, el transportista de tierra debe recibir, examinar el precinto de seguridad y recibir la documentación de la mercancía por parte de la terminal portuaria.

Por último, en el lugar de vaciado del contenedor, el consignatario o desagrupador debe realizar las siguientes acciones: 1) examinar el sello de seguridad del contenedor y, cuando proceda, anotar cualquier discrepancia en la documentación; 2) descargar el contenedor para posteriormente verificar la cuantía y condiciones del cargamento; 3) tomar nota de las discrepancias presentadas por faltas, sobras o daños en la mercancía; y 4) informar a la Administración de Aduanas del puerto de descarga las anomalías relacionadas con drogas, contrabando, polizones o materiales sospechosos.

36 la norma ISO 28000 Especificación de sistemas de gestión de la seguridad de las cadenas de suministro

La norma ISO 28000 fue adoptada por el comité técnico Embarcaciones y Tecnología Marítima. La norma titulada Especificación para los Sistemas de Gestión de la Seguridad de las Cadenas de Suministro tiene como objetivo mejorar la seguridad de las cadenas de suministro, a través de la implementación de un sistema de gestión global de la seguridad de las cadenas de suministro¹⁰⁸⁷. La norma en comento define a la gestión de la seguridad como las actividades y prácticas sistemáticas y coordinadas a través de las cuales una organización de manera óptima sus riesgos y las amenazas e impactos potenciales asociados. Tal definición guarda relación con los elementos de la evaluación y del plan de protección del buque y de las instalaciones portuarias, que están establecidos en el Código PBIP.

La norma ISO 28000 puede ser aplicada por cualquier empresa, independientemente de su tamaño. Además, la norma abarca las actividades de fabricación, servicio, almacenaje o transporte. Por lo tanto, al igual que el Marco SAFE, las disposiciones de la ISO 28000 son de carácter voluntario y están enfocadas a la seguridad de la cadena de suministro. Además, la ISO también ha desarrollado la norma ISO 28001: Buenas prácticas de custodia en la seguridad de la cadena de suministro, cuyo objetivo es ayudar a las empresas a conocer y a entender los requerimientos de los programas de certificación AEO¹⁰⁸⁸.

La adopción de la norma permite alcanzar los siguientes objetivos¹⁰⁸⁹: 1)

¹⁰⁸⁷ Sobre la transposición de la norma ISO 28000 dentro de la legislación española, véase Resolución de 19 de mayo de 2008, de la Dirección General de Industria, por la que se publica la relación de normas UNE aprobadas por AENOR durante el mes de abril de 2008 (BOE número 147, de 18 de junio de 2008, pp. 27750-27754)

¹⁰⁸⁸ Sobre el particular, véase INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Measures to enhance maritime security: ISO 28000 series standards update submitted by the International Organization for Standardization (ISO), MSC 88/INF.7, del 14 de septiembre de 2010, Londres.

¹⁰⁸⁹ ISO 28000:2008, Especificaciones para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro... cit., p. 6.

establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la protección; 2) asegurar el buen funcionamiento de sistema gestión de protección establecido; 3) demostrar el buen funcionamiento frente a terceros; 4) buscar la certificación del sistema de gestión de protección implementado por parte un organismo de certificación. Así sucede, por ejemplo con las empresas certificadoras Lloyds' Register y Bureau Veritas Group¹⁰⁹⁰; o 5) llevar a cabo autodeterminaciones o autoevaluaciones de conformidad con esta norma internacional.

Las disposiciones de la norma 28000 establecen los documentos y los procedimientos necesarios para autoevaluar, así como verificar o demostrar frente a terceros el buen funcionamiento del sistema de gestión de seguridad implementado por una empresa participante en la cadena de suministro¹⁰⁹¹. La norma ISO 28000 establece que las empresas deben establecer y mantener procedimientos para identificar y evaluar las amenazas a la seguridad, para posteriormente identificar e implementar las medias de control necesarias. Las evaluaciones deben considerar la posibilidad de un evento y todas sus consecuencias. Tanto las evaluaciones como la identificación de medidas de control establecidas en el norma ISO 28000, como ya hemos advertido, guardan relación con los elementos de las evaluaciones y los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias del Código PBIP¹⁰⁹². Sin embargo, los elementos de la evaluación de riesgo de la ISO 28000 pueden ser tomados en cuenta por los oficiales de protección del buque y de la instalación portuaria al momento de realizar las

¹⁰⁹⁰ Al respecto, véase BUREAU VERITAS GROUP, "ISO 28000 certification", obtenido en:

http://www.bureauveritas.com/wps/wcm/connect/bv_com/Group/Home/bv_com_serviceSheetDetails?serviceSheetId=2867&serviceSheetName=ISO+28000+Certification (consultada el 2 de agosto de 2011). También, Lloyds' Register, véase Lloyds' Register, "iso 28000", obtenido en: <http://www.lr.org/compliance/standards/127182-iso-28000.aspx> (consultada el 2 de agosto de 2011).

¹⁰⁹¹ Sobre el particular, véase PLANT ENGINEERING, "ISO publishes supply chain security guidelines", obtenido en: <http://www.plantengineering.com/magazine.html> (consultada el 2 de agosto de 2011); LEACH, PETER T., "With Charles H. Piersall Jr., ISO", publicado en QANDA, p. 36.

¹⁰⁹² Con respecto a la influencia del Código PBIP sobre la norma ISO 28000, véase PIERSALL, Charles H., "Securing the global supply chain", obtenido en: http://www.iso.org/iso/28000_iso_focus_10-2007.pdf (consultada el 2 de agosto de 2011)

evaluaciones de protección respectivas. En el caso particular de las instalaciones portuarias, la ISO ha desarrollado la norma ISO:20858: Evaluaciones y planes de seguridad de las instalaciones marítimas y portuarias¹⁰⁹³. Respecto a los buques, la implementación de la norma 28000 puede ayudar a reducir el contrabando marítimo de drogas ilícitas, así como a luchar contra la piratería y el terrorismo marítimo¹⁰⁹⁴.

La norma ISO 28000 establece que las empresas deben desarrollar identificar y tener acceso a los requisitos legales relacionados con sus amenazas y riesgos a la seguridad. En el caso particular del transporte marítimo, las empresas navieras deben tener en cuenta las disposiciones sobre el narcotráfico marítima, el terrorismo marítimo y la piratería, las cuales han sido analizadas en el presente trabajo, en sus respectivos capítulos.

La norma ISO 28000 estipula que las empresas navieras deben establecer y mantener procedimientos para la formación y la toma de conciencia del personal de la compañía sobre la importancia del cumplimiento de los procedimientos de gestión de la seguridad, así como sus funciones y responsabilidades durante el cumplimiento de tales procedimientos. Además, la norma en comento dispone que las empresas navieras deben establecer procedimientos para garantizar el control y la protección de los documentos y datos. Ambas disposiciones también están prevista en el programa de certificación el Marco SAFE, así como en los programas de certificación C-TPAT Y AEO, de los Estados Unidos y de la Unión Europea respectivamente, los cuales están desarrollados con base en el Marco SAFE. En consecuencia la empresa naviera puede utilizar los elementos de

¹⁰⁹³ Al respecto, véase INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Measures to enhance maritime security: ISO 28000 series standars update submitted by the International Organization for Standardization (ISO)... cit.; UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELAPMENT, Review of maritime transport 2009... cit., p. 143; UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELAPMENT, Review of maritime transport 2008... cit., p. 117.

¹⁰⁹⁴ En estos términos, véase UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELAPMENT, Review of maritime transport 2010... cit., pp. 129-130.

la norma ISO 28000 en la materia, con la finalidad de autoevaluar el cumplimiento de los programas de certificación antes mencionados.

El Registro de Lloyd y la empresa Bureau Veritas Group otorgan certificados a los transportistas marítimos que adoptan e implementa correctamente las disposiciones de la ISO 28000¹⁰⁹⁵.

¹⁰⁹⁵ Sobre la certificación realizada por parte de la Lloyds' Register, véase Lloyds' Register, "iso 28000... cit.; PIERSALL, Charles H., *op. cit.* También, BUREAU VERITAS GROUP, *op. cit.*

CAPÍTULO VIII

Los programas de los Estados Unidos en materia de protección

Marítima

Sumario

37 Las autoridades encargadas de la elaboración y ejecución de los programas de protección marítima en los Estados Unidos 37.1 El Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (United States Department of Homeland Security) 37.2 La Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (United States Customs and Border Protection) 37.3 Los Guarda Costas de los Estados Unidos (United States Coast Guard) 37.4 La Administración de Alimentos y Farmacos de los Estados Unidos (United States Food and Drug Administration) 38 Los programas de protección marítima de los Estados Unidos 38.1 La Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) 38.2 La Iniciativa de Seguridad del Contenedor (Container Security Initiative) 38.3 La Iniciativa de Megapuertos (Megaports Initiative) 38.4 La Regla de manifiesto anticipado 24 Horas (24 Hour Advance Manifest Rule). 38.5 La Ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002 (Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002). 38.6 La Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo en los Estados Unidos de 2002 (Maritime Transportation Security Act of 2002). 38.7 La Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto de 2006 (Security and Accountability for Every Port Act of 2006).

37 Las autoridades encargadas de la elaboración y ejecución de los programas de protección marítima en los Estados Unidos que intervienen

Los atentados terroristas del 11-S, como ya hemos advertido, demostraron la vulnerabilidad de la seguridad del sistema transporte norteamericano. En concreto, los sujetos participantes en el transporte marítimo se concienciaron de la vulnerabilidad de los buques y los puertos en contra de las amenazas terroristas. Como respuesta a los atentados del 11/S, el Presidente de los Estados Unidos adoptó una serie de medidas, con la finalidad de reforzar la protección de los puertos y de los buques. Primeramente, el gobierno de los Estados Unidos reestructuró la organización de las agencias federales encargadas de la seguridad del territorio, del transporte y, en particular, de la protección marítima de los

Estados Unidos. Tal reestructuración fusionó los programas y el personal de varias agencias y departamentos federales para crear un nuevo departamento federal, denominado el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (*United State Department of Homeland Security*)¹⁰⁹⁶. Los objetivos de dicha fusión fueron los siguientes¹⁰⁹⁷: 1) mejorar el control y la coordinación del personal e la infraestructura; y 2) implementar una estrategia única, que permita la detección de amenazas terroristas, sin entorpecer la entrada legal de mercancías, visitantes e inmigrantes. Además, la DHS coordina y planea las actividades realizadas por las agencias federales encargadas de la ejecución de los programas de protección marítima, como son los Guardacostas y la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza¹⁰⁹⁸.

Posteriormente, el Presidente de los Estados Unidos adoptó la Directiva Presidencial de Seguridad Nacional 41/ Directiva Presidencial de Seguridad Nacional 13 (*National Security Presidential Directive 41/Homeland Security Presidential Directive 13, NSPD-41/HSPD-13*), con la finalidad de establecer y determinar las acciones necesarias para proteger los intereses marítimos y el dominio marítimo de los Estados Unidos¹⁰⁹⁹. En concreto, la NSPD-41/HSPD-13 determina que el Departamento de Defensa y el Departamento de Seguridad Nacional son las autoridades encargadas de desarrollar

¹⁰⁹⁶ Vid. BUSH, George W., *The Department of Homeland Security*, Washington D.C., junio de 2002. Obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/history/publication_0015.shtm (consultada el 4 de agosto de 2011)

¹⁰⁹⁷ Sobre los objetivos de la creación del DHS, véase KROUSE, William J., *Department of Homeland Security: Consolidation of Border and Transportation Security Agencies*, report for the Congress, Domestic Social Policy Division, Estados Unidos, febrero de 2003, pp. 2-3; BUSH, George W., *The Department of Homeland Security.. cit.*

¹⁰⁹⁸ Vid. Homeland Security Act (Public Law 197-296, de 25 de noviembre de 2002), obtenida en: http://www.dhs.gov/xabout/laws/law_regulation_rule_0011.shtm (consultada el 3 de agosto de 2011).

¹⁰⁹⁹ Vid. NATIONAL SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE NSPD-41/HOMELAND SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE HSPD-13, 21 de diciembre de 2004.

Sobre el dominio marítimo, la directiva NSPD-41/HSPD-13 define al dominio marítimo como todas las zonas y cosas sobre, debajo, junto o limitadas por el mar, el océano o cualquier otra vía navegable, incluyendo todas las actividades marítimas relacionadas con la infraestructura, las personas, los pueblos, las cargas, los buques y similares.

Con relación a los antecedentes de la directiva NSPD-41/HSPD-13, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally... cit.*, pp. 1-2.

conjuntamente la Estrategia Nacional para la Protección Marítima, así como los ocho planes necesarios para implementar la estrategia nacional¹¹⁰⁰. Los ocho planes que implementan la estrategia nacional son los siguientes¹¹⁰¹:

- 1) Plan Nacional para Alcanzar el Conocimiento del Dominio Marítimo (*The National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*);
- 2) El Plan de Integración de la Inteligencia Marítima Global (*The Global Maritime Intelligence Integration Plan*);
- 3) Plan Operativo de Respuesta para las amenazas marítimas (*The Maritime Operational Threat Response Plan*);
- 4) La Estrategia de Coordinación y Extensión Internacional (*The International Outreach and Coordination Strategy*);
- 5) Plan de Recuperación de la Infraestructura Marítima (*Maritime Infrastructure Recovery Plan*);
- 6) Plan de Protección del Sistema de Transporte Marítimo (*Maritime Transportation System Security Plan*);
- 7) Plan de Protección del Comercio Marítimo (*Maritime Commerce Security Plan*);
- 8) Plan de Divulgación Interna (*The Domestic Outreach Plan*).

La estrategia para la protección marítima de los Estados Unidos tiene cuatro principales objetivos¹¹⁰²: 1) mantener la libertad de los mares; 2) asegurar

¹¹⁰⁰ Vid. WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security.. cit.*

¹¹⁰¹ Vid.; DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*, Washington D.C., octubre de 2005; DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Global Maritime Intelligence Integration Plan*, Washington D.C., julio de 2005; DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Maritime Operational Threat Response Plan*, Washinton D.C., octubre de 2006; DEPARTMENT OF STATE OF THE UNITED STATES, *International Outreach and Coordination Strategy*, Washington D.C., noviembre de 2005; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Maritime Infrastructure Recovery Plan*, Washington D.C., abril de 2006; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Maritime Transportation system security recommendations for the National Strategy for Maritime Security*, Washington D.C., octubre de 2005; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Maritime Commerce Security Plan for the National Strategy for Maritime Security*, Washington D.C., octubre de 2005 DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Domestic Outreach Plan*, Washington D.C., octubre de 2005.

En relación a los ocho planes para implementar la Estrategia Nacional de Protección Marítima, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally.. cit.*, pp. 21-22.

¹¹⁰² Con respecto a la estrategia para la protección marítima de los Estados Unidos, véase RAHMN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11

que el comercio marítimo pueda continuar sin interrupciones; 3) prevenir daños materiales y humanos; y 4) prevenir los ataques terroristas o criminales, así como actos hostiles en el dominio marítimo, proteger a las ciudades o la infraestructura relacionada con el mar en contra de dichos actos; y, en su caso, minimizar los daños y agilizar la recuperación de las actividades cotidianas, ante un atentado terrorista.

Con base en los objetivos antes mencionados, podemos señalar que la estrategia para la protección marítima está centrada en el combate a los actos terroristas y a la proliferación de las armas de destrucción masiva, a pesar de que tal estrategia marítima también reconoce como amenazas a la protección marítima a la piratería y al tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igualmente, la estrategia marítima indica que las ganancias obtenidas de la realización de actividades ilícitas, como la piratería o el narcotráfico marítimo, puede financiar operaciones terroristas.

La estrategia de protección marítima establece las siguientes acciones para lograr los objetivos señalados en la misma: 1) el refuerzo de la cooperación internacional; 2) la maximización del conocimiento del dominio marítimo; 3) la integración de la protección en las prácticas comerciales; 4) el desarrollo de capas de protección; y 5) el aseguramiento de la continuidad del sistema de transporte marítimo.

Las acciones de reforzamiento de la cooperación internacional están encaminadas a fomentar la utilización de los programas la Iniciativa de Contenedor Seguro y el C-TPAT por un mayor número de países. Asimismo, el gobierno de los Estados Unidos busca fomentar la adhesión al Convención SUA por parte de los Estados no contratantes y verificar el

to the 1000-ship Navy”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009, pp. 39-53; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally... cit.*, pp. 5-23; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress report on implementation of mission and management functions... cit.*, p. 108.

cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP de los Estados miembro.

La maximización del conocimiento del dominio marítimo está cimentada en los manifiestos anticipados de carga del programa “10+2”, en la información de inteligencia y en los sistemas de gestión de riesgo¹¹⁰³.

La integración de la protección en las prácticas comerciales busca instaurar la inspección del 100% de los contenedores en el puerto de carga, cuyo destino sea algún puerto de los Estados Unidos. Además, como parte de esta acción estratégica, la CBP desarrolla el programa C-TPAT y utiliza la información de la regla “10+2” para localizar y, posteriormente, inspeccionar los cargamentos de alto riesgo.

El desarrollo de capas de protección está integrado por el programa de Iniciativa de Contenedor Seguro, el programa C-TPAT y la Regla “10+2”¹¹⁰⁴. Toda vez que la primera capa de seguridad debe estar implementada en el lugar de llenado del contenedor, por parte del transportista o el fabricante. Posteriormente, la segunda capa de protección debe crearse en el puerto de carga, por parte de las autoridades de aduanas del país exportador. Por último, la tercera capa debe desarrollarse en las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva de los Estados Unidos, a través de la Interceptación y detención de los buques que incumplan el Derecho internacional y la legislación interna de los Estados Unidos.

¹¹⁰³ En relación a la maximización del conocimiento del dominio marítimo, véase RAHMAN, Chris, “Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11... *cit.*, pp. 6-7.

¹¹⁰⁴ Con respecto a las capas de protección, RAHMAN, (“Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11... *cit.*, pp. 6-7) clasifica tales capas en las siguientes tres zonas: 1) el territorio y la jurisdicción de los Estados Unidos; 2) las espacios marinos bajo la jurisdicción de otro Estado; y 3) el territorial de un tercer Estado.

En el mismo sentido, véase STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., “Setting, Strengthening, and Enforcing Standards for U.S. Port Security”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009, p.300.

En sentido parecido, el Plan de Protección del Sistema de Transporte Marítimo (UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Maritime Transportation system security... cit.*, p. 3) establece que la protección del sistema de transporte marítimo es un sistema que incluye los buques, las instalaciones portuarias y otras infraestructuras relacionadas con el transporte de la mercancía contenerizada.

En relación a las acciones estratégicas y a los programas de protección marítima, podemos señalar que tanto las acciones como los programas están relacionados entre sí y trabajan de forma conjunta, con la finalidad de detener la amenaza a la protección marítima en la capa de protección más temprana¹¹⁰⁵.

A continuación analizaremos las facultades de las autoridades ejecutivas federales, que están encargadas de la aplicación de los programas de protección marítima, para posteriormente estudiar las disposiciones y el funcionamiento de tales programas.

37.1 El Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (*United State Department of Homeland Security*)

A finales del año 2002, el gobierno de los Estados Unidos creó el Departamento de Seguridad Nacional (DHS), por medio de la Ley de Seguridad Nacional de 2002 (*Homeland Security Act of 2002*)¹¹⁰⁶. El DHS,

¹¹⁰⁵ Sobre las capas de protección generados por los 8 planes de implementación de la Estrategía Nacional de Protección Marítima, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally... cit.*, p. 8. También, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased... cit.*, p. 19.

¹¹⁰⁶ Sobre la creación del Departamento de Seguridad Nacional, RELYEA, (*Homeland Security: Department Organization and Management –Implementation Phase*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, Estados Unidos, 3 de Enero de 2005, pp. 2-3) señala que la creación del DHS fue muy discutida en el Congreso de los Estados Unidos, debido a que fue la reorganización más grande de agencias federales en los últimos cincuenta años. El 18 de junio de 2002, El Presidente George W. Bush envió a la Cámara de Representantes la propuesta para crear el DHS. La Cámara de Representantes aprobó esta iniciativa el 26 de julio. Una vez concluido el receso legislativo de agosto, el Senado inició la discusión de la propuesta, siendo aprobada el 13 de noviembre de 2002. El Senado de los Estados Unidos modificó algunas partes de la iniciativa original, aunque dejó intactas los objetivos y atribuciones del DHS.

En relación al DHS, véase MCNICHOLAS, Michael, *Maritime Security: An introduction... cit.*, pp. 379-380; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress report on implementation of mission and management functions*, GAO-07-454, Washington D.C., agosto de 2007.

como ya hemos señalado, fue creado a través de la integración de varias agencias y departamentos federales, para posteriormente iniciar sus funciones en marzo de 2003.

La ley de Seguridad Nacional de 2002 establece que el DHS tiene como principales objetivos los siguientes¹¹⁰⁷: 1) prevenir los ataques terroristas dentro de Estados Unidos; 2) reducir la vulnerabilidad de los Estados Unidos en contra de actos terroristas perpetrados en el territorio estadounidense; 3) minimizar los daños generados por un acto terrorista dentro del territorio de Estados Unidos; y 4) estudiar las conexiones entre el tráfico ilegal de drogas y el terrorismo, así como romper tales conexiones.

A partir de 2005, las funciones y la organización del DHS han sido modificadas. En febrero de 2005, el Secretario del DHS modificó las operaciones, la política y las operaciones del departamento¹¹⁰⁸. En 2006, el presidente dio competencias adicionales al DHS para implementar acciones en materia del manejo de emergencias, por medio de la Ley de Reforma para la aplicación del Manejo de Emergencias post-Katrina y otros Cambios organizacionales (*Implementation of the Post-Katrina Emergency Management Reform Act and Other Organizational Change*)¹¹⁰⁹. Posteriormente, la Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto de 2006 creó la Oficina para la Detección Nuclear Nacional (*Domestic Nuclear Detection Office*), a cargo de la DHS¹¹¹⁰. En 2007, la Ley de la Implementación de las Recomendaciones de la Comisión 9/11 de 2007 (*Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*) reorganizó las funciones de la Agencia Federal para el Manejo de

¹¹⁰⁷ Véase al respecto la sección 101 de la Ley de Seguridad Nacional de 2002, en donde se establece la misión y las funciones del DHS.

¹¹⁰⁸ Al respecto, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Department Six-point Agenda", obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/history/editorial_0646.shtm (consultada el 8 de agosto de 2011)

¹¹⁰⁹ Vid. UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Implementation of the Post-Katrina Emergency Management Reform Act of 2006 and of Additional Changes Pursuant to § 872 of the Homeland Security Act of 2002*, del 11 de septiembre de 2007, Washington D.C.

¹¹¹⁰ Vid. la sección 501 de la SAFE Port Act of 2006.

Emergencia (*Federal Emergency Management Agency*) y reestructuró las operaciones de inteligencia del DHS¹¹¹¹. En 2010, el Secretario del DHS estableció la primera revisión cuatrienal del DHS, para evaluar y revisar el marco estratégico de la seguridad nacional, así como la misión y las metas del departamento¹¹¹².

Actualmente, la misión del DHS está conformada por los siguientes elementos¹¹¹³: 1) la unificación de los esfuerzos nacionales para proteger a los Estados Unidos; 2) la prevención y la detención de los ataques terroristas, así como la protección y la respuesta en contra de las amenazas a los Estados Unidos; 3) la seguridad de la fronteras de los Estados Unidos, sin menoscabar la inmigración, las visitas y el comercio legal; y 4) la protección y la salvaguarda del ciberespacio.

En materia de protección marítima, el plan estratégico 2008-2013 de la DHS estable los siguientes objetivos:

1. Alcanzar un control efectivo de las fronteras, para reducir la probabilidad de que los terroristas puedan entrar en los Estados Unidos y defender la nación por medio de capas de protección. Tales capas de protección permiten que la DHS expanda la zona de protección, de manejo de riesgo y de interdicción de las amenazas, antes de su arribo al territorio de los Estados Unidos.
2. Prevenir y proteger en contra de ataques nucleares, biológicos, químicos, así como evitar la entrada de contrabando ilícito con el mínimo impacto para el comercio legítimo. Tales objetivos pueden ser

¹¹¹¹ ESTADOS UNIDOS. Implementig Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007 (Public Law 110-53, 3 de agosto de 2007)

¹¹¹² Sobre el particular, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Bottom-Up Review: Report*, julio de 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/gc_1208534155450.shtm#1 (consultada el 8 de agosto de 2010). También, UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Quadrennial Homeland Security Review Report: A strategic Framework for a Security Homeland*, febrero de 2010, Washington D.C.

¹¹¹³ *Vid.* UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *U.S. Department of Homeland Security Strategic Plan Fiscal Years 2008-2013*, de 20 de marzo de 2008, Washigton D.C., p. 3; UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Quadrennial Homeland Security Review Report... cit.*

alcanzados a través de la implementación del programa Iniciativa de Contenedor Seguro y el programa C-TPAT.

La DHS, como ya hemos advertido, cuenta con el de la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza y de los Guarda Costas de los Estados Unidos para alcanzar los objetivos antes mencionados. La DHS dirige las acciones de dichas agencias ejecutivas federales en materia de protección marítima¹¹¹⁴. En general, la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza implementa las medidas de protección marítima relacionadas con la carga marítima internacional, que tienen como objetivo evitar la entrada de armas de destrucción masiva y el contrabando ilegal. Por su parte, los Guarda Costas ejecutan las medidas de protección marítima relativas a los buque y puertos, cuya finalidad es vigilar el cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP y de la Ley sobre Protección para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002, por parte de los buques y puerto.

Sobre el cumplimiento de los objetivos de la DHS en materia de protección marítima, la Oficina Gubernamental de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos señala que el DHS ha alcanzado logros importantes esta área, con el apoyo de los Guarda Costas y la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza¹¹¹⁵. En concreto, el DHS ha desarrollado con éxito las siguientes

¹¹¹⁴ Con respecto a las agencias ejecutivas a cargo del DHS, véase Véase al respecto NUÑEZ-NETO, Blas, *Border Security: Key Agencies and Their Missions*, reporte del congreso, código de pedido RS21899, 2008, pp. 2-6; UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Department subcomponents and Agencies", obtenido en: <http://www.dhs.gov/xabout/structure/> (consultada el 8 de agosto de 2011); UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *U.S. Department of Homeland Security Annual Performance Report: Fiscal Years 2010-2012*, 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/budget/editorial_0430.shtm (consultado el 8 de agosto de 2011); UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *U.S. Department of Homeland Security Annual Performance Report: Fiscal Years 2010-2012. Appendix-Measures Descriptions and Data Collection Methodologies*, 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/budget/editorial_0430.shtm (consultado el 8 de agosto de 2011); UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Organizational Chart", obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/structure/editorial_0644.shtm (consultada el 8 de agosto de 2011).

¹¹¹⁵ Sobre la evaluación de las programas y funciones del DHS en materia de protección marítima, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress report on implementation of mission and*

acciones: 1) el desarrollo de los planes de protección de los puertos, en donde los guardacostas han realizados las evaluaciones y los planes de protección de cada uno de los puertos de los Estados Unidos; 2) la verificación de la realización de las evaluaciones y planes de protección de todos los buques con pabellón estadounidense, con el apoyo de los Guardacostas; 3) la realización de un programa de asignación de fondos para la seguridad portuaria, que permite a las instalaciones portuarias adquirir equipo de seguridad; 4) la recolección de la información de los buques y la elaboración de evaluaciones de riesgos y amenazas con base en dicha información, por medio de la implementación del programa Regla “10+2” por parte de los Guarda Costas; 5) la creación de un programa para la inspección de los contenedores sospechosos en los puertos estadounidenses y en los puertos extranjeros, a través de la implementación del programa Iniciativa de Contenedor Seguro por parte de la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza; 6) la realización de un programa para trabajar con el sector privado en la mejora y validación de la protección de la cadena de suministro, por medio de la implementación del programa C-TPAT realizada por la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza; 7) el desarrollo de un programa de protección de puertos internacionales para evaluar la protección en los puertos extranjeros, con el apoyo de los Guardacostas de los Estados Unidos.

3.2 La Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (*United States Customs and Border Protection*)

La agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (*United States Customs and Border Protection*, CBP) es una agencia federal del DHS. La CBP fue creada después del 11-S, por medio de la fusión de las siguientes agencias federales¹¹¹⁶: la Administración de Aduanas de los

management functions... cit., pp. 105-119.

¹¹¹⁶ En relación a la creación de CBP, véase BONNER, Robert C, “Safety and Security in North American Trade Conference”, publicado en *Customs and Border Protection*,

Estados Unidos (*United States Customs*); las funciones de inspección del Servicio de Inmigración de los Estados Unidos (*United States Immigration Support*) y del Servicio de Inspección de Agricultura y Salud de Plantas (*Animal and Plant Health Inspection Service*); y la Patrulla Fronteriza (*Border Patrol*). Como resultado de la fusión antes mencionada, la CBP es la única agencia federal encargada de la protección de las fronteras norteamericanas.

La CBP tiene las siguientes dos metas¹¹¹⁷: 1) asegurar las fronteras de los Estados Unidos para evitar la entrada de gente y mercancía peligrosa en los Estados Unidos, así como prevenir el comercio y las visitas ilegales hacia el territorio estadounidense; y 2) garantizar el flujo efectivo del comercio y de las visitas legales a través de las fronteras de los Estados Unidos.

En relación a las metas antes mencionadas, podemos señalar que el plan estratégico de la agencia CBP señala que las principales amenazas para la protección nacional son el terrorismo y el tráfico ilícito de drogas, personas y bienes¹¹¹⁸. Por lo tanto, el principal objetivo de la primera meta de la CBP es evitar la entrada de terroristas o armas terroristas a los Estados Unidos, sin entorpecer el tránsito legal del comercio y los visitantes. Al mismo tiempo, la agencia CBP también debe impedir la entrada de enfermedades o plagas, fito o zoonositarias, e interceptar el ingreso ilegal de drogas, contrabando e inmigrantes¹¹¹⁹.

Center for Strategic and International Studies, Canadá, 2003.

Dentro de las agencias federales fusionadas en el DHS, existen tres dependencias que no sufrieron cambios en su organización: los Guardacostas de los Estados Unidos, la Agencia de Seguridad en el Transporte y el Servicio Secreto. Véase al respecto NUÑEZ-NETO, Blas, *Border Security... op cit.* pp. 3-6.

¹¹¹⁷ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Secure Borders, Safe Travel, Legal Trade. U.S. Customs and Border Protection Fiscal Year 2009-2014 Strategic Plan*

¹¹¹⁸ En relación a las amenazas a la protección nacional señaladas por la agencia CBP, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Secure Borders, Safe Travel, Legal Trade.. cit.*, pp. 5-7.

¹¹¹⁹ Sobre las metas y los objetivos de la agencia CBP, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Secure Borders, Safe Travel, Legal Trade.. cit.*, pp. 13-20. También, BONNER, Robert C., *Keynote Address at Safety and Security in North American Trade Conference Center for Strategic and International Studies,*

Para alcanzar las metas antes señaladas, la CBP implementa o participa en la aplicación de los siguientes programas¹¹²⁰:

1. La Regla 24 horas: La agencia CBP requiere a los buques con carga contenerizada la declaración anticipada de carga, la cual debe realizarse 24 horas antes del cargado de los contenedores en el puerto extranjero.
2. El Sistema de Selección Automática (*Automated Targeting System, ATM*): antes del arribo del buque a los Estados Unidos, la agencia CBP realiza la evaluación de la información de la carga e identifica los contenedores de alto riesgo, por medio del programa informático Sistema de Selección Automática.
3. La Iniciativa de Contenedor Seguro: la agencia CBP asigna personal en determinados puertos extranjeros para inspeccionar los contenedores de alto riesgo, antes de su cargado en el buque.
4. El programa C-TPAT: el CBP dirige el programa de certificación C.TPAT, por medio del cual los transportistas marítimos adoptan e implementan voluntariamente una serie de medidas de seguridad, a cambio del otorgamiento de beneficios por parte de la CBP.
5. La Ley de Bioterrorismo-Notificación previa de productos alimenticios: la CBP colabora con la Administración de Drogas y Alimentos (*Food and Drug Administration, FDA*), para implementar las medidas de protección establecidas en la Ley de Bioterrorismo. En concreto, la FDA evalúa la notificación anticipada de producto alimenticio, para posteriormente determinar los cargamentos de productos alimenticios que deben ser inspeccionados en el puerto de descarga de los Estados Unidos. En consecuencia, la FDA ordena a la CBP la

Customs and Border Protection, 2003, pp.2-3. Obtenido en: http://www.csis.org/component/option,com_csis_events/task,view/id,546/ (consultado el 16 de diciembre de 2008).

¹¹²⁰ Sobre el particular, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: U.S. Customs and Border Protection Has Enhanced Its Partnership with Import Trade Sectors, but Challenges Remain in Verifying Security Practices*, GAO-08-240, abril de 2008, Washington D.C., pp. 1-2, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/cbp_plans_reports.xml (consultada el 10 de agosto de 2011).

inspección de los cargamentos seleccionados.

Con base en los programas antes señalados, podemos clasificar los programas de la CBP de la siguiente forma:

1. Programas endógenos y programas exógenos. En el primer supuesto, la CBP desarrolla e implementa la medida, como es la Iniciativa de Contenedor Seguro. En contraste, dentro de los programas exógenos la CBP coadyuva en la implementación de las medidas establecidas en los mismos, como ocurre con la notificación previa de productos alimenticios, que emana de la Ley de Bioterrorismo.
2. Programas voluntarios y programas obligatorios. Dentro de la primera clasificación, la agencia CBP establece medidas de carácter potestativo, cuyo incumplimiento no impide la entrada de la mercancía a los Estados Unidos, ya que tales programas otorgan beneficios a las empresas participantes, como sucede con el programa C-TAT. Por el contrario, la inobservancia de los programas obligatorios de la CBP impiden la entrada de la mercancía en el territorio estadounidense, como acontece con el envío del manifiesto anticipado de carga, que emana de la Regla 24 Horas.
3. Programas de certificación o programas de requerimiento de información. Respecto al primer tipo, la CBP evalúa y certifica el nivel de protección implementado por los fabricantes o los transportistas marítimos, como ocurre con el programa C-TPAT. En el caso del segundo tipo, la CBP requiere el envío de un manifiesto anticipado de carga, el cual debe ser realizado antes del cargado del contenedor a bordo del buque en el puerto de salida.

Los programas de la CBP no deben ser un obstáculo para el comercio exterior de los Estados Unidos¹¹²¹. Por tal motivo, la CBP cuenta con

¹¹²¹ La agencia CBP (*Import Trade Trends, FY 2007 Mid-Year Report*, Estados Unidos, julio de 2007, pp. 4-18. Obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/accomplish/2007_stats/07_year_review.xml (consultada el 10 de agosto de 2011)) señala que la importancia de los Estados Unidos en el comercio internacional puede medirse a través del número de importaciones

tecnología de inspección no intrusiva, como son los monitores portátiles de detección de radiación y escáneres de rayos X y rayos Gamma, así como con unidades caninas para inspeccionar los cargamentos de alto riesgo. Tanto la tecnología no intrusiva como las unidades caninas permiten que la CBP realice el despacho de 85,000 cargamentos de mercancía diariamente¹¹²². En el caso del transporte marítimo, la CBP despacha 11 millones de contenedores en los puertos marítimos de los Estados Unidos, cada año¹¹²³.

Los programas de la agencia CBP buscan desarrollar capas de protección en las siguientes etapas de la cadena de suministro¹¹²⁴:

1. Antes de la entrada del contenedor al territorio estadounidense: la CBP se coordina con las empresas y gobiernos extranjeros para intercambiar información y evaluar el riesgo del contenedor.
2. Al momento de entrar el contenedor al puerto o frontera: los oficiales de la CBP solicitan la documentación de la carga; seleccionan los contenedores que deben ser inspeccionados físicamente y, en su caso, interceptan la mercancía perjudicial.
3. Posterior a la verificación del contenido del contenedor, los agentes de la CBP validan los requerimientos de importación y desarrollan información para la evaluación del riesgo de subsecuentes arribos de mercancía.

Los oficiales de la CBP han realizado incautaciones de droga, a través de la

despachadas por la CBP, durante un año. En el año fiscal 2007, la CBP procesó mercancías con valor de 2 billones de dólares. De los cuales, 397 mil millones fueron transportados vía marítima. Además, 10 millones de barcos contenedores arribaron a puertos estadounidenses. La red de importadores a los Estados Unidos alcanzó las 810,000 empresas.

¹¹²² Idem, p.2

¹¹²³ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008*, diciembre de 2008, Washington D.C., p. 15, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/cbp_plans_reports.xml (consultado el 10 de agosto de 2011)

¹¹²⁴ Sobre el particular, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *CBP Trade Strategy. Fiscal Years 2009-2013*, Estados Unidos, 2008, p. 3.

implementación de los programas de protección antes indicados. Durante el año fiscal 2008 de los Estados Unidos, la CBP decomisó 178.770 libras de cocaína, 2.178 libras de heroína, 2.471.931 libras de marihuana y 2,770 libras de metanfetaminas¹¹²⁵.

37.3 Los Guardacostas de los Estados Unidos (*United States Coast Guard*)

En 1790, el Gobierno de los Estados Unidos creó una unidad armada, denominada Servicio de Ingresos Marinos de los Estados Unidos, para coadyuvar en el cobro de los ingresos marinos, que consistían en el pago de tasas aduaneras e impuestos por tonelaje por parte de cada uno de los buques que visitaban los puertos estadounidenses¹¹²⁶. En 1819, el gobierno de los Estados Unidos otorgó competencias al Servicio de Ingresos Marinos para realizar acciones de protección marítima, como la protección del comercio marítimo de las costas del sur del Atlántico y del Golfo de México, en contra de los ataques pirata. Entre 1915 y 1916, el gobierno de los Estados Unidos transformó al Servicio de Ingresos Marinos en los actuales Guarda Costas de los Estados Unidos. En 2002, como resultado de los atentados del 11/S, la Ley de Seguridad Nacional de 2002 y la MTSA transfirieron a los Guarda Costas dentro del DHS.

Con base en la MTSA de 2002, los Guarda Costas tienen dos tipos de misiones: las misiones de protección nacional y las otras misiones no

¹¹²⁵ En estos términos, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008...* cit., p. 7

¹¹²⁶ Con respecto a la historia de los Guarda Costas, véase UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Coast Guard: America's Maritime Guardian*, mayo 2009, pp. 25-59; DAVIS SMITH, Horatio, *Early History of the United States Revenue Marine Service or (United States Revenue Cutter Service) 1789-1849*, editorial Coast Guard Bicentennial Publication, Washington D.C., 1989, obtenido en: <http://www.uscg.mil/history/articles/USRCS1789-1849.pdf> (consultada el 15 de agosto de 2011); UNITED STATES COAST GUARD, "The U.S. Coast Guard of the 21st Century", Washington D.C., 2000, obtenido en: <http://www.uscg.mil/history/articles/21stcentury.pdf> (consultado el 115 de agosto de 2011).

relacionas con la protección nacional¹¹²⁷. La misiones relaciones no relacionadas con la protección nacional pueden clasificarse en dos tipos¹¹²⁸: 1) la seguridad marítima, que está integrada por la seguridad marítima y la búsqueda y rescate; y 2) la administración marítima, como las ayudas a la navegación, la defensa de los recursos vivos marinos, la protección del medio ambiente marino, las operaciones relacionadas con el hielo y la aplicación de otras leyes relacionadas con la pesca ilegal.

En relación a las misiones protección nacional, los Guarda Costas de los Estados Unidos tienen las siguientes misiones¹¹²⁹: 1) la interdicción de drogas; 2) la interdicción de inmigrantes; 3) la protección de las costas, los puertos y las vías marítimas; 4) la preparación de la defensa; y 5) la aplicación de otras leyes.

Con respecto a la interdicción de drogas, los Guarda Costas deben hacer cumplir las leyes federales y los acuerdos internacionales en los espacios marítimos de los Estados Unidos y en alta mar. En consecuencia, los Guarda Costas pueden abordar, inspeccionar y detener los buques sujetos a la jurisdicción de los Estados Unidos, con la finalidad de suprimir el tráfico ilícito de drogas. Igualmente, los Guarda Costas, como ya hemos señalado, desarrollan acuerdos bilaterales con los países de Centroamérica para suprimir el tráfico ilícito de drogas en los distintos espacios marinos. Además, la Ley de Interdicción de Buque dedicados al Tráfico de Buques de 2008 (*Drug Trafficking Vessel Interdiction Act of 2008*) faculta a los Guarda

¹¹²⁷ Vid. la sección 808 de la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002.

¹¹²⁸ Sobre las misiones no relacionadas con la protección nacional de los Guarda Costas de los Estados Unidos, véase UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian... cit.*, pp. 5-15

¹¹²⁹ Con respecto a las misiones relacionadas con la protección nacional de los Guarda Costas, véase UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian... cit.*, pp. 8-11. También, UNITED STATES COAST GUARD, *Maritime Strategy for Homeland Security*, diciembre de 2002, Washington D.C., obtenida en: <http://www.uscg.mil/history/histdocsindex.asp> (consultada el 15 de agosto de 2011); y UNITED STATES COAST GUARD, "Missions: Maritime Security", obtenido en: <http://www.uscg.mil/top/missions/MaritimeSecurity.asp> (consultada el 15 de agosto de 2011).

Costas a detener e inspeccionar las embarcaciones sumergibles o semisumergibles sin nacionalidad, que transiten por los espacios marítimos estadounidenses o en alta mar, como ocurrió con la captura de la embarcación semisumergible, que fue realizada por los Guarda Costas y los agentes de la CBP¹¹³⁰. El día 13 de julio de 2011, los Guarda Costas de los Estados Unidos detectaron y, posteriormente, interceptaron una embarcación semisumergible frente a las costas de Honduras. La embarcación semisumergible transportaba 15,000 libras de marihuana.

El informe de actividades de los Gurda Costas señala que esta unidad militar incautará 202,439 libras de cocaína, 36,739 libras de marihuana, así como 56 buques, durante 2010¹¹³¹. Asimismo, los Guarda Costas, con el apoyo de la armada estadounidense y de la flota de otros países, incautaron 61,000 libras de de cocaína, 2,000 libras de marihuana y 13 buques.

En el caso de la protección de las costas, los puertos y las vías de comunicación, los Guarda Costas son una agencia ejecutiva del DHS. En concreto, la Guarda Costera implementa y actualiza los planes sobre el conocimiento del dominio marítimo, la integración global de la inteligencia marítima, la protección del sistema de transporte marítimo, la respuesta a las amenazas marítimas y el cooperación con otros sujetos participantes en el transporte marítimo, con la finalidad de detener, detener, prevenir e irrumpir los actos terroristas y otros actos criminales en el dominio marino¹¹³². Además, los Guarda Costas son la agencia federal líder para los asuntos de protección marítima doméstica¹¹³³.

¹¹³⁰ Sobre el particular, véase UNITED STATES COAST GUARD, “First interdiction of Western Caribbean drug sub and underwater recovery”, obtenido en: <http://www.d7publicaffairs.com/go/doc/586/1142015/> (consultada el 15 de agosto de 2011)

¹¹³¹ Sobre este particular, véase UNITED STATES COAST GUARD, *2011 Posture Statement with 2012 Budgat in Brief*, febrero de 2011, Washington D.C., p. 17.

¹¹³² Al respecto, véase STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., *op. cit.*, p.302; UNITED STATES COAST GUARD, *2011 Posture Statement with 2012 Budgat in Brief... cit.*, pp. 15-16.

¹¹³³ En relación a las funciones de los Guarda Costas como Agencia Federal Lider en protección marítima local, véase STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., *op. cit.*, p.300-305.

La Ley Sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002 (MTSA) incorpora las disposiciones del Código PBIP, como el plan de protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Con base en la MTSA y en la Ley de seguridad de los puertos y vías marítimas de 1972 (*Ports and Waterways Safety Act of 1972*), los Guarda Costas deben revisar y aprobar los planes de protección de las instalaciones portuarias y, posteriormente, evaluar e inspeccionar los puertos para garantizar el cumplimiento de los planes de protección y de las disposiciones del Código PBIP¹¹³⁴.

Igualmente, los Guarda Costas han implementado el Programa Internacional de Protección del Puerto (*International Port Security Program*) para evaluar el cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP por parte de los puertos extranjeros, que guarden relación con el comercio marítimo de los Estados Unidos¹¹³⁵. Los Guarda Costas pueden adoptar medidas sobre los buques que hayan visitado un puerto inobservante durante sus últimas 5 escalas.

Además, están encomendados para implementar el Código PBIP en los

¹¹³⁴ Vid. Ports and Waterways Safety Act of 1972 (33 U.S.C §§ 1221-1236, 2002)
Sobre la aprobación de los planes de protección de los buques y las inspecciones a las instalaciones portuarias por parte de los Guarda Costas, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Inspections Identify an Correct Facility Deficiencies, but More Analysis Needed of Program's Staffing Practices, and Data*, GAO-08-12, febrero de 2008, Washington D.C., pp. 4-11; STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., *op. cit.*, p.301-301; UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian... cit.*, p. 11.

¹¹³⁵ Vid. Las secciones 70108 a 70110 de la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002.

Sobre el Plan Internacional de Protección del Puerto, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "International Port Security Program (ISPS Code)", obtenido en: http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?contentType=2&channelId=-18389&contentId=54122&programId=50388&programPage=%2Fep%2Fprogram%2Fedit.rial.jsp&pageType=13489&BV_SessionID=@@ @0272789913.1311069886@@ @&BV_EngineID=cccdadfeededddfcjgcfqgfdhghl.0 (consultada el 19 de julio de 2011). También, UNITED STATES COAST GUARD, "International Port Security Program", obtenido en: <http://www.uscg.mil/d14/feact/security.asp> (consultada el 19 de julio de 2011). Asimismo, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *MARITIME SECURITY: DHS Progress and Challenges in Key Areas of Port Security*, GAO-10-940T, julio de 2010, Washington D.C., pp. 10-11.

buques comerciales que se acercan a las aguas de los Estados Unidos; y colaborar en la protección de los barcos de la armada americana localizados en puertos estadounidenses¹¹³⁶. En la misma línea, los Guarda Costas también verifican el cumplimiento de las disposiciones de la MTSA y del Código PBIP, por parte de los buques con pabellón extranjero, que desean hacer escala en cualquiera de los puertos de los Estados Unidos. El informe de actividades de los Guarda Costa de 2011 señala que en 2010 esta unidad militar inspeccionó más de 9,000 buques con pabellón extranjero, para verificar el cumplimiento del marco normativo internacional en materia de protección marítima¹¹³⁷.

La Ley de Puerto Seguro y el Código Federal de Regulaciones establecen que los Guarda Costas deben requerir un Aviso de Arribo/Salida (*Notice of Arrival/Departure*, NOAD) a todos los buques estadounidenses o con pabellón extranjero, que deseen hacer escala o salir de un puerto estadounidense¹¹³⁸. El NOAD puede ser enviado por el propietario, la compañía naviera, el capitán o el agente consignatario del buque, así como por el fletador. El NOAD debe ser mandado a los Guarda Costas, con una antelación mínima de 96 horas antes de la entrada o salida del puerto estadounidense. Cuando el trayecto del viaje es menor a 96 horas, el NOAD debe ser enviado al menos 24 horas antes de la llegada al puerto estadounidense. Los buques están exentos del envío de la NOAD, cuando dicho barco realiza un trayecto de viaje menor a 24 horas, desde Canadá a

¹¹³⁶ Véase al respecto, Ley sobre Seguridad de los Puertos y Vías Navegables de 1972 (Ports and Waterways Safety Act of 1972). Asimismo, la Ley Sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002 (*U.S. Maritime Transportation Security Act of 2002*).

¹¹³⁷ Sobre el particular, véase UNITED STATES COAST GUARD, *2011 Posture Statement with 2012 Budget in Brief... cit.*, pp. 15-16.

¹¹³⁸ Vid. La sección 109 de la Ley de Puerto Seguro; la sección 160.206 del Título 33 del Código Federal de Regulaciones; UNITED STATES COAST GUARD, *Notification of Arrival, Hazardous Conditions, and Certain Dangerous Cargos* (USCG-2002-11865, 68 Federal Register 9543, del 28 de febrero de 2003)

Sobre el Aviso de Arribo/Salida, véase UNITED STATES COAST GUARD, "National Vessel Movement Center", obtenido en: <http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/Default.aspx> (consultado el 15 de agosto de 2011). También STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., *op. cit.*, p.302; UNITED STATES COAST GUARD, *2011 Posture Statement with 2012 Budget in Brief... cit.*, p. 300.

los Estados Unidos. El NOAD está integrado por los siguientes elementos: 1) los datos del buque, del propietario del barco y de la compañía naviera; 2) la información de la carga; 3) la lista de tripulantes; 4) la lista de pasajeros; y 5) los elementos relativos a la protección marítima. El NOAD puede realizarse por medio de internet, fax, teléfono o correo electrónico. No obstante, los Guarda Costas y la agencia CBP han desarrollado una página en internet para tramitar los NOAD de forma conjunta¹¹³⁹. Tal página web es la mejor forma para enviar el NOAD, ya que dicho sistema cumplimenta automáticamente los requerimientos tanto de los Guarda Costas como de la agencia CBP. Los Guarda Costas utilizan el aviso de arribo para investigar la tripulación, los pasajeros y la carga de los buques, antes de su llegada a los puertos estadounidenses.

El término de envío del NOAD difiere de sus homólogos de español y de mexicano. En el caso de España, el agente consignatario del buque o, en su defecto, el Capitán y la compañía naviera, como ya hemos mencionado, debe enviar el Documento Único de Escala al menos 24 horas antes del arribo del buque al español. En los puertos mexicanos, el agente consignatario del buque debe realizar el Aviso de Arribo con una antelación mínima de 48 horas antes de la llegada del buque al puerto mexicano.

37.4 La Administración de Alimentos y Fármacos de los Estados Unidos (*United States Food and Drug Administration*)

La Administración de Alimentos y Fármacos de los Estados Unidos (*United States Food and Drug Administration*, FDA) es una agencia reguladora del Departamento de Salud y Servicios Humanos (*Department of Health and Human Services*)¹¹⁴⁰. La Ley Federal de Alimentos, Medicinas y Cosméticos

¹¹³⁹ Sobre el NOAD, el Aviso de Arribo/Salida puede realizarse por medio de la siguiente página web: UNITED STATES COAST GUARD/CUSTOMS AND BORDER PROTECCIÓN, "Electronic Notice of Arrival/Departure (e-NOA/D) obtenida en: <https://enoad.nvmc.uscg.gov/> (consultada el 15 de agosto de 2011).

¹¹⁴⁰ Con respecto a la función y la misión de la FDA, véase UNITED STATES FOOD

(*Federal Food, Drug, and Cosmetic Act, 1938*) es el marco normativo que regula las operaciones de la FDA¹¹⁴¹. La principal función de la FDA es proteger la salud pública por medio del aseguramiento de la protección, eficacia y seguridad de las medicinas humanas y veterinarias, de los productos biológicos, de la cadena de suministro de alimentos, de los cosméticos y de los productos que emiten radiación.

En el caso particular de la protección de la cadena de suministro, debemos señalar que los Estados Unidos importan productos alimenticios, que proceden de más de 150 países. Además, el 15% de todas las importaciones de los Estados Unidos son productos alimenticios¹¹⁴². Por lo tanto, el gobierno de los Estados Unidos adoptó la Ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002 (*Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, la Ley contra el Bioterrorismo) para prevenir un ataque bioterrorista en los Estados Unidos¹¹⁴³. La Ley contra el Bioterrorismo establece una serie de disposiciones, que son obligatorias para todos los importadores de productos alimenticios, a los Estados Unidos¹¹⁴⁴. En particular, el Título III,

AND DRUG ADMINISTRATION, *FDA Strategic Priorities- Draft*, septiembre de 2010, Washington D.C., pp. 2-7; UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "When and Why was FDA formed?", obtenido en: <http://www.fda.gov/AboutFDA/Transparency/Basics/ucm214403.htm> (consultado el 22 de agosto de 2011); UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "¿Cómo se creó la Ley Federal de Alimentos, Medicamentos y Cosméticos?", obtenido en: <http://www.fda.gov/AboutFDA/Transparency/Basics/EnEspanol/ucm214754.htm> (consultado el 20 de agosto de 2011).

¹¹⁴¹ Estados Unidos. Federal Food, Drug, and Cosmetic Act, 1938 (Public Law 75-717, 52 stat. 1040, June 25, 1938)

¹¹⁴² Sobre el particular, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Food Safety: Agencies Need to Address Gaps in Enforcement and Collaboration to Enhance Safety of Imported Food*, GAO-09-873, septiembre de 2009, Washington D.C., p. 1.

¹¹⁴³ *Vid.* Estados Unidos. Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002 (Public Law 107-188, 116 Stat 594, del 12 de junio de 2002)

¹¹⁴⁴ Con respecto a la Ley contra el Bioterrorismo y la reglas finales emanadas de la misma, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002 (PL107-188), Letter from Center Director", obtenido en: <http://www.fda.gov/food/fooddefense/bioterrorism/ucm111086.htm> (consultado el 20 de agosto de 2011); UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "FDA Rules Implementing the Bioterrorism Act of 2002 – Overview of Registration and Prior Notice Interim Final Rules", obtenido en:

Subtítulo A, “Protección de la Comida”, determina que la FDA debe elaborar las reglas finales necesarias para implementar las disposiciones de dicho ordenamiento legal. La primera regla final implementa las disposiciones de la Ley contra el Bioterrorismo sobre el Registro de las instalaciones nacionales e internacionales que manufacturen, procesen, empaquen o retengan alimentos de consumo animal o humano. La segunda regla final pone en funcionamiento las normas sobre la notificación anticipada de carga, que deben realizar los importados de productos alimenticios. La tercera regla final implementa los preceptos del ordenamiento en comento sobre el establecimiento y el mantenimiento de los registros, por parte de los transportistas.

La primera regla final es denominada Registro de Instalaciones Alimenticias¹¹⁴⁵. Tal regla final pone en funcionamiento lo dispuesto en la sección 305 de la Ley contra el Bioterrorismo. La regla final en comento establece que los centros estadounidenses y extranjeros que produzcan, procesen, empaquen o almacenen alimentos para el consumo humano o animal en los Estados Unidos, deben registrarse ante la FDA¹¹⁴⁶. La Ley

<http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/ucm080817.htm> (consultada el 20 de agosto de 2011); UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Prior Notice of Imported Food Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-04-184R, octubre de 2003, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov (consultado el 20 de agosto de 2011); UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Registration of Food Facilities Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-04-193R, octubre de 2003, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov (consultado el 20 de agosto de 2011); UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Establishment and Maintenance of Records Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-05-216R, diciembre de 2004, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov (consultado el 20 de agosto de 2011); DÍAZ, Alejandro, “Las nuevas medidas de seguridad y sus efectos en las exportaciones agroalimentarias”, publicado en *Documentos de Protectos*, número LC/W.180, CEPAL, pp. 11-27.

¹¹⁴⁵ Vid. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES/UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, *Federal Register Final Rule: Registration of Food Facilities under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002* (Federal Register 57505 volumen 70, número 190, del 3 de octubre de 2005)

¹¹⁴⁶ En relación al Registro de Instalación Alimenticia, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Hoja informativa sobre la nueva norma de la FDA en alimentos y protección del suministro de alimentos”, obtenido en:

contra el Bioterrorismo establece que los siguientes sujetos están exentos de registro: residencias privadas; establecimientos y estructuras de recolección y distribución de agua potable no embotellada; vehículos de transporte que almacenen alimentos sólo durante el curso normal de sus operaciones como transportistas; explotaciones agrícolas; restaurantes; establecimientos de venta al menudeo de alimentos; instalaciones alimentarias sin fines de lucro; naves pesqueras que recolecten y transporten pescado; y instalaciones que manipulen productos cárnicos, avícolas y huevos. En caso de un ataque bioterrorista o brote de una enfermedad transmitida por el consumo de alimentos, la FDA puede utilizar la información del registro de instalaciones alimenticias para localizar y determinar el origen o las zonas afectadas por ambos acontecimientos hipotéticos.

Las instalaciones alimenticias extranjeras deben designar un agente que resida o tenga un domicilio comercial en los Estados Unidos para poder registrarse ante la FDA¹¹⁴⁷. El agente designado funge como enlace de comunicación entre la FDA y la empresa. El registro de la instalación alimenticia es permanente. No obstante, las instalaciones alimenticias deben actualizar los datos registrados o, en su caso, realizar la cancelación del registro, en virtud de la finalización de actividades. Además, la FDA debe registrar a cada una de las instalaciones de la empresa que realicen alguna de las tareas antes mencionadas.

La inobservancia de la regla final genera la retención de los productos

<http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/FoodFacilityRegistration/ucm188331.htm> (consultada el 18 de agosto de 2011); UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Lo que usted necesita saber sobre el registro de instalaciones alimenticias", obtenido en: <http://www.fda.gov/downloads/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm113890.pdf> (consultado el 20 de agosto de 2011); y DÍAZ, Alejandro, *op. cit.*, pp. 11-27.

¹¹⁴⁷ Con respecto al registro de las instalaciones alimenticias, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Register a Food Facility Online Quick Start Guide", obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/OnlineRegistration/ucm125055.htm> (consultado el 20 de agosto de 2011).

alimenticios en el puerto de entrada y el pago de gastos de transportación y de almacenamiento generados por la retención.

El Registro de Instalaciones Alimenticias ha cumplido con las estimaciones iniciales de la FDA. Desde la implementación de la regla final hasta diciembre de 2010, la FDA registró a 252,414 instalaciones alimenticias extranjeras, de las cuales 20,989 son instalaciones mexicanas y 6,902 son instalaciones españolas. México es el tercer país con mayor número de instalaciones alimenticias registradas, por detrás de Japón y China¹¹⁴⁸.

El análisis detallado de las reglas finales sobre la notificación previa de productos alimenticios y el establecimiento y mantenimiento de registros lo realizaremos posteriormente. No obstante, podemos señalar que la FDA coordina la implementación de dicha notificación con la agencia CBP, ya que ambas agencias federales solicitan un aviso anticipado de carga¹¹⁴⁹. La FDA solamente inspecciona físicamente el 1% de todos los productos alimenticios, que son importados a los Estados Unidos. La FDA utiliza la notificación previa de producto alimenticio con la finalidad de detectar los posibles alimentos insalubres y, en consecuencia, determinar cuáles importaciones deben estar sujetas a una inspección física en el puerto de entrada¹¹⁵⁰. Como resultado de la inspección, la FDA puede determinar las detenciones administrativas sobre la mercancía, cuando los productos alimenticios presentan indicios, información o evidencia de amenaza de daños contra la salud o vida humana o animal¹¹⁵¹. Por su parte, la agencia

¹¹⁴⁸ Sobre las estadísticas del Registro de Instalación Alimenticia, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Registration Statistics", obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/ucm236512.htm> (consultada el 20 de agosto de 2011).

¹¹⁴⁹ Sobre las actividades coordinadas de la FDA y la agencia CBP, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Food Safety: Agencies Need to Address Gaps in Enforcement and Collaboration to Enhance Safety of Imported Food...* cit., pp. 1-25

¹¹⁵⁰ No todos los alimentos son inspeccionados por la FDA, existen productos que tienen su regulación particular, la cual es aplicada por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Véase al respecto Ley Federal de Inspección de Carnes; Ley de Inserción de Productos de Poultry; y Ley de Inspección de productos derivados del Huevo.

¹¹⁵¹ Véase al respecto la sección 303 de la Ley de Seguridad de la Salud Pública y

CBP emplea manifiesto anticipado de carga para interceptar el contrabando y las importaciones ilegales de comida y de otros productos. Al igual que el Aviso de Arribo, la notificación previa de productos alimenticios puede ser presentada directamente ante la FDA o por medio del sistema de la agencia CBP, debido a que la agencia CBP coordina la comunicación entre las agencias federales para garantizar la armonización de los procedimientos y requisitos existentes para la importación de cargamentos marítimos de mercancía. Además, la agencia CBP apoya las labores de inspección de la FDA, ya que la agencia aduanera está facultada para inspeccionar la mercancía que está sujeta a la notificación previa, cuando dichos productos arriban a algún puerto, en donde la FDA no tenga presencia¹¹⁵².

La Oficina Gubernamental de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos señala que la colaboración entre la FDA y la agencia CBP antes mencionada tiene fallas, como la falta de información compartida entre los sistemas de cómputo de las agencias¹¹⁵³. Dichas fallas no permiten garantizar la protección de la cadena de suministro al 100%.

38. Los programas de protección marítima de los estados unidos

Los ataques terroristas del 11/S, como ya hemos señalado, generaron que las autoridades de los estados unidos desarrollaran una serie de medidas de protección marítima para reforzar la seguridad de los buques y de los puertos estadounidenses.

Los programas de protección marítima de los Estados Unidos pueden

¹¹⁵² Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002.
¹¹⁵² Al respecto, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "FDA and CBP Bolster Safeguards on Imported Food. Unprecedented Agreement Between the Agencies Advances FDA's Implementation of the Bioterrorism Act", obtenido en: http://bee.cornell.edu/cals/bee/outreach/aquaculture/upload/FDA_release_12_9_03.pdf (consultado el 24 de septiembre de 2011).

¹¹⁵³ Con respecto a las deficiencias de la colaboración entre la FDA y la agencia CBP, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Food Safety: Agencies Need to Address Gaps in Enforcement and Collaboration to Enhance Safety of Imported Food...* cit, pp. 1-25

clasificarse en los siguientes dos tipos¹¹⁵⁴: 1) los programas de protección marítima de primera generación, que surgieron inmediatamente después de los atentados del 11/S, como los programas CSI y C-TPAT; y 2) los programas de protección marítima de segunda generación, que fueron elaborados para mejorar las medidas de protección marítima de primera generación, como la Iniciativa de Carga Segura.

La mayoría de los programas de protección marítima, como ya hemos advertido, están interrelacionados entre sí, para crear una estrategia de capas de protección¹¹⁵⁵. Es decir, los programas de protección buscan detectar, detener o interceptar un contenedor de alto riesgo lo más lejos posible de los Estados Unidos, ya sea en el puerto extranjero de carga, en alta mar o en los espacios marinos estadounidenses.

A continuación realizaremos el estudio y análisis de cada uno de los programas de protección marítima estadounidenses, que han sido adoptados como respuesta a los atentados del 11/S.

38.1 La Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo *Customs-Trade Partnership Against Terrorism*)

Como respuesta a los ataques del 11/S, el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (*United States Customs Service*), ahora la agencia CPB, desarrolló el programa Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo

¹¹⁵⁴ Sobre el particular, véase CRAIG, Ashley W./SEHER, John F., "U.S. Maritime Transportation and Port Security: An Update and Analysis of Current Eforts", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, pp. 287-297; STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., "Setting, Strangthening, and Enforcing Standars for U.S. Port Security... *cit.*", pp. 302-305;

¹¹⁵⁵ Al respecto, véase RAHMAN, Cris, "Security in the Maritime Domian and Its Evolution Since 9/11... *cit.*", pp. 6-7; UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Maritime Transportation system security... cit.*, p. 3; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally... cit.*, p. 8; y UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased... cit.*, p. 19.

(*Costums-Trade Partnership Against Terrorism*, C-TPAT). En noviembre de 2001, la agencia CBP inició la implementación del programa C-TPAT con siete empresas participantes¹¹⁵⁶. En 2006, el programa C-TPAT obtiene el rango de ley, por medio de la Ley de Puerto Seguro de 2006. Actualmente, el C-TPAT tiene 8,166 empresas participantes.

La C-TPAT es un programa de certificación voluntaria¹¹⁵⁷. La agencia CBP, como ya hemos advertido, tiene a su cargo la ejecución del programa C-TPAT. Al igual que el Marco SAFE, el objetivo de la C-TPAT es mejorar la protección de la cadena de suministro en cada una de sus etapas y fortalecer la ayuda mutua entre la CBP y las compañías que intervienen en la cadena de suministro. En concreto, la C-TPAT busca desarrollar capas de protección dentro de la cadena de suministro para evitar un ataque terrorista. Para alcanzar los objetivos antes señalados, la CBP ha desarrollado la estrategia del programa C-TPAT, cuyas metas son las siguientes¹¹⁵⁸: 1) asegurar que las empresas participantes mejoran la protección de sus cadenas de suministros, de conformidad con los criterios de protección del C-TPAT; 2) otorgar incentivos y beneficios con la finalidad de incluir procesos expeditos de envíos para las empresas participantes; 3) internacionalizar los principios fundamentales del C-TPAT, por medio de la cooperación y coordinación con la comunidad internacional; 4) apoyar otras

¹¹⁵⁶ Con relación al programa C-TPAT, Véase al respecto, MAY, Ron, "Don't let this happen to you. C-TPAT Security Best Practices and Lessons Learned", realizada en *U.S. Customs and Border Protection 2008 trade Symposium*, 2008, p. 2; UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Security the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Strategic Plan*, noviembre de 2004, Washington D.C, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ (consultado el 22 de agosto de 2011); WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes... cit.*, pp. 14-24; FURIA, Peter [et al], *C-TPAT 2010 Partner Survey. Report of Results: Member Survey and Cost-Benefit Survey*, editado por la Universidad de Virginia, 2010, Virginia, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ (consultado el 22 de agosto de 2010); y RAHMAN, Chris, *op. cit.*, pp. 42-43

¹¹⁵⁷ Sobre las características del C-TPAT, véase ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, *Revisión de las Políticas Comerciales de Estados Unidos*, WT/TPR/S/200/Rev.1, del 5 de mayo de 2008, Ginebra, pp. 32-33.

¹¹⁵⁸ Sobre las metas de la estrategia del programa C-TPAT, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Security the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Strategic Plan*, noviembre de 2004, Washington D.C., pp. 7-8.

iniciativas de protección y facilitación de la CBP; 5) mejorar la administración del programa C-TPAT.

En relación al fortalecimiento de la protección de la cadenas de suministros de las empresas participantes, podemos señalar que el programa en comento incorpora la figura del Operador Económico Autorizado, que emana del Marco SAFE de la OMA¹¹⁵⁹. Por lo tanto, las empresas participantes deben adoptar e implementar una serie de medidas de protección para obtener una certificación y, en consecuencia, una gama de beneficios, por parte de la CBP.

El programa C-TPAT puede ser implementado por los siguientes sujetos de la cadena de suministro¹¹⁶⁰: los importadores estadounidenses; los transportistas internacionales aéreos, marítimos y terrestres; los agentes aduanales con licencia en los EEUU; las industrias manufactureras canadienses y mexicanas; las industrias manufactureras invitadas; las terminales y autoridades portuarias; y los consolidadores de carga.

El programa C-TPAT está integrado por la mayoría de las obligaciones y los requisitos del Marco SAFE de la OMA, así como por elementos propios. Los requisitos y las obligaciones del programa C-TPAT pueden clasificarse en las siguientes dos categorías: 1) generales, para todas las compañías participantes; y 2) específicos, para cada uno de los tipos de empresa participantes.

Con respecto a los elementos generales del programa C-TPAT, el programa C-TPAT establece que todas las empresas elegibles deben realizar una

¹¹⁵⁹ En estos términos, véase WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes... cit.*, p. 14. También, RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy... cit.", pp. 42-43

¹¹⁶⁰ Véase al respecto, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECION, "C-TPAT 5 Step risk assessment process guide", http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/apply_ctpat/ (consultada el 18 de noviembre de 2008).

autoevaluación del riesgo de su cadena de suministro para determinar sus amenazas y sus vulnerabilidades, en materia de protección¹¹⁶¹. Además, las empresas elegibles también deben manifestar su voluntad de implementar los estándares de protección de la C-TPAT para poder solicitar la certificación por parte de la agencia CBP. Una vez satisfecho lo anterior, la CBP evalúa la información presentada y, en su caso, otorga la certificación correspondiente a las empresas que cumplen con los requisitos mínimos de protección. En consecuencia, las empresas certificadas comienzan a obtener beneficios por parte de la CBP.

La CBP puede realizar un proceso de validación para examinar si las empresas participantes han implementado o están siguiendo las medidas de protección del programa C-TPAT¹¹⁶². Con base en tal examen, la CBP asigna una calificación, en los siguientes dos sentidos: 1) la confirmación de las mejores prácticas; o 2) la existen de debilidades y la realización de recomendaciones. Con respecto al segundo tipo de calificación, la CBP puede determinar la suspensión de los beneficios establecidos en el programa, cuando la empresa participante presenta graves fallas en materia de protección.

Además, la CBP también puede suspender los beneficios otorgados o expulsar a las empresas certificadas, cuando dichas empresas realizan alguna de las siguientes actividades¹¹⁶³: el tráfico de drogas o de personas, el despliegue de medidas de protección inadecuadas y la presentación de

¹¹⁶¹ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “C-TPAT 5 Step risk assessment process guide”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/supply_chain/ (consultado el 21 de agosto de 2011).

¹¹⁶² Sobre el proceso de validación del programa C-TPAT, véase, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “C-TPAT Validation Process Fact Sheet”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_validation/validation_fact_sheet.xml (consultado el 23 de agosto de 2011). También, STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., *op. cit.*, p.302

¹¹⁶³ Con respecto al proceso de suspensión de beneficios o expulsión del programa, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Enforcement and Appeal Process”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ (consultado el 22 de agosto de 2011)

declaraciones de información falsas.

En el caso del transporte marítimo, el C-TPAT establece que las compañías navieras deben cumplir con las disposiciones del Código PBIP y de la MTSA de 2002, para poder ser empresas elegibles¹¹⁶⁴. Además, los transportistas marítimos deben cumplir con los siguientes elementos mínimos de elegibilidad:

- A. Ser un transportista en activo.
- B. Tener una oficina en los Estados Unidos.
- C. Poseer un número en activo de porteador público de explota de buques asignado por de la Comisión Marítima Federal.
- D. Contar con un Código Estándar Alpha de Transportista emitido por la Asociación Nacional de Motores de Carga de los Estados Unidos (*National Motor Freight Traffic Association*).
- E. Designar a un oficial del buque como enlace de contacto con la CBP.
- F. Tener un representante de la compañía en cada puerto estadounidenses donde el transportista opera, que sirva como enlace con la CBP.
- G. Comprometerse a mantener los estándares de protección en la cadena de distribución establecidos en el programa C-TPAT.

En relación al oficial del buque y al representante de la compañía en el puerto, que realizan funciones de enlace, podemos señalar que el Oficial de Protección del Buque y el agente consignatario del buque pueden realizar dichas funciones de enlace, ya que con base en el Código PBIP, tales sujetos también fungen como enlace entre la autoridad portuaria y la compañía naviera o el buque.

La CBP señala que la C-TPAT no tiene por objetivo crear obligaciones

¹¹⁶⁴ Sobre los requisitos de elegibilidad de los transportistas marítimos, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Sea Carrier Eligibility Requirements", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/security_criteria/sea_carrier_criteria/sea_carriers_criteria.xml (Consultada el 15 de agosto de 2011).

contradictorias o duplicadas con respecto al Código PBIP y a la MTSA. Al igual que estas últimas dos normas de protección marítima, el C-TPAT también requiera la evaluación de riesgos por parte de las compañías navieras participantes¹¹⁶⁵. No obstante, a diferencia de la evaluación de protección del buque del Código PBIP, el C-TPAT enumera un mínimo de amenazas a la protección marítima, que deben ser tomadas en cuenta por parte de las compañías navieras al momento de realizar la evaluación de riesgos. La evaluación de riesgos de los transportistas marítimos, con base en el C-TPAT, debe tomar en cuenta las siguientes amenazas a la protección marítima¹¹⁶⁶: el terrorismo marítimo; el contrabando de armas, de drogas y de seres humanos; y la piratería. Por lo tanto, podemos señalar que las compañías navieras pueden utilizar los parámetros de la evaluación de riesgos del programa C-TPAT para reforzar sus evaluaciones y sus planes de protección del buque, que emanan del Código PBIP.

Los transportistas marítimos deben implementar y mantener medidas de protección en las siguientes ocho rubros¹¹⁶⁷: los socios comerciales, la seguridad del contenedor, los controles de los accesos físicos, la seguridad del personal, la seguridad del proceso, la capacitación, la seguridad física y la seguridad de la tecnología.

En el área de socios comerciales, los transportistas están obligados a lo siguiente¹¹⁶⁸: 1) contar con procesos escritos y verificables para la selección

¹¹⁶⁵ Véase al respecto UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers*, Estados Unidos, 2008, p. 1

¹¹⁶⁶ Con relación a la evaluación de riesgos de la C-TPAT, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECCION, "C-TPAT 5 Step risk assessment process guide... *cit.*

¹¹⁶⁷ Sobre los requisitos de seguridad para los transportistas marítimos, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers", p.1, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/security_criteria/sea_carrier_criteria/ (consultado el 22 de agosto de 2011).

¹¹⁶⁸ Véase al respecto, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices Catalog, Custpms-Treade Parntnership Against Terrorism*, Washington, DC, 2006, pp.13-17, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_members/ (consultado el 22 de agosto de 2011)

y la investigación de sus proveedores de servicios relacionados con la carga; 2) verificar el cumplimiento de las disposiciones del programa C-TPAT, por parte de las compañías proveedoras de servicios de protección y manejo de la carga; 3) revisar y evaluar las prácticas desarrolladas por los sujetos antes mencionados para detectar sus vulnerabilidad en materia de protección; y 4) investigar los antecedentes de los cargadores para determinar la legalidad de sus actividades o los riesgos a la protección marítima que puede generar.

Con respecto a la seguridad del contenedor, el C-TPAT contempla las siguientes medidas de protección por parte de los transportistas marítimos¹¹⁶⁹: 1) evitar la entrada de personas o materiales no autorizado; 2) inspeccionar el contenedor vacío, antes de su cargado en el puerto extranjero de carga; 3) utilizar los sellos fabricados bajo la norma ISO/PAS 17712; 4) contar con procedimientos escritos sobre el manejo de los sellos de seguridad del contenedor; y 5) almacenar los contenedores en área protegidas para prevenir el acceso y a la manipulación no autorizada de los contenedores; 6) avisar a la autoridad local competente sobre los accesos al contenedor no autorizados. Además, los porteadores deben avisar a la agencia CBP sobre los contenedores de los clientes sospechosos, que deben ser cargados en el buque, para que dicha agencia realice inspecciones adicionales sobre tales contenedores, en el puerto extranjero de carga.

Como se desprende de las obligaciones antes mencionadas, el programa de certificación C-TPAT retoma la mayoría de las medidas de protección del Marco SAFE. No obstante, el uso de sellos fabricados bajo la norma ISO/PAS 17712 es una disposición taxativa, con base en el programa C-TPAT.

¹¹⁶⁹ Sobre el particular, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices Catalog, Customs-Treade Partnership Against Terrorism... cit.*, p. 26. También, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criteria, Sea Carriers... cit.", p. 2.

En cuanto a los controles de acceso físico, el programa C-TPAT establece que el transportista marítimo debe implementar medidas de protección para controlar los accesos temporales, en concordancia con lo establecido en el Código PBIP y la MTSA. Por lo tanto, el transportista marítimo debe adoptar las siguientes medidas de protección¹¹⁷⁰:

- 1) La inspección de los miembros de la tripulación, los prestadores de servicios, los vendedores y los visitantes, cuando aborden o desembarque el buque. El Oficial de Protección del Buque puede desarrollar estas medidas de protección en el Plan de Protección del Buque, que emana del Código PBIP.
- 2) El establecimiento de un sistema de identificar para permitir y el acceso al buque, por parte de los los prestadores de servicio del barco.
- 3) El requerimiento de una identificación con foto a los visitantes, las autoridades oficiales y los prestadores de servicios, que tengan acceso a la carga o a la zona de almacenamiento de los contenedores.

Sobre las medida de protección relacionadas con los miembros de la tripulación, el transportista marítimo debe observar las siguientes disposiciones¹¹⁷¹: 1) la compañía naviera debe verificar la información y los antecedentes de los postulantes, antes de su contratación; 2) la compañía naviera debe retirar la identificación de acceso a los empleados despedidos; 3) La compañía naviera debe colaborar con la agencia CPB y los Guarda Costas para identificar a los miembros de tripulación con riesgo de deserción o fuga. En tales casos, las autoridades antes mencionadas informaran a la compañía naviera sobre dicha situación. En consecuencia, la compañía

¹¹⁷⁰ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers... *cit.*, p. 2-3.

¹¹⁷¹ En estos términos. véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices... op cit.*, pp. 31-32. También, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers... *cit.*, p. 2-3.

naviera debe informar al capitán del buque y al fletador para que estos sujetos tomen las medidas necesarias para hacer frente a esos riesgos.³⁾ El capitán del buque debe pasar lista a todos los miembros de la tripulación, antes de la salida del buque. En caso de ausencia o deserción, el capitán del buque debe Informar inmediatamente a la CBP.

En materia de seguridad del proceso, el C-TPAT señala que el transportista marítimo debe enviar el Aviso de Arribo/Salida a los Guarda Costas de los Estados Unidos. Igualmente, el transportista marítimo debe presentar el manifiesto anticipado de carga y el plan de estiba del buque, ante la CBP. Asimismo, los transportistas marítimos deben implementar y mantener las siguientes medidas de protección¹¹⁷²: 1) la adopción de controles de seguridad para evitar los errores, las falsificaciones o las pedidas de la documentación de la carga 2) la creación de procedimientos para verificar la concordancia de la información de la carga, que esté inserta en el conocimiento de embarque y en los documentos de importación; 3) la investigación y, en su caso, la devolver de todas las discrepancias detectadas por medio de la verificación antes mencionada; y 4) la Identificación del receptor de la carga, durante el cambio de custodia del contenedor.

Las medidas de protección antes indicadas están relacionadas con las obligaciones y las responsabilidades generadas durante el cambio de custodia del contenedor. No obstante, el programa C-TPAT no incorpora las disposiciones del Programa de Integridad de Sellos para el Envío Seguro de Contenedores, que forma parte del Marco SAFE. En consecuencia, las disposiciones del C-TPAT en esta materia no regulan las responsabilidades del poseedor y el receptor del contenedor durante el cambio de custodia de la carga.

En cuanto a la capacitación de los empleados, los transportistas marítimos

¹¹⁷² Vid. UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers... *cit.*, p. 4.

deben crear y mantener un programa entrenamiento para concienciar a los miembros de la tripulación sobre las amenazas a la protección de la cadena de suministro¹¹⁷³. Principalmente, el programa debe mostrar las posibles dificultades generadas por los terroristas, en cada una de las etapas de la cadena de distribución. A través del programa de capacitación, los miembros de la tripulación deben desarrollar los conocimientos necesarios para conservar la integridad de la carga, reconocer las conspiraciones internas y proteger los controles de acceso. Además, el plan de capacitación debe contemplar los mecanismos necesarios para incentivar la participación de los empleados. El Código PBIP, como ya hemos advertido, también establece que los miembros de la tripulación deben estar familiarizados y capacitados sobre sus tareas, funciones y responsabilidades emanadas del plan de protección del buque. Sin embargo, el programa de capacitación del programa C-TPAT abarca la protección del buque y la protección de cada una de las etapas de la cadena de suministro. Por tal motivo, podemos señalar que los transportistas marítimos deben desarrollar un programa de capacitación en materia de protección marítima, que abarque tanto los requisitos del programa C-TPAT como las disposiciones del Código PBIP.

En materia de seguridad física, el C-TPAT está en concordancia con el Código PBIP¹¹⁷⁴. El programa de certificación estadounidense disponen que el transportista debe establecer procedimientos escritos y verificables con el fin de evitar el acceso al buque de personal no autorizado, el ocultamiento de personas y de materiales no autorizados en los contenedores y la adulteración de la carga. En consecuencia, podemos señalar que el transportista marítimo puede insertar estos elementos de protección como parte del Plan de Protección del Buque, que forma parte de las medidas de protección del Código PBIP. Asimismo, el programa C-TPAT establece que el transportista marítimo debe alumbrar las entradas del buque e instalar sistemas de alarmas y videocámaras para vigilar los accesos del buque, el

¹¹⁷³ Con respecto a la capacitación de los miembros de la tripulación, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices... cit.*, pp. 41-42.

¹¹⁷⁴ Sobre el particular, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criteria, Sea Carriers... cit.", p. 2-3

manejo de la carga y las zonas de almacenamiento.

Con respecto a la seguridad de la tecnología, el programa C-TPAT dispone que los empleados de la compañía naviera deben contar con cuentas individualizadas para acceder a cada uno de los sistemas informáticos¹¹⁷⁵. Además, la compañía naviera debe cambiar periódicamente las contraseñas de acceso de cada uno de los sistemas automatizados. Asimismo, las compañías navieras deben investigar el mal uso de los sistemas de cómputo, por parte de sus empleados.

En relación a la segunda meta de la estrategia del C-TPAT sobre el otorgamiento de beneficios y de incentivos, la agencia CBP concede diferentes clases de beneficios, con base en el tipo de certificación C-TPAT de la empresa participante¹¹⁷⁶. En general, la CPB otorga los siguientes beneficios: la reducción del número de inspecciones por parte de la agencia CBP; la preferencia de los contenedores de los transportistas marítimos C-TPAT sobre las compañías no participantes, al momento del despacho de la mercancía en la aduana marítima; la entrada gratuita a los seminarios y talleres de la CBP, en materia de protección; la realización de exámenes estratificados de contenedores, por lo que el consignatario de la mercancía puede extraer del recinto aduanal los contenedores no sujetos a inspección por parte de la agencia CBP y mantener en dicho lugar el contenedor sujeto a inspección; el reconocimiento mutuo de la certificación AEO y, en consecuencia, el otorgamiento de beneficios por parte de otras aduanas extranjeras.

Adicionalmente, la implementación del programa genera otros beneficios

¹¹⁷⁵ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices... cit.*, pp. 46-47.

¹¹⁷⁶ Sobre los beneficios del programa C-TPAT, véase . WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme: Members' AEO programmes... cit.*, pp. 23-24. También, UNITED STATES CUSTOMS AND BOARDER PROTECTION, "A Guide to Program Benefits", obtenido en: http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_benefits.ct/ctpat_benefits.pdf (consultado el 23 de agosto de 2011).

para las empresas participantes. La CPB clasifica tales beneficios en tangibles e intangibles¹¹⁷⁷. Los beneficios tangibles reportados por los participantes del programa son los siguientes: el decremento de las interrupciones de la cadena de suministro; la reducción de los robos y las mermas en la mercancía; y el incremento de predictibilidad de los tiempos de entrega de la mercancía. En el caso de los beneficios intangibles, las empresas señalan las siguientes ganancias obtenidas: la consolidación de las prácticas de seguridad; el fortalecimiento de la protección de la cadena de distribución; la mejora en el posicionamiento de la marca; y la demostración de una ciudadanía participativa.

Por el contrario, las empresas deben asumir algunos costes para implementar y mantener el programa C-TPAT. En el caso del coste de implementación, la Encuesta de los Socios 2010, que fue preparada para la CBP, indica que el 50.2% de las empresas participantes implementaba la mitad o menos de la mitad de las medidas de protección del C-TPAT, antes de ser miembros del C-TPAT¹¹⁷⁸. En consecuencia, el 71% de las empresas asignó recursos económicos para mejorar la seguridad física, como la instalación de puertas, accesos electrónicos, rejas, cámaras de seguridad y dispositivos de iluminación. Igualmente, el 59% de las empresas participantes realizó una inversión para mejorar la protección de la carga. En particular, el 68.6 % de los transportistas indican que la implementación de las medidas de protección del C-TPAT fue muy fácil. No obstante, solamente el 40.9% de los transportistas usaban los sellos ISO/PAS 17712, antes de su participación en el programa. Con respecto a la implementación de las medidas de protección del programa C-TPAT por parte de los transportistas, podemos mencionar que las disposiciones del programa de certificación estadounidense complementan o, en algunos casos, son similares a las

¹¹⁷⁷ Con relación a la beneficios tangibles e intangibles del programa C-TPAT, véase FURIA, Peter [et al], *C-TPAT 2010 Partner Survey. Report of Results: Member Survey and Cost-Benefit Survey... cit.*, pp. 39-49.

¹¹⁷⁸ Con relación a la Encuesta del Socio 2010, véase FURIA, Peter [et al], *C-TPAT 2010 Partner Survey. Report of Results: Member Survey and Cost-Benefit Survey... cit.*, pp. 36-39.

medidas de protección del Código PBIP y la MTSA. Por tal motivo, la mayoría de los transportistas marítimos implementaron fácilmente las disposiciones del programa C-TPAT.

En relación a los costes de mantenimiento del programa C-TPAT, la Encuesta del Socio 2010 indica que el 67% de las empresas asignan anualmente una inversión económica para mantener la seguridad física de sus instalaciones. Asimismo, el 62% de las empresas participantes presupuesta anualmente una partida para cubrir los gastos generados por el mantenimiento de las medidas de protección de la carga. Sin embargo, en la relación Beneficio- Coste, el 42% de las empresas señala que los beneficios obtenidos por la participación en el C-TPAT superan los costes generados por su implementación y su mantenimiento.

Sobre la tercera meta de la estrategia del programa, el C-TPAT está elaborado con base en el Marco SAFE de la OMA. Esta situación facilita la suscripción de acuerdos bilaterales de mutuo reconocimiento entre la CBP y las administraciones de aduanas de otros países, que tengan desarrollado un programa de certificación AEO, con base en el Marco SAFE¹¹⁷⁹. Los acuerdos de reconocimiento mutuo de la CBP tienen los siguientes objetivos: 1) intercambiar información entre las administraciones de aduana parte; 2) garantizar que los requerimientos y estándares de seguridad de las empresas participantes en el programa extranjero son similares o iguales a las disposiciones del programa C-TPAT; 3) armonizar los procedimientos de

¹¹⁷⁹ Con respecto a los acuerdos de reconocimiento mutuo en materia de medidas de protección, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Mutual Recognition", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/mr/ (consultado el 24 de agosto de 2011); RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy..." *cit.*, pp. 42-43; y UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *Review of Maritime Transport 2010...* *cit.*, p. 127; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: CBP Works with International Entities to Promote Global Customs Security Standards and Initiatives, but Challenges Remain*, GAO-08-538, agosto de 2008, Washington D.C., pp. 13-35; y EUROPEAN COMMISSION, "Security cooperation with third countries", obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/cooperati_on_3thcountries/index_en.htm (consultado el 5 de octubre de 2011).

validación y auditoria de las administraciones aduaneras parte; y 4) otorgar beneficios a las empresas certificadas, por parte de ambas administraciones de aduanas. Los acuerdos de reconocimiento mutuo de la CBP solamente abarcan las disposiciones en materia de protección. Además, los acuerdos de reconocimiento mutuo no exentan a los transportistas marítimos extranjeros del cumplimiento del envío del manifiesto anticipado de carga y del aviso de arribo/salida. Actualmente, la CBP ha suscribiendo tales acuerdos bilaterales con las administraciones aduaneras de los siguientes países: Nueva Zelanda, Canadá, Jordania, Japón y Corea. Asimismo, la CBP está negociando la suscripción de un acuerdo bilateral de mutuo reconocimiento con la Unión Europea y con Singapur. La CBP señala que la implementación de los acuerdos de reconocimiento mutuo generan beneficios para las administraciones de aduanas y las empresas participantes. Los beneficios de las administraciones de aduanas parte son los siguientes: 1) el ahorro de recursos económicos, ya que cada administración de aduanas debe verificar y validar las medidas de protección de las empresas participantes, que estén ubicadas en su territorio; 2) la armonización de los estándares de protección y la facilitación del comercio. Por su parte, las empresas evitan la duplicidad de esfuerzos, ya que las empresas solamente deben realizar un proceso de validación e implementar un sistema de medidas de protección, para obtener la certificación por parte de ambas administraciones de aduanas.

38.2 La Iniciativa para la Seguridad del Contenedor (*Container Security Initiative*)

El programa Iniciativa para la Seguridad de Contenedor (*Container Security Initiative*, CSI) es implementado por la agencia CBP, en colaboración con las autoridades de aduanas de los puertos extranjeros de carga¹¹⁸⁰. Por medio

¹¹⁸⁰ Sobre el programa CSI, véase CRAIG, Ashley W./SEHER, John F., "U.S. Maritime Transportation and Port Security: An Update and Analysis of Current Eforts... *cit.*", pp. 287-302; UNITED STATES. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Container*

del programa CSI, ambas autoridades de aduanas inspeccionan los contenedores de alto riesgo en el puerto extranjero de carga, antes de su cargado a bordo del buque.

En 2002, la CBP inició la implementación del programa CSI para impedir la entrada de arma de destrucción masiva y de terroristas a los Estados Unidos, por medio de los contenedores cargados en puertos extranjeros. Posteriormente, el gobierno estadounidense otorgó el carácter de ley al programa CSI, a través de la Ley de Puerto Seguro¹¹⁸¹.

La Oficina de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos ha recomendado que la CBP también utilice el programa CSI para detectar drogas en los contenedores. Sin embargo, el DHS no está de acuerdo con esta propuesta, ya que la CBP no cuenta con las facultades, las competencias y los recursos humanos necesarios para detectar drogas por medio de la implementación del programa CSI¹¹⁸².

El programa CSI, como ya hemos advertido, es parte importante de la estrategia de protección marítima de los Estados Unidos, ya que implementa una capa de protección en el puerto extranjero de carga. Por tal motivo, la CBP basa la eficacia del programa en la colaboración con otras autoridades portuarias y aduanales de diversos países alrededor del mundo. Actualmente, 58 puertos, de 33 países, participan en el programa CSI¹¹⁸³. El

Security Initiative. 2006-2012 Strategic Plan, U.S Customs and Border Protection, Washington, DC. 2006; UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Fact Sheet", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ (consultado el 25 de agosto de 2011); SNODDON, Robert, "The North Atlantic Treaty Organization's Evolving Role in Maritime Security Operations", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009, p. 281; RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy... *cit.*", pp. 41-42; y MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 126-127.

¹¹⁸¹ *Ibíd.*, p. 37;

¹¹⁸² Sobre la detección de drogas por medio del programa CSI, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Drug Control: Cooperation with Many Major Drug Transit Countries Has Improved, but Better... cit.*, pp. 34-35.

¹¹⁸³ En relación a los puertos participantes en el CSI, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Ports in CSI", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml (consultada el 25

86% de las importaciones marítimas contenerizadas de los Estados Unidos son cargadas en alguno de los 58 puertos participantes. En el caso de España, los puertos de Algeciras, de Barcelona y de Valencia participan en el programa CSI¹¹⁸⁴.

Los puertos participantes deben ser certificados por parte de la CBP. Para poder participar en el programa CSI, las autoridades de aduanas aspirantes deben cumplir con los siguientes elementos mínimos de elegibilidad¹¹⁸⁵: 1) contar con las facultades necesarias para regular de forma directa y substancial el tráfico de contenedores hacia los Estados Unidos; 2) tener las competencias necesarias para investigar el origen, el tránsito, la salida y el transbordo de los contenedores, que son cargados o reexpedidos en su país; 3) poseer tecnología de inspección no invasiva, como los escáneres de rayos X y de rayos Gamma; 4) establecer un sistema automático de manejo del riesgo; 5) compartir con la CBP la información de la carga, de la inteligencia y de la evaluación de riesgos; 6) realizar una rigurosa evaluación de protección del puerto y, en su caso, comprometerse a disminuir las vulnerabilidades a la protección detectadas; 7) mantener un programa de integridad del personal para detectar y sancionar las infracciones de integridad. Además, los puertos aspirantes deben comprometerse a realizar las siguientes acciones: la inspección de los contenedores, por medio de tecnología no intrusiva; el intercambio de información con la CBP, con la finalidad de evaluar el riesgo de la carga; y la autorización de accesos al

de agosto de 2011).

¹¹⁸⁴ Con respecto a los puertos españoles participantes en el programa CSI, la Oficina de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos (*Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increase... cit.*, pp. 58-59) señala que las fechas de inicio del programa CSI en los puertos españoles son las siguientes: el 30 de julio de 2004, en Algeciras; el 25 de septiembre de 2006, en Valencia; y el 27 de septiembre de 2006, en Barcelona.

¹¹⁸⁵ Con respecto a los requisitos mínimos de elegibilidad del programa CSI, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Minimum Standars for CSI Expansion", obtenido en http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ (Consultado el 11 de agosto de 2011); RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy... cit.", p. 42; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased, but Improved Data Collection and Performance Measures Are Needed*, GAO-08-187, enero de 2008, Washington D.C., pp. 13-15.

personal de la agencia CBP, para apoyar la inspección de los contenedores en sus puertos.

La CBP y las administraciones de aduanas participantes pueden realizar convenios de reciprocidad, para permitir que estas últimas puedan inspeccionar los contenedores dirigidos hacia su país, antes de su cargado en el puerto estadounidense¹¹⁸⁶. Actualmente, las autoridades de aduanas de Canadá y de Japón han asignado personal en los puertos de Estados Unidos para inspeccionar la carga, que va a ser transportada a sus respectivos países.

Los principales elementos del programa CSI son los siguientes¹¹⁸⁷: 1) la evaluación de riesgo del contenedor por parte de la CBP, con base en el manifiesto anticipado de carga y la información de inteligencia; 2) el escaneo de los contenedores en el puerto de carga; 3) el uso de tecnología no intrusiva para realizar el escaneo de contenedores, como los monitores de detección de radiación y los escáneres de rayos X y de rayos Gamma; 4) la utilización de precintos ISO/PAS 17712 para sellar las puertas del contenedor.

En la práctica, la agencia CBP implementa los elementos antes indicados de la siguiente manera¹¹⁸⁸: 1) El Centro Nacional de Selección de Carga (*National Targeting Center-Cargo*), de la DHS, utiliza la información del

¹¹⁸⁶ Al respecto, véase MASAKI, Hinase, "Japan, Canada ink CSI", publicado en *The Journal of Commerce online*, 19 de junio de 2008, s/p; UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Fact Sheet... *cit.*

¹¹⁸⁷ Sobre el particular, véase UNITED STATES. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Container Security Initiative. 2006-2012 Strategic Plan... cit.*, p. 2; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 126-127; y UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008... cit.*, pp. 15-16.

¹¹⁸⁸ Al respecto, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUTABILITY OFFICE, *Cargo Container Inspections: Preliminary Observations on the Status of Efforts to Improve the Automated Targeting System*, GAO-06-591T, marzo de 2006, Washington D.C., pp. 4-7; UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008... cit.*, p. 18-19; UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased... cit.*, p. 16-27.

manifiesto anticipado de carga para realizar una evaluación de riesgo, por medio de sistema informático denominado Sistema de Selección Automática (*Automated Targeting System*). 2) el Sistema de Selección Automática identifica los contenedores de alto riesgo; 3) la CBP inspecciona los contenedor de alto riesgo, a través de los escáneres de rayos X y de Gamma, así como de los monitores de detección de radiación, antes de su cargado a bordo del buque en el puerto extranjero; 5) con base en los resultados de dicha inspección, la CBP puede impedir el cargado del contenedor a bordo del buque. En 2007, el personal de la CBP y de las administraciones de aduanas participantes inspeccionaron 19,000 contenedores en los puertos extranjeros de carga. Durante el 2008, ambas autoridades de aduanas inspeccionar 13,009 contenedores¹¹⁸⁹. La reducción en el número de contenedores antes descrita fue generada por el mejoramiento del Sistema de Selección Automática.

La implementación del programa CSI genera ventajas para las instalaciones portuarias extranjeras y los transportistas marítimos que utilizan dichos puertos CSI¹¹⁹⁰. Las empresas obtienen beneficios en el puerto estadounidense de descarga, ya que los contenedores cargados en un puerto CSI pocas veces vuelven a ser escaneado en los Estados Unidos, lo que permite una liberalización del contenedor de forma más expedita, en comparación con los contenedores que proceden de puertos no participantes en el programa CSI. A su vez, los puertos CSI obtienen una ventaja comparativa sobre los puertos no participantes, ya que las empresas exportadoras prefieren la utilización de los puertos CSI para obtener los beneficios antes mencionados. Además, las administraciones de aduanas CSI reciben la transferencia de conocimientos por parte del personal de la CBP asignado a sus instalaciones portuarias.

¹¹⁸⁹ Sobre el particular, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008...* cit., p. 41.

¹¹⁹⁰ En relación a los beneficios del CSI, véase SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *op. cit.*, p. 38.

38.3 La Iniciativa de Megapuertos (*Megaports Initiative*)

La Iniciativa de Megapuertos es parte del programa Segunda Línea de Defensa (*Second Line of Defense*) de la Oficina de Defensa de No Proliferación Nuclear (*Office of Defense Nuclear Nonproliferation*), que pertenece a la Administración Nacional de Protección Nuclear (*National Nuclear Security Administration*)¹¹⁹¹. En 2003, la Oficina de Defensa de No proliferación Nuclear puso en funcionamiento el programa Iniciativa de Megapuertos¹¹⁹². Actualmente la Ley de Puerto Seguro dio el carácter de ley a la Iniciativa de Megapuertos¹¹⁹³.

La agencia CBP, la Oficina de Detección Nuclear Local y el Departamento de Estado participan en la implementación del programa Megapuertos. El principal objetivo del programa antes mencionado es detectar los materiales radioactivos y nucleares, que esté oculto en los contenedores. En concreto, el programa de Megapuertos es implementado en los puertos extranjeros de carga, para detectar material radioactivo y nuclear dentro de los contenedores, que tienen como destino los Estados Unidos.

Actualmente, la Iniciativa Megapuertos está en funcionamiento en 23 puertos y en vías de implementarse en 21 terminales marítimas¹¹⁹⁴. Las medidas del

¹¹⁹¹ Al respecto, véase NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, "NNSA's Second Line of Defense Program", obtenido en: <http://nnsa.energy.gov/mediaroom/factsheets/nnsassecondlineofdefenseprogram> (consultado el 25 de septiembre de 2011).

¹¹⁹² Con respecto a la Iniciativa Megapuertos, véase NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, "Megaports Initiative", obtenido en: <http://nnsa.energy.gov/about/ourprograms/nonproliferation/programoffices/internationalmaterialprotectionandcooperation/-5> (consultado el 22 de septiembre de 2011); RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy.. *cit.*", pp. 42-43; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 128; Bruce B./TRUVER, Scott C., "Setting, Strengthening, and Enforcing Standards for U.S. Port Security... *cit.*", pp. 303-304.

¹¹⁹³ *Vid.* Las secciones 205 y 231 de la Ley de Puerto Seguro.

¹¹⁹⁴ Al respecto, véase NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, "Office of the Second Line of Defense Megaports Initiative", obtenido en: http://nnsa.energy.gov/sites/default/files/nnsa/inlinefiles/singlepages_9-15-2010.pdf (consultado el 24 de septiembre de 2011). También, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Feasibility and Coast-Benefit Analysis Would Assist DHS and Congress in Assessing and implementing the*

programa Megapuertos han sido implementados en el puertos de Algeciras, y están en vías de implementación en Barcelona y Valencia, en España. Por su parte, el programa de Megapuertos ha sido establecido en los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz, en México. La Administración Nacional de Protección Nuclear tiene la meta de implementar el programa de Megapuertos en 100 puertos, para el año 2016.

Las autoridades estadounidenses y los países anfitriones comparten los costes de la implementación y el mantenimiento de las medias de protección marítima del programa Megapuertos. En México, el Departamento de Energía donó dispositivos de detección de radiación a las autoridades mexicanas, para la implementación del programa Megapuertos en los puertos mexicanos. En el caso de España, ambos países cofinanciaron los costes de implementación del programa Megapuertos en las terminales portuarias españolas¹¹⁹⁵. Además, la implementación de la Iniciativa Megapuertos en España no estuvo exenta de dificultades. En el año 2004, el programa CSI ya estaba en funcionamiento en los puertos españoles de Algeciras, Barcelona y Valencia. Sin embargo, los oficiales de la administración de aduanas de España señalaron que tenían reticencias sobre la implementación del programa Megapuertos en España, debido a las siguientes circunstancias: 1) los oficiales de la administración de aduanas de

Requirement to Scan 100 Percent of U.S.Bound Containers, GAO-10-12, octubre de 2009, Washington D.C., p. 13.

¹¹⁹⁵ Sobre la implementación del programa Megapuertos en España, véase UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 19369... *cit.*"; UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 124257", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes (consultado el 25 de agosto de 2011); UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 170781", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2008, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes (consultado el 22 de septiembre de 2011); UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 109864", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes (consultado el 22 de septiembre de 2011); UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 127581", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes (consultado el 22 de septiembre de 2011);

España no distinguían las diferencias entre el programa CSI y la Iniciativa Megapuertos; y 2) el coste de los sistemas de los sistemas de detección de radiación son muy altos. Por tal motivo, la embajada de los Estados Unidos y la Administración Nacional de Protección Nuclear explicaron el funcionamiento y las metas de ambos programas, a las autoridades españolas competentes. Posteriormente, en el año 2007, los agentes de la Administración Nacional de Protección Nuclear detectaron dificultades para realizar la inspección de los contenedores en el puerto de Algeciras, ya que entre el 90% y el 97% de los cargamentos de ese puerto están en tránsito. En consecuencia, la Administración Nacional de Protección Nuclear instaló dos aparatos de detección de radiación en los muelles, para inspeccionar los contenedores antes de ser reexpedidos en otro buque. En el mismo año, el programa de Megapuertos en Algeciras solamente escaneaba los contenedores exportados o importados, lo cual representaba el 10% de los contenedores, ya que las autoridades españolas no inspeccionaban los contenedores en tránsito, debido a las reticencias de las autoridades de aduanas españolas y el sindicato de estibadores del puerto de Algeciras. Las autoridades de aduanas españolas señalaron que el puerto de Algeciras necesitaba más personal para poder implementar el programa de Megapuertos sin retrasos en el despacho de contenedores. En el mismo sentido, la empresa Maersk también enfatizó la falta de recursos humanos para evitar los retrasos derivados de la inspección de contenedores. Igualmente, el sindicato de estibadores señaló que los dispositivos de detección de radiación generan daños para la salud de los estibadores y que la implementación de este programa provoca retrasos en sus labores, lo cual menoscababa sus ingresos. Actualmente, las dificultades antes señaladas han sido superadas. El programa Megapuertos, como ya hemos advertido, funciona plenamente en el puerto de Algeciras.

Podemos señalar que el funcionamiento de los programa Megapuertos y CSI son similares, ya que en ambos casos la inspección del contenedor es realizada en el puerto extranjero de carga. Igualmente, las administraciones

portuarias y las autoridades de aduanas del puerto extranjero de carga también deben cooperar con las autoridades estadounidenses para poder implementar el programa Megapuertos. No obstante, la Iniciativa Megapuertos está enfocada en la detección de material radioactivo y nuclear dentro de los contenedores. Asimismo, la embajada estadounidense en España señala que las principales diferencias entre el programa CSI y la Iniciativa Megapuertos son los siguientes¹¹⁹⁶: 1) la CBP selecciona los contenedores que deben ser inspeccionados por medio de la evaluación de riesgo. En cambio, la meta del programa Megapuertos es inspeccionar el 100% de los contenedores; 2) en el programa CSI, el país anfitrión asume el coste de los dispositivos de inspección no intrusiva. Por su parte, el Departamento de Energía financia el equipo de detección de radiación; y 3) El personal de la agencia CBP interviene en la implementación del programa en el puerto anfitrión. Por el contrario, los funcionarios de la Agencia Nacional de Protección Nuclear solamente capacitan al personal del país anfitrión, para que estos últimos implementen el programa por sí mismos.

38.4 La Regla de manifiesto anticipado 24 Horas (24 Hour Advance Manifest Rule)

La Regla de manifiesto anticipado 24 Horas (*24-Hour Advance Manifest Rule*) es conocida comúnmente como la Regla 24 Horas (*24 Hour Rule*). Esta regla emana de la Sección 343 (a) de la Ley de Comercio de 2002 (*U.S. Trade Act of 2002*) y de la Sección 108 de la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo¹¹⁹⁷. En diciembre de 2003, la Regla 24 Horas entró

¹¹⁹⁶ Al respecto, véase UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 19369", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2004, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes (consultado el 22 de septiembre de 2011).

¹¹⁹⁷ *Vid.* Sección 343(a) de la Ley de Comercio de 2002 (Public Law 107-210, 116 Stat. 933, del 6 de agosto de 2002), así como la enmienda realizada por la sección 108 de la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo (Public Law 107-295, 116 Stat. 2064, del 25 de noviembre de 2002)

Sobre la Regla 24 horas, véase SGUT, Martín, *op. cit.*, p. 58; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 126-127; y RAHMAN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global

en vigor. Posteriormente, la Regla 24 horas fue derogada por medio de la Regla Presentación de Protección del Importador y los Requerimientos Adicionales del Porteador (*Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements*, Regla ISF/“10+2”). No obstante, el estudio de la Regla 24 horas es importante, tomando en cuenta las siguientes elementos¹¹⁹⁸: 1) la Regla 24 horas es el antecedente directo de la actual norma en vigor, la Regla “10+2”; 2) la Regla “10+2” mantiene las mismas funciones y objetivos de la Regla 24 Horas; 3)

La Regla 24 Horas establecía que los transportistas marítimos debían enviar el manifiesto anticipado de carga, cuyo contenido estaba integrado por la información de los contenedores transportados rumbo a los Estados Unidos¹¹⁹⁹. Este manifiesto debía realizarse 24 horas antes del cargado del contenedor a bordo del buque, en el puerto extranjero. El transportista debía realizar el manifiesto anticipado de carga a través de la Internet. Una vez enviada dicha notificación, el transportista no podía admitir más mercancía. La Regla 24 Horas era una parte importante del programa CSI, ya que la agencia CBP utilizaba la información del manifiesto anticipado de carga para detectar los contenedores de alto riesgo, por medio del Sistema Automático de Selección. Posteriormente, la CBP inspeccionaba los contenedores sin manifiesto anticipado de carga y de alto riesgo, antes de su cargado a bordo

Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship navy... *cit.*, pp. 41-42.

¹¹⁹⁸ Sobre las semejanzas y diferencias entre la Regla 24 Horas y la Regla “10+2”, véase INDUSTRIAL ECONOMICS INCORPORATED, “Regulatory Assessment and Final Regulatory Flexibility Analysis for the Interim Final Rule”, *Estudios preparados para la U.S. Customs and Border Protection y U.S. Department of Homeland Security*, Cambridge, noviembre de 2008, 36-37, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/ (consultado el 29 de agosto de 2011); UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Final Rule: Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements* (Federal Register vol. 73, número 228, del 25 de noviembre de 2008), obtenido en: <http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf> (consultado el 29 de agosto de 2011); y UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, “Fact Sheet: New Cargo Security Requirements for Maritime Carriers and Importers”, obtenido en: http://www.dhs.gov/xnews/releases/pr_1227548591399.shtm (consultado el 29 de agosto de 2011)

¹¹⁹⁹ Con respecto a la implementación de la Regla 24 horas, véase INDUSTRIAL ECONOMICS INCORPORATED, “Regulatory Assessment and Final Regulatory Flexibility Analysis for the Interim Final Rule... *cit.*, pp. 36-37.

del buque. Además, la agencia CBP podía denegar el descargado de los contenedores sin manifiesto anticipado de carga, en los puertos estadounidenses.

El manifiesto anticipado de carga debía contener los siguientes datos¹²⁰⁰:

1. Los seis dígitos de la Clasificación Arancelaria Armonizada de los Estados Unidos (*Harmonized Tariff Schedule of the U.S.*)
2. El número y la cantidad de los bultos, en concordancia con el conocimiento de embarque.
3. El número del viaje.
4. El número del contenedor y el número del sello.
5. El peso de la carga.
6. El pabellón y el nombre del barco.
7. El puerto de carga.
8. El último puerto de tránsito hacia los Estados Unidos.
9. El puerto extranjero de carga.
10. Los datos del consignatario y del exportador de la carga.
11. Los datos del transportista.
12. La fecha prevista del arribo al puerto de los Estados Unidos.

38.5 La Ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002 (*Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*)

La Ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo del 2002, como ya hemos señalado, establece las medidas de protección necesarias para evitar o, en su caso, responder en contra un ataque de bioterrorismo. Como ya hemos señalado, la FDA ha desarrollado

¹²⁰⁰ Sobre el particular, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Frequently asked questions: Inbound Vessel only . Trade Act of 2002 Final Rule", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/advance_info/ (consultado el 29 de agosto de 2011).

algunas reglas finales para implementar la Ley contra el Bioterrorismo. Anteriormente, ya hemos descrito y analizado la regla final Registro de Instalaciones Alimenticias. A continuación realizamos el estudio de la reglas final de la Notificación Previa.

La regla final Notificación Previa implementa las disposiciones de la sección 307 de la Ley contra el Bioterrorismo. La regla final provisoria de la Notificación Previa entró en vigor el 12 de diciembre de 2003¹²⁰¹. En esa misma fecha, la FDA y la CBP establecieron un plazo de 165 días para que los sujetos interesados pudieran realizar los comentarios pertinentes sobre la aplicación de la regla final provisoria. Con base en tales comentarios, la FDA emitió la regla final definitiva, que entró en vigor el 6 de mayo de 2009. La regla final definitiva de 2009 ha sido modificada por el artículo 304 de la Ley (FDA Food Safety Modernization Act). Con base en la ley antes menciona, la FDA y la agencia CBP han desarrollado la regla final provisoria, denominada Información Requerida en la Notificación Previa de Alimento importado (*Informations Required in Prior Notice of Imported Food*), cuyas disposiciones entraron en vigor el 3 de julio de 2011¹²⁰².

Dicha regla prevé que los importadores de productos alimenticios deben enviar una notificación anticipada a la FDA, antes del arribo de los productos alimenticios al puerto de descarga estadounidense. La regla final en comento abarca todos los productos alimenticios de consumo humano o

¹²⁰¹ Sobre los antecedentes de la regla final de Notificación Previa, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Sec. 110.310 Prior Notice of Imported Food Under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002: Compliance Policy Guide, Guidance for FDA and CBP Staff", obtenido en: <http://www.fda.gov/food/guidancecomplianceregulatoryinformation/guidancedocuments/fooddefenseandemergencyresponse/ucm153055.htm> (consultado el 1 de septiembre). También, UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Fact Sheet on FDA'S Interim Final Rule – Information Required in Prior Notice of Imported Food", obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/PriorNotice/ucm153720.htm> (consultado el 2 de septiembre de 2011)

¹²⁰² Vid. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES/FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, *Interim Final Rule: Information Required in Prior Notice of Imported Food* (Federal Register volumen 76, número 87, del 5 de mayo de 2011), obtenido en: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2011-05-05/html/2011-10955.htm> (consultado el 2 de septiembre de 2011)

animal, que son importados u ofrecidos para importación dentro de los Estados Unidos No obstante, la regla final en comento señala que las siguientes importaciones están exentas de la notificación previa¹²⁰³: 1) los productos transportados por una persona con la finalidad de consumo propio; 2) los alimentos elaborados por una persona dentro de su domicilio, y que son enviados a los Estados Unidos como obsequio; 3) los productos importados, que posteriormente serán exportados sin dejar el puerto de llegada hasta su exportación; y 4) los productos cárnicos, de aves de corral y de huevo, que estén sujetos a la jurisdicción exclusiva del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.

La Notificación Previa de importación de producto alimenticio puede ser realizada por cualquier sujeto interesado, que tenga conocimiento de la información requerida, como los fabricantes, los exportadores, los intermediarios, los transportistas y los importadores¹²⁰⁴. En la práctica, los importadores o los intermediarios realizan el envío de la Notificación Previa a la FDA. La Notificación Previa debe ser enviada electrónicamente, a través de los sistemas de la CBP o de la FDA.

Los plazos de envío de la Notificación Anticipada son distintos en cada uno de los medios de transporte. A continuación señalamos los plazos de envío en cada uno de los tipos de transporte¹²⁰⁵: 1) 2 horas antes de la llegada al

¹²⁰³ Con respecto a las importaciones exentas de la regla Notificación Previa, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Sec. 110.310 Prior Notice of Imported Food Under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002... *cit.*”; UNITED FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Importing Gift Packs and Prior Notice”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm086159.htm> (consultado el 2 de septiembre de 2011).

¹²⁰⁴ En relación al envío de la Notificación Previa, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Prior Notice Overview and Background”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm114217.htm> (consultada el 1 de septiembre de 2011). También, UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Prior Notice of Imported Foods”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm2006836.htm> (consultado el 1 de septiembre de 2011).

¹²⁰⁵ Sobre el particular, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “What you need to know about prior notice of imported food shipments”, obtenido en:

puerto de entrada, cuando los productos alimenticios son transportados por carretera; 2) 4 horas antes de la llegada al puerto de entrada, para los productos alimenticios transportados por tren o avión; 3) 8 horas antes del arribo al puerto marítimo, si los alimentos son transportados por vía marítima.

La Notificación Previa debe contener la siguiente información¹²⁰⁶:

1. Los datos de la persona que realiza la Notificación Previa;
2. La información de los productos alimenticios, como el nombre y el peso de cada uno de los productos.
3. Los datos del fabricante, cuando la importación es un alimento procesado;
4. La información del agricultor o criador, cuando el producto no ha sido procesado;
5. El país de origen o de producción;
6. El nombre y la dirección del exportador;
7. La fecha y el puerto de arribo a los Estados Unidos;
8. El nombre y la dirección del importador;
9. El tipo de transporte, así como los datos del transportista;
10. El nombre del país o de los países, que hayan rechazado anteriormente la entrada de los productos alimenticios.

Al momento de recibir la Notificación Previa, la FDA envía al importador la confirmación de la recepción de la Notificación Previa y el número de referencia del aviso.

La FDA puede determinar que la Notificación Previa es inadecuada, en los

<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm267673.htm> (consultado el 2 de septiembre de 2011)

¹²⁰⁶ Con respecto a los elementos de la Notificación Previa, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Creating and Submitting a Prior Notice", obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/FilingPriorNotice/ucm126538.htm> (consultado el 2 de septiembre de 2011).

siguientes supuestos¹²⁰⁷: 1) la información proporcionada es errónea; 2) los productos alimenticios importados requiere una notificación previa, pero ningún sujeto interesado envió la forma requerida; y 3) el aviso fue enviado en un plazo menor al establecido.

La FDA utiliza la Notificación Previa para realizar las siguientes acciones¹²⁰⁸: la revisión y la evaluación de la información de los productos alimenticios, antes de su llegada a los Estados Unidos; la selección de las importaciones alimenticias que deben ser inspeccionadas; y la intercepción de los productos contaminados.

Con base en la información de la Notificación Previa, la FDA puede determinar que la importación es “satisfactoria” o “no satisfactoria”.

En el puerto de entrada, la CBP utiliza el número de referencia para conocer el dictamen de la FDA. Si la FDA califica a dicha importación de alimentos como no satisfactoria, la CBP debe retener los alimentos hasta la inspección de la FDA¹²⁰⁹. Además, si la notificación previa es incorrecta, la mercancía es sujeta a rechazo, por lo que el importador o transportista puede realizar alguna de las siguientes acciones¹²¹⁰: 1) mantener la mercancía en el puerto de llegada, si existe lugar para su almacenamiento; 2) exportar inmediatamente el cargamento, sin que dichos alimentos entren al territorio

¹²⁰⁷ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Guidance for Industry: Prior Notice of Imported Food Questions and Answers (edition 2)”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm078911.htm> (consultado el 1 de septiembre de 2011). También, UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Bioterrorism Act (BTA) Interim Procedures for Trade Partners”, publicado en *Trade Information Notice*, número 04-33, del 11 de agosto de 2004, pp. 12-14, obtenido en: www.cbp.gov (consultado el 1 de septiembre de 2011)

¹²⁰⁸ Sobre el particular, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “What you need to know about prior notice of imported food shipments... *cit.*”

¹²⁰⁹ Con respecto a las importaciones no satisfactorias y las Notificaciones Previas inadecuadas, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Bioterrorism Act (BTA) Interim Procedures for Trade Partners... *cit.*”, p. 6-13

¹²¹⁰ Sobre el particular, véase UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Sec. 110.310 Prior Notice of Imported Food Under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002... *cit.*”

estadounidense; o 3) enviar la mercancía a alguna instalación de seguridad en espera de una notificación previa satisfactoria. Tales instalaciones están fuera del puerto de llegada, por lo que el importador debe pagar los gastos generados por el transporte y el almacenaje de la carga rechazada.

La Notificación Previa de importación de productos alimenticios no debe ser confundida con el Manifiesto Anticipado de carga, que emana de la Regla “10+2”, ya que ambos avisos mantienen las siguientes diferencias: el Manifiesto Anticipado de carga es realizado ante la CBP y la Notificación Previa de importación de producto alimenticio es presentada ante la FDA; la Notificación Previa solamente contempla los productos alimenticios para consumo humano y animal; el Manifiesto Anticipado es enviado por parte del transportista marítimo y la Notificación previa puede ser realizada por cualquier persona interesada; y cada uno de los avisos antes mencionados tiene un plazo distinto de presentación.

38.6 La Ley sobre Protección para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002 (*Maritime Transportation Security Act of 2002*)

El 25 de noviembre de 2002, el presidente de los Estados Unidos publicó la Ley sobre Protección para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002 (*Maritime Transportation Security Act of 2002*, MTSA)¹²¹¹. Posteriormente, en octubre de 2003, las autoridades competentes de los Estados Unidos publicaron las reglas finales que regulan las disposiciones de la MTSA. Actualmente, la MTSA está en vigor. Sin embargo, la Ley de Puerto Seguro de 2006 ha ampliado y modificado las medidas de protección marítima de la MTSA.

La MTSA, como ya hemos advertido, incorpora las disposiciones del Código PBIP dentro de la legislación nacional de los Estados Unidos, para

¹²¹¹ ESTADOS UNIDOS. Maritime Transportation Security Act of 2002 (Public Law 107-295, de 25 de noviembre de 2002)

incrementar la protección de los puertos, los buques y las vías navegables de los Estados Unidos, así como asegurar la implementación de las medidas de protección por parte de los puertos y los buques extranjeros, que guardan relación con los espacios marinos de los Estados Unidos¹²¹². En concreto, la MTSA busca evitar un acto de terrorismo marítimo en los espacios marinos o en los buques estadounidenses. Sin embargo, el espectro de aplicación de la MTSA es mayor que el Código PBIP, ya que abarca los siguientes tipos de buque de carga, de pasajeros o de unidades móviles de perforación mar adentro:

1. Los buques comerciales con pabellón extranjero con arque bruto igual o superior a 100 toneladas;
2. Los buques comerciales con pabellón estadounidense con arque bruto igual o superior a 100 toneladas de arque bruto;
3. Los buques de pasajeros con capacidad de 12 o más viajeros;
4. Los remolcadores y las barcasas.

Con base en el espectro de aplicación de la MTSA antes señalado, podemos indicar que la legislación estadounidense en comento genera dificultades tanto para los buques comerciales extranjeros con arque bruto igual o superior a 100 toneladas, pero menor a 500 toneladas, así como para sus respectivos Estados de pabellón. Como ya hemos mencionado, el Código PBIP es aplicable a los buques de carga con arque bruto igual o superior a 500 toneladas. Sin embargo, los buques comerciales extranjeros con arque bruto igual o superior a 100 toneladas deben realizar un evaluación de riesgos, así como elaborar e implementar un plan de protección del buque con la finalidad de obtener un certificado internacional de protección y, en consecuencia, estar en aptitudes para ingresar a los puertos estadounidenses. Igualmente, los Estados de pabellón deben revisar y aprobar los planes de protección de tales buques. En consecuencia, dichos buques y sus respectivos Estados de pabellón deben realizar erogaciones extraordinarias para cumplimentar las disposiciones de la MTSA.

¹²¹² Con respecto a las diferencias y semejanzas entre la MTSA y el Código PBIP, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 117-118.

La MTSA regula las siguientes medidas de protección marítima¹²¹³: 1) la evaluación de riesgo y el plan de protección de las instalaciones portuarias y los buques; 2) la Credencial de Identificación de los Trabajadores del Transporte (*Transportation Worker Identification Credential*, TWIC); y 3) el sistema de nivel de amenaza de la protección marítima (*System of Maritime Security levels*, MARSEC).

Los Guarda Costas de los Estados Unidos, como ya hemos señalado, revisan y aprueban los planes de seguridad de más de 3.000 instalaciones portuarias y de 9.000 buques estadounidenses, con base en las disposiciones de la MTSA y de la Ley de seguridad de los puertos y vías marítimas de 1972¹²¹⁴.

Además de la revisión y aprobación de los planes de seguridad de las instalaciones portuarias, la MTSA, como ya hemos indicado, señala que los Guarda Costas deben conducir ejercicios prácticos del plan de protección del puerto en cada una de las instalaciones portuarias de los Estados Unidos, para verificar los siguientes aspectos¹²¹⁵: 1) la respuesta a los cambios del nivel de protección marítima; 2) Los procedimientos de interface entre el buque y la instalación portuaria; 3) las medidas de protección para los controles de acceso; 4) las medidas de protección para las áreas

¹²¹³ Sobre las medidas de protección marítima emanadas de la MTSA, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Enhancements Made, But Implementation and Sustainability Remain Key Challenges*, GAO-05-448T, Washington D.C., mayo de 2005, p. 8. También STUG, Martín, op. cit., p. 59

¹²¹⁴ En relación a la revisión y aprobación de los planes de protección de los buques y puertos, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Inspections Identify an Correct Facility Deficiencies... cit.*, pp. 4-11; STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., op. cit., p.301-301; UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian... cit.*, p. 11; UNITED STATES COAST GUARD, "Facility Security Plan (FSP) Review Checklist", obtenido en: http://www.uscg.mil/d9/msuchicago/docs/FSP_Review.pdf (consultado el 17 de septiembre de 2011); UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, *CH-1 TO NVIC 03-03, Implementation guidance for the regulations mandated by the maritime transportation security act of 2002 (MTSA) for facilities, NVIC No. 03-03 CH1*, 27 de mayo de 2004, Estados Unidos.

¹²¹⁵ En relación al ejercicio práctico del plan de protección del buque, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Maritime Transportation Security Act (MTSA) of 2002 Self-Crediting Exercises for facilities", obtenido en: <https://homeport.uscg.mil/> (consultado el 17 de septiembre de 2011).

restringidas; 5) las medidas de protección para el tratamiento de la carga; 6) las medidas de protección para la entrega de provisiones de los buques; 7) los procedimientos para los incidentes de protección. Cuando los Guarda Costas no conduzcan dicho ejercicio práctico en el término antedicho, las instalaciones portuarias deben ejecutar el ejercicio práctico por sí mismas. El oficial de protección de la instalación portuaria debe guardar los registros del ejercicio práctico, por un término de dos años.

La MTSA, como ya hemos advertido, también establece que los Guarda Costas deben visitar los puertos extranjeros que guarden relación con el comercio marítimo de los Estados Unidos, para evaluar sus medidas de protección en contra de los actos terroristas¹²¹⁶. En concreto, los agentes de la Guardia Costera visitan los puertos extranjeros para revisar los siguientes aspectos: 1) el proceso de evaluación de riesgo y de aprobación del plan de protección de las instalaciones portuarias extranjeras; 2) el proceso de evaluación de riesgo y de aprobación del plan de protección de buques, por parte de una autoridad portuaria extranjera, con la finalidad de emitir un Certificado Internacional de Protección del Buque; y 4) las medidas de seguridad de los puertos extranjeros con base en el Código PBIP, con especial énfasis en el control de acceso, el tratamiento de la carga, la selección del personal y sobre el manejo de los programas de protección marítima. Los Guarda Costas han adoptado el Programa Internacional de Protección del Puerto (*International Port Security Program*) para implementar tales disposiciones de la MTSA. A través de este programa, los Guarda Costas desarrollan compromisos bilaterales o multilaterales con los

¹²¹⁶ Vid. Las secciones 70108 a 70110 de la Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002.

Sobre el Plan Internacional de Protección del Puerto, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "International Port Security Program (ISPS Code)... *cit.*. También, UNITED STATES COAST GUARD, "International Port Security Program", obtenido en: <http://www.uscg.mil/d14/feact/security.asp> (consultada el 19 de julio de 2011). Asimismo, UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *MARITIME SECURITY: DHS Progress and Challenges in Key Areas of Port Security*, GAO-10-940T, julio de 2010, Washington D.C., pp. 10-11. Además, UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, *International Port Security (IPS) Program*, NVIC No. 02-05, 15 de febrero de 2005, Estados Unidos.

Estados rectores de los puertos extranjeros para intercambiar y compartir la información y la mejores prácticas que permitan mejorar la implementación del Código PBIP y de otros estándares internacionales de protección marítima. Igualmente, los acuerdos bilaterales o multilaterales facultan a los Guarda Costas a visitar los puertos de los otros Estados parte, con la finalidad de revisar, evaluar y discutir la implementación de las medidas de protección marítima por parte de dichos puertos extranjeros. Con base en los resultados de tal evaluación, los Guarda Costa determinan los puerto inobservantes de las medidas de protección marítima¹²¹⁷. Además, las enmiendas realizadas por la Ley de Puerto Seguro establecen que los Guarda Costas deben reevaluar las medidas de protección en tales puertos al menos una vez cada tres años. Los Guarda Costas pueden adoptar medidas sobre los buques que hayan visitado un puerto inobservante durante sus últimas 5 escalas. Al mismo tiempo, dichos buques deben implementar las siguientes medidas de protección: 1) aplicar las medidas de protección establecidas en el nivel 2 de seguridad del plan de protección del buque; 2) asegurar que los accesos del buque estén vigilados y que los guardias tienen un visibilidad total del exterior; 3) intentar la ejecución de una declaración de protección; 4) anotar todas las acciones de protección en el registro del buque; 5) reportar las acciones tomadas para el reconocimiento de los Guarda Costa del puerto, antes de la llegada al puerto de los Estados Unidos. Posteriormente, los Guarda Costa puede abordar el buque para examinar y asegurar la debida implementación de las medias de protección marítima antes mencionadas. Las fallas en la implementación de las

¹²¹⁷ Al respecto, véase UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (1-06)*, 24 de enero de 2006, Estados Unidos; UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (02-06)*, 13 de abril de 2006, Estados Unidos; UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (3-08)*, 18 de marzo de 2008, Estados Unidos; UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (7-08)*, 24 de octubre de 2008, Estados Unidos; UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (1-06)*; UNITED STATES COAST GUARD, *Port Security Advisory (7-09)*, de 1 de septiembre de 2009, Estados Unidos

Sobre los puertos inobservantes de las medidas de protección marítima, los Guarda Costa de los Estados Unidos (*Port Security Advisory (7-09)*... *cit.*) indican que actualmente los países inobservantes de las medidas de protección marítima son los siguientes: República del Congo, Camboya, Cuba, Camerún, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Indonesia, Iran, Liberia, Mauritania, Siria y Venezuela.

medidas antedichas pueden generar retraso y detención del buque examinado durante su entrada en el puerto estadounidense.

Sobre la inspección de buques, los Guarda Costas deben verificar el cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP y de la MTSA por parte de los buques con pabellón extranjero, que deseen entrar en los puertos estadounidenses¹²¹⁸. Dichos buques deben contar con un plan de protección, que esté previamente aprobado por su respectivo Estado de pabellón e implementado por cada uno de los tripulantes del barco¹²¹⁹. Con base en el Aviso de Arribo, que es enviado por cada uno de los buques extranjeros que deseen entrar a los puertos estadounidenses, los Guarda Costas detectan y seleccionan los buques extranjeros que deben ser inspeccionados para verificar el cumplimiento de las medidas de protección marítima. No obstante, debemos destacar que los Guarda Costas de los Estados Unidos pueden detener un buque comercial extranjero con arqueo bruto igual o mayor a 100 toneladas, para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la MTSA y del Código PBIP. Tal situación no ocurre en la Unión Europea ni en México, ya que tanto el marco normativo comunitario como la legislación mexicana están en concordancia con lo establecido en el Código PBIP.

Asimismo, la MTSA establece el programa Credencial de Identificación de los Trabajadores del Transporte, el cual indica que todos los trabajadores relacionados con el transporte marítimo deben contar con una credencial de protección biométrica para tener acceso a las áreas de seguridad determinadas en el plan de protección del buque y de la instalación

¹²¹⁸ Sobre el particular, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, *Coast Guard Port State Control Targeting and Boarding Policy for Vessel Security and Safety, NVIC 06-03 change 1*, 27 de mayo de 2004, Estados Unidos.

¹²¹⁹ *Vid.* Las secciones 70108-70110 de la Ley de Protección del Transporte Marítimo. En relación a la revisión de la implementación del Código PBIP en puertos extranjeros por parte de los Guarda Costas de los Estados Unidos, véase UNITED STATES COAST GUARD, "46 United States Code 2101, the Maritime Transportation Security Act of 2002, and the MTSA Regulations found at 33 CFR Subchapter H", obtenido en: <https://homeport.uscg.mil/> (consultada el 17 de septiembre de 2011).

portuaria¹²²⁰. En abril de 2009, el programa TWIC entró en vigor en los puertos de los Estados Unidos. El programa en comento tiene los siguientes objetivos: identificar a las personas que requieren un acceso sin compañía a las zonas de seguridad; determinar la elegibilidad de los individuos autorizados; y evitar los accesos no autorizados a los espacios de protección.

La Administración para la Protección del Transporte (*Transportation Security Administration*) y los Guarda Costas son las autoridades responsables de la implementación del programa TWIC. La Administración para la Protección del Transporte tramita las solicitudes, verifica los antecedentes de los candidatos y expide las TWIC. Por su parte, los Guarda Costas desarrollan las regulaciones de protección necesarias para la implementación del programa y verifican el cumplimiento de las disposiciones, por parte de los buques y las instalaciones portuarias.

Los trabajadores marítimos que deben obtener la TWIC son los siguientes¹²²¹:

1. Los oficiales de protección del buque
2. Los oficiales de protección de las instalaciones portuarias
3. Las trabajadores que ingresen frecuentemente a las áreas de protección para realizar sus labores, como los empleados de la compañía naviera, los transportistas terrestres, los estibadores, los agentes consignatarios, los capellanes de Puerto y otros

¹²²⁰ Con respecto a la credencial TWIC, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 128; UNITES STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Transportation Worked Identification Credential: Internal Control Weaknesses Need to Be Corrected to Help Achieve Security Objectives*, GAO-11-657, Washington D.C., mayo de 2011, pp. 8-22; UNITES STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Transportation Security: Transportation Worker Identification Credential- A Status Update*, GAO-08-115T, Washington D.C., septiembre de 2008; UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, *Guidance for the implementation of the transportation worker identification credential (TWIC) Program in the maritime sector*, NVIC No. 03-07, 2 de julio de 2007, Washington D.C.

¹²²¹ UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, *Guidance for the implementation of the transportation worker identification credential (TWIC)... cit.*, pp. 2-3.

profesionales marítimos.

Sobre la implementación del programa TWIC en cada buque, la MTSA, la Ley de Puerto Seguro y la Ley de Autorización de los Guarda Costas de 2010 (Coast Guard Authorization Act 2010) regulan la aplicación de dicho programa de protección marítima¹²²². En particular, la sección 104.265 del título 33 del Código de Regulaciones Federales establece que los propietarios del buque o la compañía naviera deben implementar el programa TWIC en su buque. En consecuencia, todas las personas que deseen tener un acceso sin escolta a las áreas de protección del buque deben presentar la TWIC. Además, los tripulantes del buque deben verificar la foto, la vigencia y la autenticidad de la TWIC. Los visitantes que carecen de la TWIC deben ser escoltados por los tripulantes del buque, durante su acceso a las zonas de seguridad¹²²³. Los buques y la tripulación extranjera han tenido problemas derivados de la aplicación de la TWIC en los puertos estadounidenses, ya que las autoridades portuarias no tienen suficiente personal para escoltar a la tripulación extranjera que solicita permiso de tierra y no cuenta con una TWIC¹²²⁴. En estos casos, la tripulación extranjera no puede dejar el buque, como sucede en los puertos de Newark y de Houston, que están ubicados en Nueva York y Texas respectivamente. Asimismo, los buques tampoco cuentan con la tripulación necesaria para escoltar a todos los visitantes del buque que no tienen una TWIC. En consecuencia, las autoridades portuarias niegan o retrasa el acceso de los visitantes sin TWIC al buque, como ocurre en los puertos de Oakland,

¹²²² ESTADOS UNIDOS. Coast Guard Authorization Act of 2010 (Public Law 111-281, 124 Stat 2905, del 15 de octubre de 2010)

¹²²³ Con respecto a los accesos escoltados de los visitantes sin TWIC, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: Training Requirements for Escorts on Regulated Facilities and Vessels*, PAC 02-09, 22 de enero de 2007, Washington D.C.; UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: 30 Day Unescorted Access Extension to Individuals Awaiting Receipt of a Replacement TWIC*, PAC 03-09 Change 4, 12 de octubre de 2010, Washington D.C.

¹²²⁴ Sobre la problemática derivada de la aplicación del programa TWIC en los puertos estadounidenses, véase SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE, "2010 Shore Leave Study Published", New York, 2010, obtenido en: <http://www.seamenschurch.org/seamenschurch-institute-news/555> (consultada el 20 de septiembre de 2011).

Boston, Newark y Texas. En otras ocasiones, los visitantes o los tripulantes deben pagar tasas para obtener el servicio de escolta y, en consecuencia, la autorización de acceso al buque o permiso de tierra respectivamente, como acontece en el puerto de Baltimore.

Igualmente, los buques con pabellón estadounidense deben mantener la implementación del programa TWIC en puertos extranjeros¹²²⁵. Por lo tanto, los trabajadores de los puertos extranjeros que carezcan de una credencial similar a la TWIC deben ser escoltados durante su estancia en las zonas de protección. La situación antes mencionada también ha generado dificultades para los buques con pabellón estadounidense que operan en aguas extranjeras, debido a que los buques no cuentan con suficientes tripulantes para escoltar a todos los trabajadores de los puertos extranjeros que requieren ingresar a las zonas de protección.

Asimismo, el DHS, los Guarda Costas y la Administración para la protección del Transporte han iniciado un programa piloto complementario de carácter voluntario, para dotar a los buques y a las instalaciones portuarias con lectores de credencial¹²²⁶. No obstante, las autoridades estadounidenses no han podido hacer obligatorio tal programa piloto, debido al alto coste de los lectores de credencial TWIC.

Los Guarda Costas implementan el sistema de niveles de protección marítima, el cual guarda estrecha relación con los niveles de protección del Código PBIP¹²²⁷. En ambos casos, existen tres niveles de protección. El nivel uno corresponde a las medidas mínimas de protección, que deben ser

¹²²⁵ En relación a la aplicación del programa TWIC en puertos extranjeros, véase UNITED STATES DEPARTMENTE OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: Escortung aboard U.S. Flagged Vessels Operating in Foreign Waters*, PAC 02-07, 21 de noviembre de 2007, Washington D.C.

¹²²⁶ Al respecto, véase UNITED STATES DEPARTMENTE OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: Voluntary Use of TWIC Readers*, PAC 01-11, 15 de marzo de 2011, Washington D.C.

¹²²⁷ En relación a los niveles de protección marítima de los Estados Unidos, véase UNITED STATES COAST GUARD, "U.S. Coast Guard Maritime Security (MARSEC) Levels", obtenido en: <http://www.uscg.mil/safetylevels/whatismarsec.asp> (consultado el 19 de septiembre de 2011). También, MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 118.

mantenidas en todo momento. El nivel dos está integrado por las medidas de protección, que deben ser implementadas temporalmente, cuando hay un aumento del riesgo de un incidente en contra de la protección del transporte marítimo. Por último, el nivel tres está constituido por las medidas de protección, que deben ser adoptados por un tiempo limitado, cuando es posible, inminente o ha ocurrido un incidente contra la protección marítima.

38.7 La Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto de 2006 (*Security and Accountability for Every Port Act of 2006*)

En octubre de 2006, el Presidente de los Estados Unidos publicó la Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto de 2006 (*Security and Accountability for Every Port Act of 2006*), denominada comúnmente denominada Ley de Puerto Seguro (*SAFE Port Act*)¹²²⁸. Principalmente, la Ley de Puerto Seguro modifica o amplía las medidas de protección de la Ley sobre Protección para el Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 2002, como ocurre con la credencial TWIC. Además, la Ley de Puerto Seguro da el carácter de ley a los programas CSI y C-TPAT. Igualmente, la Asimismo, la Ley de Puerto Seguro abre la posibilidad de adoptar los estándares y las prácticas en materia de protección marítima de los organismo internacionales competentes y de otros Estados¹²²⁹.

En relación a la TWIC, podemos señalar que la MTSA creó el programa TWIC y la Ley de Puerto Seguro estableció las disposiciones necesarias para implementar el programa TWIC en los 10 puertos estadounidenses de mayor riesgo¹²³⁰. Hemos realizado el análisis detallado del programa TWIC a

¹²²⁸ Sobre la Ley de Puerto Seguro, véase MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, pp. 127-128; CRAIG, Ashley W./SEHER, John F., "U.S. Maritime Transportation and Port Security: An Update and Analysis of Current efforts... *cit.*", pp. 295-297.

¹²²⁹ Así ocurre, por ejemplo con la sección 201 de la Ley de Seguridad y Responsabilidad para cada Puerto, que retoma el concepto de cadena de suministro elaborado por la Unión Europea. Esta sección define a la cadena de suministro como el proceso de fin-a-fin del transporte marítimo de mercancías.

¹²³⁰ Con respecto a las enmiendas del programa TWIC por parte de la Ley de Puerto

lo largo del estudio de la MTSA.

Sobre los programas creados por la Ley de Puerto Seguro, podemos señalar que dicho ordenamiento jurídico el marco normativo legal de la medida de protección marítima 100% de Contenedores Escaneados (*100% Container Scanning*), de los programas Iniciativa de Carga Segura (*Secure Freight Initiative*, SFI) y Requerimientos Adicionales para el Transportista (*Additional Carrier Requirements*), que es denominado comúnmente como “10+2”.

La Ley de Puerto Seguro establece que la CBP debe crear un programa piloto para determinar si es posible escanear todos los contenedores que tengan como destino los Estados Unidos, por medio de la tecnología no intrusiva, en el puerto extranjero de carga. Esta medida de protección marítima es denominada comúnmente como 100% de Contenedores Escaneados. Por su parte, la Ley de Aplicación de las Recomendaciones de la Comisión 9/11 de 2007 (*Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*) regula la aplicación de la medida de protección antedicha¹²³¹. Además, el ordenamiento jurídico antes mencionado señala que la medida de protección marítima 100% de Contenedores Escaneados debe entrar en vigor en el año 2012¹²³². Dicha medida de protección busca fusionar los programas CSI y Megapuertos, para inspeccionar los contenedores a través de monitores portátiles de radiación y equipo de inspección no intrusiva. Sin embargo, los programas antes mencionados no inspeccionan todos los contenedores que son cargados en el puerto extranjero de origen. Tanto el programa CSI y como el programa Megapuertos, como ya hemos advertido, seleccionan los contenedores que deben ser inspeccionado, a través de la evaluación de riesgo del contenedor, con base en el manifiesto anticipado de carga y la información

Seguro, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: The SAFE Port Act and Efforts to Secure Our Nation's Seaports*, GAO-08-86T, octubre de 2007, Washington D.C., pp. 21-26.

¹²³¹ Vid. ESTADOS UNIDOS. *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007* (Public Law 110-53, del 3 de agosto de 2007)

¹²³² Vid. la sección 1701 del título XVII de la Ley de aplicación de las recomendaciones de la Comisión 9/11 de 2007.

de inteligencia. En cambio, el principal objetivo de la medida de protección marítima en comento es inspeccionar, en el puerto extranjero de carga, cada uno de los contenedores que tienen como destino los Estados Unidos. Por lo anterior, esta medida de protección marítima, como ya hemos advertido, no está exenta de críticas, ya que algunos países y organismos internacionales competentes están en contra de la adopción e implementación de este programa¹²³³.

En el año 2007, la CBP y la DOE crearon el programa piloto denominado Iniciativa de Carga Segura¹²³⁴. El programa SFI está relacionado con la

¹²³³ En este sentido, el Comisionado de la CBP, W. RALPH BASHAM (“National Customs Brokers and Forwarders Association of America”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/ncbfaa.xml (consultado el día 29 de noviembre de 2008)) ha calificado al programa 100% de Contenedores como una medida draconiana, ya que impone obligaciones a sus aliados comerciales. Además, el comisionado BASHAM ha indicado las dificultades tecnológicas, económicas y diplomáticas, que se desprende de la aplicación de este programa, las cuales son las siguientes: acordar con el puerto extranjero quién cubrirá los gastos de mantenimiento y operación del equipo de escaneo; convenir quién es el responsable de adquirir el equipo necesario pero el envío de datos anticipados de carga; coordinar un sistema de manejo de datos confidenciales obtenidos a través del escáner; y pactar las implicaciones del programa, tanto de aduanas como de la terminal portuaria.

En este mismo sentido, la Universidad de Le Havre, a petición de la OMA, realizó un estudio para medir el impacto de la medida 100% de contenedores escaneados. Este estudio analizó las probabilidades de implementación del programa en todos los 600 puertos implicados. La Universidad de Le Havre (CARLUER, Frédéric, *Global Logistic Chain Security; Economic Impacts of the US 100% Container Scanning Law*, University of Le Havre, 2008, pp.24-26.) concluye que solamente los puertos de Europa, Asia y algunos con ingresos medios podrán implementar la norma, ya que la mayoría de los países en desarrollo no tienen la capacidad económica para invertir en la tecnología necesaria. Además, el observador de la OMA ante el Comité de Facilitación de la OMI (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del 35 periodo de sesiones del comité de facilitación... cit.*, p. 40) indica que 173 de los 174 miembros de la OMA manifiestan oficialmente su oposición a la legislación estadounidense, denominada 100% de Contenedores Escaneados.

Igualmente, el Comisario de Fiscalidad y Unión Aduanera, LÁSZLÓ KOVACS (“Cuarenta Años de Unión Aduanera”, publicado en el Debate parlamentario de 16 de junio de 2008, Estrasburgo, obtenido en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20080616+ITEM-022+DOC+XML+V0//ES> (consultado el día 30 de noviembre de 2008)) ha manifestado su rechazo al programa 100% de Contenedores Escaneados. Además, KOVACS ha solicitado al Poder Legislativo de los Estados Unidos la derogación del programa, ya que “...esta iniciativa producirá trastornos en el comercio marítimo internacional, creará una falsa sensación de seguridad y distraerá la atención y los recursos de los problemas reales...”.

¹²³⁴ En relación al programa SFI, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security Challenges to Scanning 100 Percent of U.S.-Bound Cargo Containers*, GAO-08-533T, 12 de junio de 2008, Washington D.C.; MCNICHOLAS, Michael, *op. cit.*, p. 127.

medida de protección marítima 100% de Contenedores Escaneados, ya que dicho programa tiene como principal objetivo estudiar la viabilidad de la implementación de la medidas de 100% de Contenedores Escaneados¹²³⁵. El comisionado de la CBP, W. Ralph Basham, define al programa SFI como la siguiente generación del programa CSI y del programa Megapuertos, ya que el programa SFI busca mejorar la localización de sustancias nucleares y radioactivas ocultas en el tráfico comercial¹²³⁶. El programa en comento funciona en los siguientes puertos¹²³⁷: Puerto Qasim en, Pakistán; Puerto Cortés, en Honduras; el puerto de Southampton, en el Reino Unido; el puerto de Salalah, en Omán; los puertos de Singapur y Busan, en Corea del Sur; y el puerto de Hong Kong, en China. A través de este programa, el DHS y el Departamento de Energía (*Department of Energy*) financian la instalación de equipo inspección no intrusiva en cada uno de los puertos antes mencionado, como monitores portátiles de radiación, escáneres de rayos X o rayos Gamma e identificador de radiación de isótopos. La CBP utiliza tales dispositivos tecnológicos para detectar radiación y crear imágenes del interior del contenedor. Actualmente, la CBP no ha desarrollado un plan para implementar el programa 100% de Contenedores

¹²³⁵ Ante las dudas que ha generado el programa 100% de Contenedores Escaneados, el comisionado W. RALPH BASHAM ("Conferencia de Seguridad", el Paso Texas, 12 de agosto de 2008, obtenido en http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/border_security_conf.xml, (consultado el 29 de noviembre de 2008)) menciona que el plan Carga Segura rebelará si es posible operativa y tecnológicamente escanear el 100% de contenedores que tienen por destino los Estados Unidos. Así como exhibir los beneficios y/o perjuicios que ocasionaría la implementación de dicho programa en el comercio internacional. Los resultados del estudio se presentarán ante el Congreso americano en la primavera de 2009.

¹²³⁶ Al respecto, Véase BASGAM, W. Rafael, "Observaciones del Comisionado sobre la Seguridad del Contendor", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/commish_remarks_csc.xml (consultado el día 29 de noviembre de 2008).

¹²³⁷ Al respecto, la Oficina de Rendición de Cuentas de los Estados Unidos (*Supply Chain Security Challenges to Scanning 100 Percent of U.S.-Bound Cargo Containers*, GAO-08-533T, 12 de junio de 2008, Washington D.C., pp.8-9) señala que en una primera etapa la sección 231 de la Ley de Puerto Seguro requirió al DHS para que designara tres puertos extranjeros en donde pudiera implementarse el programa piloto Carga Segura. Estos puertos debían presentar diferentes niveles de volumen de comercio. En Octubre de 2007, la DHS comenzó la implementación del programa en los siguientes puertos: Puerto Cortés, en Honduras; Puerto Qasim, en Pakistán; y Southampton, en el Reino Unido. Posteriormente, en enero de 2008 el puerto de Hong Kong ingresó al programa Carga Segura. Actualmente, existen otros tres puertos que están colaborando con el DHS para operar el programa Carga Segura.

Escaneados¹²³⁸. Por lo tanto, la entrada en vigencia del programa podría aplazarse.

La sección 203 de la Ley de Protección del Puerto y la sección 343(a) de la Ley de Comercio de 2002 son el marco legal del programa Requerimientos Adicionales para el Transportista¹²³⁹. El programa “10+2” entró en vigor el 26 de enero de 2010¹²⁴⁰. Dicho programa modificó las disposiciones de la Regla 24 Horas. En consecuencia, el programa “10 +2” incrementa los datos de la carga, que deben aportar los importadores y los transportistas marítimo. El “10+2” es una representación matemática, que simboliza los diez datos que debe suministrar el importador y los dos elementos de información que debe suministrar el transportista marítimo. En concreto, el importador o, en su caso, el agente aduanero del importador debe enviar electrónicamente el Archivo de Protección del Importador a la agencia CBP, al menos 24 horas antes del cargado del contenedor a bordo del buque, en el puerto extranjero de carga. El Archivo de Protección del Importador debe contener los siguientes datos: 1) el número del importador; 2) el número del consignatario; 3) el nombre y la dirección del vendedor; 4) el nombre y la dirección del comprador; 5) los datos del primer destinatario que recibe físicamente la mercancía, después del respectivo despacho aduanero, en el puerto de descarga; 6) los datos del fabricante; 7) el nombre del país de origen; 8) la partida arancelaria; 9) el lugar de llenado del contenedor; y 10) el nombre y la dirección del consolidador. El Archivo de Protección del Importador puede abarcar varios conocimientos de embarque, que sean

¹²³⁸ Sobre los avances del programa 100% de Contenedores Escaneados y del programa SFI, véase UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress Made and Work Remaining in Implementing Homeland Security Missions 10 Years after 9/11*, GAO-11-811, septiembre de 2011, Washington D.C., p. 114.

¹²³⁹ Con respecto al programa 10 + 2, véase UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, “New Cargo Security Requirements for maritime and importers”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/ (consultado el 20 de septiembre de 2011)

¹²⁴⁰ Vid. ESTADOS UNIDOS. UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Interim Final Rule: Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements* (Federal Register number 73 vol.. 72730-01, november 25, 2008)

transportados en el mismo buque. Por su parte, el transportista marítimo debe mandar electrónicamente la información establecida en la Regla 24 Horas, así como el Plan de Estiba del Buque (*Vessel Stow Plan*) y el Mensaje del Estatus del Contenedor (*Container Status Messages*), a la agencia CBP¹²⁴¹. El Plan de Estiba del Buque debe ser enviado dentro de las 48 horas posteriores a la salida del buque de la última escala previa a un puerto estadounidense. En cambio, el transportista marítimo debe enviar el Mensaje de Estatus del Contenedor dentro de las 24 horas posteriores a la recepción del contenedor. La CBP utiliza el plan de estiba del buque para identificar los contenedores, que no han sido manifestados. Además, el Plan de Estiba del Buque también es empleado para establecer la localización física de los contenedores peligrosos o de alto riesgo, que estén a bordo del buque. Por su parte, la CBP emplea la información del Mensaje de Estatus del Contenedor para conocer los movimientos del contenedor dentro de la cadena de suministro.

¹²⁴¹ Al respecto, el Departamento de Seguridad Nacional (*New Cargo Security Requirements for Maritime Carriers and Importers*, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/, (consultado el 30 de noviembre de 2008)) menciona que el Plan de Estiba del Barco servirán para los siguientes fines: identificar los contenedores no manifestados en la notificación anticipada de carga; situar la mercancía peligrosa; y/o ubicar los contenedores de carga de alto riesgo dentro del barco. A su vez, el Mensaje de Estatus de Carga servirá para rastrear el movimiento físico del contenedor y saber como se desplaza el contenedor a través la cadena de distribución.

CAPÍTULO IX

LOS PROGRAMAS DE LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Sumario

39 La Agencia Europea de Seguridad Marítima (European Maritime Safety Agency). 40 La transposición del Código PBIP en el ordenamiento comunitario. 41 La notificación anticipada de entrada y salida del buque. 42 Las medidas de protección marítima del Código Comunitario Aduanero. 43 Las cláusulas del manifiesto anticipado de carga para los contratos de fletamentos.

El transporte marítimo es un sector importante para el comercio exterior de la Unión Europea, ya que sus Estados miembro transportan más del 90% de su comercio exterior y aproximadamente el 40% del comercio intracomunitario, por vía marítima¹²⁴². Por tal razón, la Unión Europea no se quedó pasiva ante los atentados del 11-S.

En 2005, el Consejo de la Unión Europea desarrolló la Estrategia Antiterrorista de la Unión Europea (*European Union Counter-Terrorism Strategy*)¹²⁴³. Dicha estrategia está basada en los siguientes pilares¹²⁴⁴: prevenir, proteger, perseguir y responder.

En particular, el pilar de protección de la Estrategia Antiterrorista de la Unión Europea tiene como objetivos proteger a los ciudadanos y las infraestructuras, así como reducir la vulnerabilidad de la Unión Europea en contra de un ataque terrorista, por medio de la mejora de la protección de las fronteras, el transporte y las infraestructuras críticas. La Estrategia

¹²⁴² Véase al respecto AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA, Por una Navegación más Segura y Limpia en la Unión Europea, Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2006, p.2

¹²⁴³ Vid. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, The European Union Counter-Terrorism Strategy, 14469/4/05 REV 4, Brussels, 30 November 2005, obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm (consultado el 28 de septiembre de 2011).

¹²⁴⁴ Sobre los pilares de la Estrategia Antiterrorista de la Unión Europea, véase EUROPEAN COMMISSION, "Fight against terrorism", obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm (consultado el 27 de septiembre de 2011)

Antiterrorista de la Unión Europea señala que los Estados miembro deben trabajar conjuntamente para desarrollar estándares de protección marítima, para reforzar la seguridad y protección de los puertos marítimos. Además, las medidas de protección marítima deben estar basadas en la evaluación de la amenaza y del riesgo.

Asimismo, la Estrategia Antiterrorista de la Unión Europea indica que los Estados miembro deben trabajar globalmente con otros países y las organizaciones internacionales competentes para evitar la proliferación y el tráfico de materiales químicos, biológicos, radiológicos y nucleares, así como de armas pequeñas o ligeras. Sobre este particular, podemos señalar que la preocupación por el tráfico ilícito de materiales nucleares también está presente en la Estrategia Nacional para la Protección Marítima de los Estados Unidos. Por tales motivos, la Unión Europea colabora con los Estados Unidos en el marco de la Iniciativa para la Seguridad del Contenedor¹²⁴⁵.

En el mismo sentido, el libro verde sobre la política marítima de la Unión Europea señala que existen riesgos antropogénicos para la protección marítima como son el contrabando, las migraciones ilegales, la piratería y el terrorismo¹²⁴⁶. Los Estados miembro puede combatir tales riesgos y amenazas por medio del cumplimiento de las normas de protección marítimas, como el control de los buques por el Estado rector del puerto. Además, la lucha en contra de las amenazas a la protección marítima requiere la unificación de la legislación nacional respectiva de los Estados miembro y la aplicación de los instrumentos internacionales, como el Código PBIP.

Con base en la estrategia antiterrorista y en el libro verde sobre política

¹²⁴⁵ Sobre el particular, véase CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, *Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares...* cit., p. 30.

¹²⁴⁶ Con respecto a los riesgos antropogénicos de la protección marítima, véase CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, *Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares...* cit., p. 22.

marítima de la Unión Europea, la Comisión y el Parlamento europeo han desarrollado un marco legal comunitario en materia de protección marítima, cuya finalidad es reforzar la protección de los buques y las instalaciones portuarias ¹²⁴⁷. Las principales disposiciones de dicho marco legal comunitario están contenidas en el Código Aduanero Común, el Reglamento (CE) No. 725/2004 y la Directiva 2005/65/CE ¹²⁴⁸. Tales regulaciones comunitarias tomaron en cuenta los programas y las prácticas adoptadas por organismos internacionales competentes y por otros países.

Las regulaciones en comento han unificado los estándares de protección marítima de los Estados Miembro. Además, la Comunidad Europea ha sido dotada de competencias exclusivas en materia de protección marítima. Por lo tanto, los Estados miembro tienen un margen acotado de libertad para implementar medidas de protección marítimas.

A continuación analizaremos las principales regulaciones comunitarias en materia de protección marítima y la Agencia Europea de Seguridad Marítima, que está apoyando la implementación de las medidas de protección marítima por parte de los Estados miembro.

¹²⁴⁷ Al respecto, la Unión Europea expidió los siguientes reglamentos y directivas: UNIÓN EUROPEA. Reglamento (CE) no. 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6/91); UNIÓN EUROPEA. Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28/39); UNIÓN EUROPEA. Reglamento (CE) No 1875/2006 de la Comisión de 18 de diciembre de 2006 por el que se modifica el Reglamento (CEE) No 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) No 2913/92 del Consejo por el que se establece el código aduanero comunitario (Diario Oficial de la Unión Europea No. L 360/64, de fecha 19/12/2006); y UNIÓN EUROPEA. Reglamento (CE) n° 648/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de abril de 2005, que modifica el Reglamento (CEE) 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el Código Aduanero Común (DO 4.5.2005 L 117 p. 13/19). Asimismo, la Comisión Europea está estudiando la propuesta presentada por el Consejo, el Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativa a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad en la cadena de distribución {SEC(2006)251}.

¹²⁴⁸ Al respecto, véase COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, EU ACTION PLAN ON COMBATING TERRORISM, 5771/1/06 REV 1, Brussels, 13 february 2006, pp. 7-9, obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm (consultado el 29 de septiembre de 2011).

39 La Agencia Europea de Seguridad Marítima (*European Maritime Safety Agency*)

En una primera etapa, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (*European Maritime Safety Agency*, EMSA) fue establecida para garantizar un nivel de seguridad marítima alto, efectivo y uniforme, así como para prevenir y generar respuestas contra la contaminación procedente de buques, en la Unión Europea¹²⁴⁹. Por lo tanto, la EMSA daba soporte técnico y científico a la Comisión Europea y a los Estados miembro en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de los buques. En una segunda etapa, el mandato de la EMSA ha sido ampliado por medio del Reglamento (CE) 1406/2002, para abarcar las medidas de protección marítima¹²⁵⁰. En consecuencia, la EMSA actualmente da soporte técnico y científico a la Comisión Europea y a los Estados miembro para implementar la legislación comunitaria sobre seguridad, marítima protección marítima y prevención de contaminación procedente de buques, para vigilar la implementación de la legislación comunitaria en la materia, y para evaluar la efectividad de las medidas adoptadas con base en la legislación comunitaria correspondiente¹²⁵¹.

En materia de protección marítima, la EMSA tiene dos funciones. La primera función de la EMSA es brindar apoyo técnico y científico a la Comisión Europea para verificar el cumplimiento de la legislación comunitaria en materia de protección marítima, por parte de los buques y de los Estados miembro¹²⁵². La segunda función de la EMSA es desarrollar y gestionar la

¹²⁴⁹ En relación a los antecedentes de la EMSA, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Origins & Tasks", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/about.html> (consultado en 28 de septiembre de 2011). Asimismo, EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Work Programme 2011", pp. 12-20, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/> (consultado el 29 de septiembre de 2011)

¹²⁵⁰ Vid. UNIÓN EUROPEA, Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DOCE número L208, del 5 de octubre de 2002, pp. 1-9)

¹²⁵¹ Al respecto, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Annual Report 2010", pp. 12-16, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/> (consultado el 29 de septiembre de 2011)

¹²⁵² Sobre las funciones de la EMSA sobre protección marítima. Véase EUREOPAN

información de la Unión Europea en materia de protección marítima.

En relación a la primera función de la EMSA, podemos señalar que la Directiva 2009/16/CE y el Reglamento 725/2004 regulan las funciones y competencias necesarias de la EMSA para verificar el cumplimiento de la legislación comunitaria en materia de protección marítima.

En primer lugar, la EMSA realiza inspecciones a los buques y las organizaciones de protección reconocidas, para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento 725/2004 y del Reglamento 391/2009¹²⁵³. En 2010, la EMSA inspeccionó 33 buques y 14 organizaciones de protección reconocidas.

En segundo lugar, con base en la Directiva 2009/16/CE, la EMSA realiza visitas de reconocimiento a las administraciones marítimas y a los puertos de los Estados miembro para comprobar el cumplimiento de las disposiciones comunitarias sobre control por el Estado rector, por parte de cada uno los Estados miembro¹²⁵⁴.

Además, la EMSA colabora en el desarrollo de un sistema comunitario armonizado para la formación y evaluación de las competencias de los inspectores de los Estados miembro, que están encargados del control de

MARITIME SAFETY AGENCY, "Full list of EMSA visits & inspections", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/visits-member-states/item/186.html?cuscat=89> (consultado el 26 de septiembre de 2011). También, EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Maritime Security Overview", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/maritime-security.html> (consultado el 28 de septiembre de 2011).

¹²⁵³ Con respecto a las inspecciones de los buques y de las organizaciones de protección reconocidas por parte la EMSA, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Annual Report 2010... cit., p. 30. También, EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Chronological List of Inspections of Recognised Organisations", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/visits-member-states/item/186.html?cuscat=89> (consultado el 24 de septiembre de 2011).

¹²⁵⁴ Sobre el particular, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Maritime Security Overview... cit.; EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Annual Report 2010", p. 31; y EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Work Programme 2011... cit., p. 36.

los buques por parte del Estado rector del puerto¹²⁵⁵. Igualmente, la EMSA efectúa visitas de inspección a terceros países para comprobar el sistema de certificación y educación marítima para la gente del mar, con base en los estándares mínimos de la Directiva 2008/106/CE¹²⁵⁶.

Con respecto a la segunda función de la agencia comunitaria en comento, podemos mencionar que la EMSA gestiona la información derivada del cumplimiento de la Directiva 2009/16/CE¹²⁵⁷. La EMSA administra dicha información a través del sistema Thetis¹²⁵⁸. Por lo tanto, los Estados miembro deben proporcionar a la EMSA toda la información relacionadas con el cumplimiento del régimen de control del buque por el Estado rector del puerto. Como ya hemos indicado, la transposición de la Directiva 2009/16/CE en el ordenamiento interno español es realizada mediante el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La EMSA utiliza dicha información para determinar el perfil de riesgo de los buques y los buques que deberán inspeccionarse¹²⁵⁹. Igualmente, la EMSA emplea la información antes mencionada para calcular el nivel de cumplimiento de los compromisos de inspección para cada Estado miembro. Además, con base en la información aportada por los Estados miembro, la EMSA publica y actualiza la lista de la Unión Europea de Buques Prohibidos, que tienen denegado el acceso a puerto, con los artículos 16 y 21.4 de la

¹²⁵⁵ En estos términos, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Port state control", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html> (consultado el 30 de septiembre de 2011)

¹²⁵⁶ Vid. UNIÓN EUROPEA. Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida) (DOUE número L 323, del 3 de diciembre de 2008, pp. 33-61)

En relación a las inspecciones a terceros países por parte de la EMSA, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Work Programme 2011... cit., p. 36

¹²⁵⁷ Sobre la gestión de la información derivada de la Directiva 2009/16/CE, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Work Programme 2011... cit., pp. 14-15. También EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "THETIS", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/thetis.html> (consultado el 30 de septiembre de 2011)

¹²⁵⁸ La base de datos de la EMSA puede ser consultada en: EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Thetis... cit.

¹²⁵⁹ Vid. EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Work Programme 2011... cit., pp. 28-29.

Directiva 2009/16/CE¹²⁶⁰.

En 2010, los Estados parte del Memorándum de París realizaron 24,058 inspecciones sobre buques con pabellón extracomunitario¹²⁶¹. Como resultado de tales inspecciones, 790 buques fueron detenidos. En materia de protección marítima, las autoridades de los Estados parte del Memorándum de París detectaron 865 deficiencias relacionadas con el cumplimiento del marco normativo internacional de protección marítima. En particular, España cumplió con el compromiso del 25%, ya que inspeccionó 2,093 de los 6,844 buques que hicieron escala en alguno de sus puertos, de los cuales 95 barcos fueron detenidos.

La EMSA también implementa medidas para combatir las amenazas a la protección marítima. La EMSA utiliza la información del Sistema de Identificación Automática (*Automatic Identification System*) y del Sistema de Seguimiento de Largo Alcance (*Long-range identification and tracking*) para rastrear los buques con pabellón comunitario y vigilar el tráfico marítimo¹²⁶². Con base en ambos sistemas, la EMSA ha desarrollado la Herramienta Antipiratas (Anti-piracy Tool), cuya finalidad es apoyar las labores de las fuerzas navales de los Estados miembro, que están localizadas frente a las

¹²⁶⁰ Con respecto a la lista de la Unión Europea de Buques Prohibidos, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY. "EU List of Banned Ships", obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/item/494.html?cuscat=120> (consultado el 28 de septiembre de 2011).

La Lista de la Unión Europea de Buques Prohibidos puede ser examinada en el Sistema THETIS de la EMSA, obtenido en: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access> (consultado el 29 de septiembre de 2011).

¹²⁶¹ En relación a las inspecciones y detenciones realizadas por los Estados parte de Memorándum de París, véase PARIS MOU ON PORT STATE CONTROL, "Annual Report 2010", The Hague, 2011, obtenido en: http://www.parismou.org/Publications/Annual_reports/ (consultado el 30 de septiembre de 2011).

¹²⁶² En relación al Sistema de Identificación Automática y al Sistema de Seguimiento de Largo Alcance, véase, INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "Long-range identification and tracking (LRIT)", obtenido en: <http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/lrit.aspx> (consultado el 29 de septiembre de 2011). También, INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "AIS transponders", obtenido en: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx> (consultado el 29 de septiembre de 2011)

costas de Somalia¹²⁶³. Las armadas europeas utilizan dicha herramienta para vigilar el tráfico marítimo en la zona de riesgo y localizar a los buques mercantes en peligro de ataque pirata.

40 La transposición del Código PBIP en el ordenamiento comunitario

La Unión Europea, como ya hemos advertido, busca unificar los estándares de protección marítima de cada uno de los Estados miembro. Por tal motivo, la Unión Europea ha adoptado el Reglamento 725/2004 para garantizar la aplicación e interpretación homogénea del Código PBIP entre todos los Estados Miembro¹²⁶⁴.

El Reglamento 725/2004 amplía el ámbito de aplicación de las disposiciones del Código PBIP, debido a que el ordenamiento comunitario en comento también es aplicable a los buques que realizan viajes nacionales en el interior de la Unión Europea como de sus instalaciones portuarias¹²⁶⁵. En cambio, todas las disposiciones del Reglamento 725/2004 no son aplicables para los puertos que ocasionalmente presten servicio al tráfico marítimo internacional. En tales casos, los Estados miembro pueden determinar una serie de medidas alternativas para tales puertos comunitarios.

La Parte B del Código PBIP, como ya hemos mencionado, contiene determinadas orientaciones que no tiene el carácter obligatorio¹²⁶⁶. No obstante, el Reglamento 725/2004 da el carácter obligatorio a determinadas disposiciones de la Parte B del Código.

El Reglamento 725/2004 señala que cada Estado Miembro está obligado a

¹²⁶³ Sobre el Herramienta Antipirata de la EMSA, véase EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, "Annual Report 2010... cit., p. 25

¹²⁶⁴ Vid. Reglamento (CE) No 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Diario Oficial de la Unión Europea L 129/6, de 29/04/2004).

¹²⁶⁵ Vid. el artículo 3.2 del Reglamento 725/2004

¹²⁶⁶ Vid. el artículo 3.5 del Reglamento 725/2004

designar una autoridad de protección marítima competente, cuya objetivos sean coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación de las medidas de protección marítima, por parte de los buques y de las instalaciones portuarias.

La Autoridad de Protección Marítima de cada Estado miembro, como ya hemos advertido, debe exigir a todos los buques que deseen entrar a alguno de sus puertos el envío anticipado del certificado internacional de protección y los niveles de protección en los que opera el buque, con una antelación mínima de 24 horas o, en viajes de duración inferior a 24 horas, al momento de zarpar del puerto anterior. En el caso de España, el agente consignatario del buque envía a la Autoridad española competente la información sobre protección marítima, por medio del Documento Único de Escala, con base en la Orden FOM/1194/2011.

El régimen del control de buques en los puertos europeos, como ya hemos mencionado, está desarrollado con base en el Memorándum de París, de 1982. Actualmente, la legislación vigente de la Unión Europea en dicha materia está integrada por el Memorándum de París y la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009.

El régimen de control de buque por el Estado rector del puerto derivado de la Directiva 2009/16/CE y del Memorándum de París también abarca las disposiciones del Código PBIP. Así ocurre, por ejemplo con las facultades del Estado rector del puerto para inspeccionar, demorar, detener, restringir las operaciones o expulsar un buque extranjero del puerto, cuando el Estado ribereño sospeche o, en su caso, compruebe que dicha nave no cumple con las disposiciones del Código PBIP¹²⁶⁷. En concreto, el Directiva 2009/16/CE estipula que los Estados miembro pueden realizar una inspección inicial sobre un buque con pabellón extranjero para revisar el certificado el

¹²⁶⁷ *Vid. supra* el apartado 36.

protección de dicha nave¹²⁶⁸. Igualmente, los Estados miembro pueden realizar una inspección detallada sobre un buque no comunitario para verificar el debido cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP¹²⁶⁹.

La EMSA, como ya hemos indicado, realiza visitas de inspección para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) 725/2004, por parte de cada uno de los Estados Miembro.

La Comunidad Europea, como ya hemos indicado, es la única autoridad competente para garantizar la correcta aplicación del marco jurídico comunitario sobre protección marítima y para discutir con otros Estados de la OMI sobre la correcta aplicación y desarrollo del Código PBIP. El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea confirmó las competencias exclusivas de la Comunidad Europea en materia de protección marítima por medio de la sentencia nº C-45/07, de 12 de febrero de 2009¹²⁷⁰.

41 La notificación anticipada de entrada y salida del buque

Las autoridades portuarias de los Estados miembro deben requerir una solicitud de escala, de asignación de atraque y de despacho de buque, en cada uno de sus puertos. En España, los agentes consignatarios de buque realizan la solicitud de escala y de despacho de buque por medio del Documento Único de Escala¹²⁷¹. La información del documento en comento

¹²⁶⁸ Vid. anexo IV de la Directiva 2009/16.

¹²⁶⁹ Vid. anexo V de la Directiva 2009/16;.

¹²⁷⁰ Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, Asunto C-45/07: Sentencia del Tribunal de Justicia (SALA Segunda) de 12 de febrero de 2009- Comisión de las Comunidades Europeas/República Helénica (DOUE no. C 82, del 4 de abril de 2009, p. 3)

¹²⁷¹ En relación al Documento Único de Escala en los puertos españoles, véase PORT DE BARCELONA, "Procedimiento de solicitud y gestión de atraques en el Puerto de Barcelona", Barcelona, 2003, p. 21, obtenido en: http://www.portdebarcelona.es/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/896cf3f3-c778-4c27-8d29-6d5bd9fe5199/Procedimiento_PIDE_en_Puerto_de_Barcelona.pdf (consultado el 6 de octubre de 2011). También, VALENCIA PORT, "Gestión de Escalas", obtenido en: <http://www.valenciaportpcs.net/web/Servicios/Puerto/Gestion-de-Escalas.aspx> (consultado el 6 de octubre de 2011); PUERTO DE MÁLAGA, Guía para los usuarios del puerto, Málaga, 2010, pp. 20-25, obtenido en:

esta integrada por los siguientes elementos¹²⁷²: 1) los datos del buque y del agente consignatario; 2) la fecha y los datos relativos a la escala o al despacho solicitado; 3) la información de la carga peligrosa transportada, para descargar o cargar en el puerto requerido; 4) los datos de la mercancía peligrosa en tránsito; 5) la información relacionada con la protección del buque; 5) la lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros; y 6) la declaración de residuos.

El Aviso de Arribo/Salida es la medida homóloga del Documento único de Escala en los Estados Unidos¹²⁷³. Al respecto, podemos mencionar que el ámbito de aplicación de ambas notificaciones abarca a los buques que desean entrar o salir del puerto¹²⁷⁴. Además, ambas notificaciones de arribo o de salida del buque contienen la información de protección del buque, que deriva del cumplimiento del Reglamento (CE) 725/2004.

En contraste, el Documento Único de Escala y el Aviso de Arribo/Salida de los Estados Unidos tienen varias diferencias. En primer término, podemos señalar que el Aviso de Arribo/Salida, como ya hemos mencionado, debe ser enviado a los Guarda Costas de los Estados Unidos, con una antelación mínima de 96 horas de la entrada o salida de los puertos estadounidenses. En cambio, los plazos de presentación del Documento Único de Escala derivan de la Directiva 2009/16/CE y del Real Decreto 1737/2010¹²⁷⁵. Como regla general, el agente consignatario de buque debe presentar el Documento Único de Escala, al menos 24 horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias españolas. En el caso de buques con pabellón extranjero y que puedan ser objeto de una inspección ampliada con base en el Real Decreto 1737/2010, el sujeto responsable

<http://www.puertomalaga.com/dlfile.jsp?./descargas/PRMD.pdf> (consultado el 7 de octubre de 2011); y PUERTO DE ALGECIRAS, "el fondeo en la Bahía de Algeciras", obtenido en: <http://www.puertoalgeciras.org/2007/02/el-fondeo-en-la-baha-de-algeciras.html> (consultado el 10 de octubre de 2011).

¹²⁷² Vid. el artículo 8 de la Orden FOM/1194/2011.

¹²⁷³ En relación al Aviso de Arribo/Salida de los Estados Unidos, *vid. supra.* el apartado 38.4.

¹²⁷⁴ Vid. los artículos 10, 12 y 16 de la Orden FOM/1194/2011.

¹²⁷⁵ Vid. el artículo 9 de la Orden FOM/1194/2011

debe presentar el Documento Único de Escala, al menos con 72 horas de antelación a la hora de arribo del buque al puerto español.

En segundo lugar, podemos indicar que las autoridades portuarias españolas, con apoyo de la EMSA, emplean la información del Documento Único de Escala para determinar el perfil de riesgo de los buques y decidir cuáles buques deben ser inspeccionados con base en el Real Decreto 1737/2010. Por su parte, los Guarda Costas de los Estados Unidos, como ya hemos advertido, utilizan la información de la Notificación de Arribo/Salida para investigar la tripulación, los pasajeros y la carga de los buque. En concreto, el Documento Único de Escala es una medida para

42 Las medidas de protección marítima del Código Comunitario Aduanero

En 1992, la Unión Europea desarrolló el Reglamento (CEE) N° 2913/92 del Consejo, que fijó las bases del Código Aduanero Comunitario actual. Los objetivos de la norma comunitaria antes mencionada son los siguientes: 1) reunir las normas, los regímenes y los procedimientos aplicables a las mercancías objeto del comercio exterior de la Unión Europea.

La normativa comunitaria en comento ha sufrido varias reformas¹²⁷⁶. En concreto, el Código Aduanero Comunitario fue modificado para reforzar las exigencias en materia de protección de las mercancías importadas, por medio del Reglamento (CE) 648/2005, de 13 de abril de 2005. El reglamento antedicho introdujo la figura del Operador Económico Autorizado y la Declaración Sumaria.

¹²⁷⁶ Sobre las reformas del Código Aduanero Comunitario, véase COMISIÓN EUROPEA, “Código Aduanero Comunitario”, obtenido en: http://europa.eu/legislation_summaries/other/l11010_es.htm (consultado el 3 de octubre de 2011).

Posteriormente, el artículo 186 del Reglamento (CE) 450/2008, de 23 de abril, derogó implícitamente al Reglamento (CE) 648/2005. En consecuencia, el Reglamento (CE) 450/2008 contiene las disposiciones y procedimientos aplicables para la entrada y salida de mercancía de la Unión Europea.

El Reglamento (CE) 450/2008 retoma las figuras de Operador Económico Autorizado y de la Declaración Sumaria. El Reglamento (CE) 1875/2006, de 18 de diciembre, reglamenta las disposiciones del Código Aduanero Comunitario en materia de Operador Económico Autorizado y de Declaración Sumaria.

Con respeto a la Declaración Sumaria, podemos señalar que al igual que los programas estadounidenses CSI y "10+2", el Sistema Comunitario de Gestión de Riesgos Aduaneros y la Declaración Sumaria están relacionadas entre sí. El artículo 87 del Código Aduanero Comunitario indica que las mercancías importadas a la Unión Europea deben ser objeto de una declaración sumaria de entrada. La declaración sumaria de entrada debe presentarse electrónicamente ante la autoridad de aduanas competente antes de que las mercancías sea introducida en el territorio aduanera de la Comunidad. La declaración sumaria de entrada puede ser presentada por el transportista o, en su defecto, por el importador o el destinatario de la mercancía. Igualmente, la mercancía exportada de la Unión Europea es objeto de una declaración sumaria de salida. Las disposiciones de la declaración sumaria de entrada se aplican *mutatis mutandis* a la declaración sumaria de salida.

En el caso del transporte marítimo, el artículo 184 bis del Reglamento 1875/2006 establece que la declaración sumaria de entrada debe ser entregada en los siguientes plazos:

1. en los supuestos de mercancía contenerizada, la declaración anticipada de entrada debe ser presentada al menos 24 horas antes

- de la carga en el puerto de salida;
2. En los casos de cargamentos a granel o a granel en embalajes, la declaración sumaria de entrada tiene que ser mandada con 4 horas de antelación a su llegada al primer puerto de la Unión Europea;
 3. Para la mercancía transportada entre Groenlandia, las islas Feroe, Ceuta, Melilla, Noruega, Islandia o puertos del mar Báltico, del mar del Norte, del mar Negro y del Mar Mediterráneo, y todos los puertos de Marruecos y el territorio aduanero de la Unión Europea, la declaración multicitada debe ser remitida al menos 2 horas antes de su llegada al primer puerto de la Unión Europea; y
 4. En el caso de los viajes de duración inferior a 24 horas, el documento en comento tiene que ser enviado con una antelación mínima de 2 horas antes de la llegada de la carga al primer puerto comunitario.

El transportista puede presentar la declaración sumaria de entrada después del vencimiento del plazo. No obstante, cada Estado miembro tiene la libertad para determinar la sanción aplicable a tales omisiones, dentro de su legislación nacional.

La autoridad de aduanas del puerto de carga o descarga utiliza la información contenida en la declaración sumaria de entrada o salida para realizar un análisis de riesgos. Los principales objetivos de la gestión de riesgo son determinar el nivel de riesgo de las mercancías sujetas a revisiones aduaneras y establecer los controles aduaneros específicos de la misma. La Unión Europea busca armonizar la gestión de riesgos en cada uno de los Estados miembro a través de los siguientes elementos¹²⁷⁷: a) un Sistema Comunitario de Gestión de Riesgos Aduaneros para el intercambio de información entre los Estados miembro; b) los ámbitos prioritarios de control comunes, con base en los destinos aduaneros, los tipos de mercancía, los itinerarios comerciales, los modos de transporte y los operadores económicos; y 3) las normas y los criterios de riesgo comunes

¹²⁷⁷ Vid. el artículo 4 octies del reglamento (CE) 18756/2006

para la aplicación armonizada de los controles aduaneros en casos específicos.

Cuando un buque realiza escalas en más de un puerto comunitario, sin hacer escalas intermedias en puertos extracomunitarios, la declaración sumaria de entrada debe ser presentada ante el primer puerto de la Comunidad. En consecuencia, la autoridad aduanera de dicho puerto debe efectuar el análisis de riesgo en materia de protección de todas las mercancías transportadas en dicho buque.

En cuanto a los contenedores importados a la Unión Europea, la autoridad aduanera del puerto de descarga puede notificar al transportista marítimo que no proceda al cargado de los contenedores de alto riesgo, cuando el análisis de riesgos concluye que la introducción del contenedor en la Unión Europea representa un peligro para la protección de la Comunidad.

En el caso de las exportaciones marítimas comunitarias, la autoridad aduanera del puerto de carga utiliza la declaración sumaria de salida para determinar si el contenedor debe estar sujeto a inspecciones físicas adicionales. Con base en los controles realizados, la autoridad aduanera del puerto de carga puede negar el levante del contenedor para salida.

Respecto a la gestión de riesgos en la Unión Europea, podemos señalar que el Sistema Comunitario de Gestión de Riesgos Aduaneros tiene las mismas funciones que el Sistema de Selección Automática de los Estados. En ambos casos, un sistema informático detecta los cargamentos de alto riesgo. No obstante, las principales diferencias entre ambos sistemas de análisis del riesgo son los siguientes: 1) las autoridades aduaneras comunitarias no pueden determinar la realización de inspecciones físicas en el puerto extracomunitario; 2) las autoridades aduaneras comunitarias no tienen personal en los puertos extracomunitarios para realizar el análisis de riesgo en ese mismo puerto; y 3) las autoridades aduaneras comunitarias no

proporcionan dispositivos de inspección no intrusiva a las autoridades de los puertos extracomunitarios.

En relación al Operador Económico Autorizado, el Reglamento (CE) 450/2008 retoma el programa de certificación Operador Económico Autorizado, que emana del Marco SAFE de la OMA. El programa de Operador Económico Autorizado es un programa de certificación, que tienen el carácter de voluntario, al igual que el programa homónimo del Marco SAFE de la OMA. Por tal motivo, las empresas no están obligadas a obtener la certificación de Operador Económico Autorizado para poder exportar o importar mercancía en la Unión Europea¹²⁷⁸. En cambio, el Código Aduanero Comunitario tiene diferencias con respecto del Marco SAFE, ya que el ordenamiento comunitario contempla dos tipos de certificaciones de Operador Económico Autorizado. El artículo 13 del Código Aduanero Comunitario establece el Operador Económico Autorizado en el ámbito de la simplificación aduanera y el Operador Económico Autorizado en el ámbito de la seguridad y protección. En el primer caso, los sujetos certificados en el ámbito de la simplificación administrativa obtienen procedimientos simplificados aduaneros, por parte de las administraciones de aduanas de los Estados miembro. En el segundo tipo, las empresas certificadas en el ámbito de seguridad y protección, consiguen facilidades en materia de controles aduaneros relacionados con la seguridad y protección. Los dos tipos de certificados de Operador Económico Autorizado son reconocidos por todos los Estados Miembro reconocen estos certificados y garantizan la concesión de facilidades en los controles de seguridad. No obstante, cada uno de los Estados miembro pueden otorgar diferentes beneficios a las empresas certificadas en el ámbito de la simplificación aduanera.

El programa comunitario de Operador Económico Autorizado también tiene similitudes con el programa estadounidense C-TPAT. Sin embargo, podemos

¹²⁷⁸ Véase al respecto, CHUAH, Jason, "An analysis of the proposed EU legislation on supply chain security", publicado en *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, número 4, 2007, pp. 523-544.

señalar que una de sus principales diferencias reside en que las empresas certificadas, con base en el Código Aduanero Comunitario, no tienen obligación de requerir a sus socios comerciales la obtención del estatus de Operador Económico Autorizado. En contraste, el C-TPAT establece que las empresas participantes deben exigir a sus socios comerciales la obtención del certificado C-TPAT.

Los estándares para conseguir los dos tipos de certificación de Operador Económico Autorizado son iguales en todos los Estados. Sin embargo, los Estados miembro puede establecer algunos requisitos particulares, tomando en cuenta el tipo y tamaño de la empresa. En particular, los Estados miembro dan un trato diferenciado a las micro, pequeñas y medianas empresas, para no limitar los beneficios de la certificación de Operador Económico Autorizado a las grandes compañías transnacionales.

Los requisitos comunes para obtener alguno de los dos tipos de certificación de Operador Económico Autorizado son los siguientes: 1) una trayectoria adecuada en materia de obligaciones aduaneras y fiscales; 2) un sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de los registros de transporte; y 3) una solvencia acreditada.

El Reglamento (CE) 1875/2006 establece los requisitos específicos de cada uno de los certificados de Operador Económico Autorizado. Los requisitos particulares del Operador Económico Autorizado en el ámbito de seguridad y protección están establecidos en el artículo 14 duodécies del Reglamento (CE) 1875/2006. En el caso particular de la protección marítima, los requisitos del artículo en comento están en concordancia con el Marco SAFE de la OMA.

Las compañías navieras extracomunitarias que tengan una oficina regional en la Unión Europea pueden obtener un certificado de Operador Económico Autorizadas y, en consecuencia, los beneficios en materia de seguridad y

protección. En estos casos, las empresas navieras extracomunitarias deben cumplir con alguno de los siguientes requisitos: 1) ser titular de un certificado de protección o de seguridad internacionalmente reconocido y expedido de acuerdo con los acuerdos internacionales en materia de protección marítima; 2) ser un agente acreditado, de conforme al Reglamento (CE) No 2330/2002, y cumplir con las condiciones señaladas en el Reglamento (CE) No 622/2003; o 3) contar con un certificado expedido por un Estado no miembro de la Unión Europea, con base en un convenio bilateral de reconocimiento mutuo.

Las compañías navieras con certificado de Operadores Económicos Autorizados en el ámbito de seguridad y protección obtienen los beneficios que a continuación se mencionan¹²⁷⁹: 1) el envío de mensajes anticipados para indicar si la carga debe ser objeto de inspecciones físicas adicionales, al momento del despacho de la mercancía en la aduana marítima de entrada; 2) la facultad de realizar declaraciones sumarias de entrada y de salida simplificadas, ya que dichos documentos contienen requisitos reducidos de aportación de datos; y 3) un menor número de controles físicos y requerimientos de documentos.

Las disposiciones del Código Aduanero Comunitario sobre Operador Económico Autorizado permiten la negociación más ágil de Acuerdos de Reconocimiento Bilateral o Multilateral en materia de protección marítima, entre la Unión Europea y otros terceros países que también tengan un programa de certificación de Operador Económico Autorizado¹²⁸⁰. Al igual que los Estados Unidos, la Unión Europea realiza acuerdos bilaterales para el reconocimiento mutuo del certificado de Operador Económico Autorizado. Lo anterior posibilita que las empresas certificadas de la Unión Europea

¹²⁷⁹ *Vid.* el artículo 14 ter del Reglamento 1875/2006.

¹²⁸⁰ Sobre los acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo de la Unión Europea, véase EUROPEAN COMMISSION, "Security cooperation with third countries... cit. EUROPEAN COMMISSION, "International Customs Co-operation and Mutual Administrative Assistance Agreements", obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/international_customs_agreements/index_en.htm (consultado el 6 de octubre de 2011)

puedan conseguir los beneficios del programa AEO en otros territorios aduaneros. Asimismo, los acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo de la Unión Europea también abarcan otros aspectos de protección marítima. No obstante, debemos señalar que los Estados Unidos han suscrito un mayor número de acuerdos bilaterales en la materia que la Unión Europea.

La Unión Europea ha concretado acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo sobre el programa de certificación Operador Económico Autorizado con Suiza y Noruega¹²⁸¹. En ambos casos, los acuerdos establecen el reconocimiento de los siguientes elementos: 1) las medidas de protección, que son aplicadas a terceros países; y 2) el certificado de Operador Económico Autorizado, que es otorgado por cada una de las partes.

Además, la Unión Europea está negociando acuerdos bilaterales en la materia con los Estados Unidos, China, Japón.

En el primer caso, la Unión Europea y los Estados Unidos iniciaron acciones de cooperación para fortalecer la protección de los contenedores marítimos, en abril de 2004. Ambos países suscribieron un acuerdo bilateral para alcanzar los siguientes objetivos¹²⁸²: 1) estandarizar y armonizar los

¹²⁸¹ En relación al acuerdo entre la Unión Europea y Suiza, véase UNIÓN EUROPEA, Decisión del Consejo, de 25 de junio de 2009, relativa a la aplicación provisional y la celebración del Acuerdo entre la comunidad Europea y la Confederación Suiza relativa a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad, 2999/556/CE (DOUE número L199, del 31 de 7 de 2009, pp. 22-23). También, Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo a la Facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad (DOUE número L199, de fecha 31 de julio de 2009, pp. 24-42).

Con respecto al acuerdo entre la Unión Europea y Noruega, véase Decisión del Comité Mixto del EEE N° 76/2009, de 30 de junio de 2009, por la que se modifica el protocolo 10 relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancía y el protocolo 37 del Acuerdo EEE que contiene la lista establecida por el artículo 101(DOUE número L232, del 3 de septiembre de 2009, pp. 40-51).

¹²⁸² Vid. Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre la intensificación y ampliación del Acuerdo sobre cooperación y asistencia mutua en materia aduanera para incluir la cooperación en relación con la seguridad de los contenedores y cuestiones conexas (Diario Oficial de la Unión Europea n° L 304, de 30 de septiembre de 2004, p. 34-37).

Asimismo, en relación al acuerdo bilateral de mutuo reconocimiento entre

controles aduanales de ambas partes contratantes; y 2) ampliar el programa CSI a todos los puertos de la Unión Europea que cumplieran con los requisitos pertinentes. Además, tal acuerdo estableció dos grupos de trabajo de expertos. El primer grupo estaba encargado de evaluar el desarrollo del programa CSI en los puertos de la Unión Europea, e investigar los mejores estándares de seguridad. El segundo grupo tenía la tarea de comparar los programas de certificación de los países contratantes. Ambos grupos de trabajo publicaron sus recomendaciones en un único documento, que abarca los siguientes temas de protección¹²⁸³: los estándares mínimos para el manejo del riesgo; los procedimientos de operatividad por parte de los controles de aduanales; y los requerimientos del programa Iniciativa para la Seguridad del Contenedor para los puertos de la Unión Europea. Además, las recomendaciones de los grupos de trabajo de expertos han servido para realizar negociaciones entre los representantes de las administraciones aduaneras de la Unión Europea y los Estados Unidos, con el fin de lograr un acuerdo bilateral de reconocimiento mutuo de los programas de certificación C-TPAT y AEO¹²⁸⁴.

Con base en el trabajo del grupo de expertos, el 27 de marzo de 2008, la Unión Europea y los Estados Unidos lograron concretar un mapa de ruta hacia el reconocimiento mutuo de los programas AEO y C-TPAT¹²⁸⁵. Dicho

los Estados Unidos y la Unión Europea, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Abridged External Partner Version of the U.S.-EU Joint Customs Cooperation Committee Roadmap Towards Mutual Recognition of Trade Partnership Programs", obtenido en: http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border_security/international_operations/partnership_s/recog_roadmap.ctt/recog_roadmap.pdf (consultado el 4 de octubre de 2011). Además, DELEGACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA PARA LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, "Securing Trade: The EU's Approach to Port and Maritime Container Security", publicado en *euinsight, Unión Europea*, volumen 21, julio de 2008. Igualmente, EUROPEAN COMMISSION, "Security cooperation with third countries... cit.

¹²⁸³ Vid. EUROPEAN COMMUNITY-UNITED STATES EXPERTS GROUP, "Customs Cooperation on transatlantic supply chain security", obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/csi_recomm_sum_en.pdf (consultado el 3 de octubre de 2011).

¹²⁸⁴ Sobre el tema, véase, EUROPEAN COMMISSION, "Security cooperation with third countries... cit.

¹²⁸⁵ En estos terminus, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION/EUROPEAN COMMISSION TAXATION AND CUSTOMS UNION DIRECTORATE, EU/NR 25/08: US Customs and Border Protection and European

mapa de ruta señala las acciones que deben realizar ambas partes contratantes, en las siguientes áreas: 1) operacional/técnica; 2) legal; y 3) beneficios otorgados a los participantes del programa AEO/C-TPAT. Actualmente, ambas autoridades aduaneras no han podido concreta un acuerdo de reconocimiento mutuo en la materia¹²⁸⁶.

Con respecto al segundo caso, la cooperación aduanera entre la Unión Europea y China en materia de protección marítima aumentó en septiembre de 2006. En dicha fecha, ambos territorios aduaneros lanzaron el plan de colaboración en materia de protección de la cadena de suministro, denominado Proyecto Piloto de Carriles Comerciales Rápidos y Protegidos (*Smart and Secure Trade Lane Pilot Project*)¹²⁸⁷. Tal proyecto está diseñado para mejorar la cooperación en la protección de la cadena de suministro y alcanzar un acuerdo de reconocimiento mutuo de las medidas de protección y del certificado de Operador Económico Autorizado. En materia de protección marítima, ambas autoridades aduaneras utilizan dicho programa para probar las medidas de protección que son aplicadas a los cargamentos de contenedores marítimos de ambas partes y para mejorar el intercambio de información entre las autoridades aduaneras de estos dos países. En consecuencia, las autoridades aduaneras del Reino Unido, Holanda y China han comenzado a intercambiar información electrónica, relativa a los contenedores marítimos cargados en China, que tienen como destino final

Commission. Roadmap Towards Mutual Recognition of Trade Partnership Programs, January 2009, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/roadmap_abridged_en.pdf (consultado el 4 de octubre de 2011).

¹²⁸⁶ Al respecto, véase UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Mutual Recognition... cit.

¹²⁸⁷ Vid. Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República Popular China sobre Cooperación y Asistencia Administrativa Mutua en Materia Aduanera, Decisión del Consejo, de 16 de noviembre de 2004 (DOUE L 375, del 23 de diciembre de 2004, pp. 19-26).

Sobre las relaciones entre la Unión Europea y China en materia de cooperación aduanera y protección marítima, véase EUROPEAN COMMISSION, "Customs: co-operation agreement initialled with People's Republic of China", IP/04/599, obtenido en: <http://europa.eu/rapid/searchAction.do> (consultado el 5 de octubre de 2011). Además, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO, Review of Maritime Transport 2007, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2007, p. 105.

los puertos de Rotterdam, Felixstowe o Shenzhen. Actualmente, ambos países están negociando el acuerdo de mutuo reconocimiento del programa Operador Económico Autorizado.

Igualmente, Japón y la Unión Europea están realizando encuentros entre expertos en el programa Operador Económico Autorizado de los dos países, con el fin de estudiar las medidas de protección de ambas administraciones aduaneras y de analizar la posibilidad de desarrollar un acuerdo de reconocimiento mutuo en materia del programa de certificación Operador Económico Autorizado¹²⁸⁸.

43 Las cláusulas del manifiesto anticipado de carga para los contratos de fletamentos

Las disposiciones del Código Aduanero Comunitario sobre el manifiesto anticipado de carga generan derechos y obligaciones para los sujetos involucrados en los contratos de fletamento. En concreto, algunas asociaciones internacionales, como la BIMCO, han realizado cláusulas tipo para ser incorporadas en los contratos de fletamento por tiempo y por viaje. Las partes de un contrato de fletamento por tiempo o por viaje pueden incorporar dichas cláusulas al contrato, cuando la mercancía transportada es importada, exportada o, en su caso, está en tránsito a través de algún puerto de la Unión Europea.

En el caso de la cláusula de la declaración avanzada de carga de la Unión Europea para fletamento por tiempo de la BIMCO (*EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties*) establece que el fletador debe presentar la Declaración Avanzada de Carga ante la autoridad de aduanas competente. En consecuencia, el fletador asume el papel del cargador para los efectos de tales regulaciones. Además, el fletador debe realizar las

¹²⁸⁸ Al respecto, véase EUROPEAN COMMISSION, "Security cooperation with third countries... cit.

siguientes acciones: 1) obtener un número de registro de operador económico; 2) proporcionar al propietario del buque una constancia del registro de operador económico; y 3) presentar una declaración sumaria de entrada, por vía electrónica, a la administración aduanera comunitaria, para posteriormente proporcionar una copia de la declaración sumaria de entrada cumplimentada al propietario del buque.

La cláusula en comento establece que el fletador debe indemnizar al propietario, por todos los daños y las pérdidas generadas por el incumplimiento de las normas relacionadas con la Declaración Avanzada de Carga. Asimismo, el buque debe permanecer en arrendamiento durante todo el tiempo que el buque esté detenido por la autoridad marítima, como consecuencia del incumplimiento de las reglas de la Declaración Avanzada de Carga.

Con respecto a la cláusula de declaración avanzada de carga de la Unión Europea para fletamento por viaje de la BIMCO (*EU Advance Cargo Declaration Clause for Voyage Charter Parties*), el propietario del buque debe cumplir con todas las obligaciones derivadas de la Declaración Anticipada de Carga, salvo acuerdo en contrario. En caso contrario, el propietario es responsable ante el fletador de todas las pérdidas, los gastos y los daños generados por el incumplimiento del propietario de dicha obligación. Por su parte, el fletador debe proporcionar al propietario toda la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del cumplimiento de la Declaración Anticipada de Carga. En consecuencia, el fletador debe indemnizar al propietario del buque por todas las pérdidas, los daños, los gastos y las penalidades ocasionadas por las omisiones.

CAPÍTULO X

LA PROTECCIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO

Sumario

44 La relación México-Estados Unidos y su influencia en los programas de protección marítima de México. 45 Las particularidades de la protección marítima en México. 46 La implementación del Código PBIP en México. 47 El manifiesto anticipado de carga: las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior. 48 El aviso de arribo de buque. 49 La Alianza para el Comercio Seguro.

44 La relación México-Estados Unidos y su influencia en la protección marítima en México

Los vínculos económicos y políticos existentes entre los Estados Unidos y México repercuten en el área de la seguridad nacional de ambos países. En particular, los factores geográficos, económicos y políticos de dichos países han desencadenado modificaciones en las medidas de protección marítima de México¹²⁸⁹. Por tal motivo, las disposiciones sobre protección marítima de México deben ser analizadas a la luz de los vínculos económicos, sociales, económicos y geográficos, que existen entre México y los Estados Unidos.

En la parte geográfica, México comparte más de 3,000 kilómetros de frontera terrestre con los Estados Unidos. Esta franja fronteriza es aprovechada por las empresas maquiladoras para ubicar su infraestructura en las ciudades fronterizas mexicanas, y así sacar ventaja de la situación geográfica. Lo anterior da como resultado que uno de cada seis contenedores participantes en el comercio exterior de México se transporte

¹²⁸⁹ Sobre este particular, véase CASTAÑEDA, Jorge G., "Agua Turbulenta", publicado en el *Periódico Reforma*, sección internacional, 11 de septiembre de 2002; CASTAÑEDA, Jorge G., "La matrícula consular", publicado en el *Periódico Reforma*, sección primera, 13 de agosto de 2003; RAMOS GARCÍA, José María, "la política de seguridad fronteriza de Estados Unidos: estrategias e impactos binacionales", publicado en *Foro Internacional*, volumen XLIV, número 4, 2004, pp. 613-634; y SHIAVON, Jorge A./VELÁZQUEZ FLORES, Rafael, "El 11 de septiembre y la relación México-Estados Unidos: ¿Hacia la securitización de la agenda?", publicado en la *Revista Enfoques*, volumen VI, número 08, pp. 61-85.

por vía marítima¹²⁹⁰.

Asimismo, la industria maquiladora de la frontera norte de México también está vinculada con las rutas marítimas comerciales que existen entre América del Norte y los países asiáticos¹²⁹¹. La industria maquiladora mexicana obtiene sus insumos de producción a través de las importaciones procedentes del continente asiático. Dichas importaciones son transportadas por mar, desde los puertos chinos hasta las terminales portuarias mexicanas del océano Pacífico. Además, los puertos marítimos de la costa este de los Estados Unidos están sobrepasando su capacidad de manejo de contenedores, lo cual es visto como una oportunidad comercial por parte de los puertos mexicanos. Por lo tanto, el gobierno mexicano está impulsando a los puertos mexicanos del oeste del país, para que dichas terminales portuarias puedan ser nodos de conexión entre Asia y América del Norte.

En el aspecto económico, México tiene un acuerdo comercial con los Estados Unidos y Canadá, denominado Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). El TLCAN entró en vigor el 1 de enero de 1994. Desde esa fecha a la actualidad, las empresas mexicanas han

¹²⁹⁰ Al respecto, los investigadores del Instituto Mexicano del Transporte, CARLOS MARTNER y ARTURO PÉREZ (“Evolución y Tendencia del Movimiento del Contenedores de Comercio Exterior en México, 1996-2012 (Cajas)”, publicado en *Instituto Mexicano del Transporte*, número 101, agosto 2006, s/p.) señalan que la contenerización en México tiene particularidades respecto al resto del mundo. Si bien, en el comercio internacional el contenedor está vinculado al transporte marítimo, esta tendencia no es seguida por el comercio exterior de México, ya que cinco de cada seis contenedores cruza la frontera norte por vía terrestre.

¹²⁹¹ Sobre este particular podemos señalar que el tráfico marítimo de contenedores en México crece cada año. Las importaciones por vía marítima provenientes de Asia aumentaron 43.8%, de 2005 a 2006. Durante el mismo periodo, las exportaciones por vía marítima crecieron 32.3%, siendo Asia el destino con mayor flujo, 52.9% de los contenedores exportados tiene como destino ese continente. Los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz tienen una capacidad de carga contenerizada de 2.8 millones de TEUs por año. Tanto el puerto de Manzanillo como el puerto de Lázaro Cárdenas han hecho pruebas para movilizar contenedores procedentes del continente asiático a los Estados Unidos. Vid. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Proyecto Multimodal Punta Colomet en Baja California, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C., México, 2008, pp. 7-14; SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, Plan de Modernización de Aduanas, Secretaría de Hacienda y Crédito público, México, 2007, pp. 73-74; y MALDONADO CARRASCO, Ana Grisela, “Competitividad de los puertos mexicanos”, publicado en la revista mexicana *Comercio Exterior*, volumen 58, número 2, febrero de 2008, México, pp. 152-164.

cuadruplicado sus exportaciones a los Estados Unidos ¹²⁹². En consecuencia, durante los últimos cinco años, el 86% de las exportaciones mexicanas van dirigidas a ese país ¹²⁹³. La mayoría de tales exportaciones son transportadas por vía terrestre, ya que 300 mil vehículos y 800 millones de dólares en mercancía cruzan diariamente la frontera México-Estados Unidos ¹²⁹⁴. No obstante, el transporte marítimo es la segunda forma de movilización de las exportaciones mexicanas ¹²⁹⁵.

La relación política de México y los Estados Unidos ha influido en las medidas de protección marítima de México. Antes de los atentados del 11-S, México estaba negociando un acuerdo migratorio con los Estados Unidos. No obstante, los actos terroristas del 11-S generaron que los Estados Unidos centraran la agenda política con México en el tema de seguridad nacional y, en especial, en asuntos de protección ¹²⁹⁶. Por lo tanto, los gobiernos de México y los Estados Unidos han establecido esquemas de cooperación encaminados a mejorar la protección del transporte de

¹²⁹² En estos términos, véase SUBSECRETARÍA DE NEGOCIACIONES COMERCIALES INTERNACIONALES, *El TLCAN; 12 años de éxito*, Secretaría de Economía, marzo de 2006, México, p. 1

¹²⁹³ Vid. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, “Banco de Información Económica BIE”, obtenido en: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/> (consultado el 10 de noviembre de 2011).

¹²⁹⁴ En ese sentido, véase SMITH RAMOS, Kenneth, “Análisis y perspectivas del TLCAN”, presentación realizada en *el marco de la Reunión Preparatoria para la XLV Reunión Interparlamentaria*, México-Estados Unidos, 20 de febrero de 2006, México, p.15.

¹²⁹⁵ Sobre el tema, véase Estadísticas de Transporte de América del Norte con base en información de INEGI. Citado en SECRETARÍA DE ECONOMÍA, *Agenda de Competitividad en Logística 2008-2012*, México, 2008, p. 18

¹²⁹⁶ El exsecretario de relaciones exteriores de México, JORGE CASTAÑEDA (“Aguas Turbulentas.. cit.; pp. 3-6.) menciona que antes del 11-S, México y Estados Unidos estaban negociando un acuerdo en materia migratoria con los siguientes fines: la regulación migratoria de tres millones de mexicanos indocumentados establecidos en los Estados Unidos; la creación de acuerdos de empleo temporal para trabajadores mexicanos; el otorgamiento de visas de residencia para mexicanos; la eliminación de la violencia fronteriza; y la generación de oportunidades de desarrollo en el territorio de México, por parte del gobierno mexicano. Los atentados del 11 de septiembre de 2001 cambiaron la relación bilateral. A partir de los atentados en Nueva York, Los Estados Unidos pusieron como principal prioridad internacional el combate contra el terrorismo. El 5 de octubre de 2001, George W. Bush y Vicente Fox Quezada realizaron una reunión para crear una agenda de seguridad regional, en la cual se acordaron responsabilidades conjuntas, colectivas y compartidas en materia de seguridad. En dicha reunión se estableció introducir el tema de seguridad como punto prioritario y fundamental de la agenda bilateral, quedando relegado el acuerdo migratorio.

mercancías contenerizadas. En específico, ambos países han suscrito los siguientes acuerdos en materia de protección de los medios de transporte: el Plan de Acción para la Cooperación sobre Seguridad Fronteriza y la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN). Las autoridades mexicanas han desarrollado medidas de protección marítima con base en acuerdos antes mencionados.

El Plan de Acción para la Cooperación sobre Seguridad Fronteriza fue suscrito por ambos países para implementar una frontera inteligente y controlar el flujo legal de personas y mercancías entre México y los Estados Unidos¹²⁹⁷. Dicho acuerdo está integrado por 22 acciones, de los cuales destacan las siguientes acciones: 1) la ampliación de la cooperación con importadores y exportadores, con la finalidad de incrementar la protección y el cumplimiento de la normatividad de los cargamentos comerciales; 2) el intercambio electrónico de información aduanera; 3) el desarrollo de un mecanismo conjunto de seguimiento de cargamentos de mercancía en tránsito; 4) la implementación de un programa de cooperación en materia tecnológica, que permita instalar equipos de supervisión de alta tecnología en la frontera México-Estados Unidos; 5) el combate al contrabando de narcóticos, armas de fuego y materiales peligrosos.

La Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN) es un acuerdo que precede al TLCAN¹²⁹⁸. Este acuerdo fue suscrito en 2005, con los objetivos de lograr un mayor crecimiento económico y mejorar la calidad de vida y la protección de las sociedades de cada uno de los países miembro¹²⁹⁹.

¹²⁹⁷ Con relación al Plan de Acción para la Cooperación sobre Seguridad Fronteriza, véase SHIAVON, Jorge A./VELÁZQUEZ FLORES, Rafael, *op. cit.*, pp. 61-85.

¹²⁹⁸ Sobre la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte, véase RAMOS GARCÍA, José María, *op. cit.*, pp. 613-634

¹²⁹⁹ La investigadora parlamentaria de México, ELMA DEL CARME TREJO (Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), Subdirección de Política Exterior, Cámara de Diputados, julio de 2006, México, pp. 5-10.) menciona que la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN) tienen como antecedentes directos el TLCAN y los actos terroristas del 11-S. Después del 11-S, los Estados Unidos vieron vulnerada su seguridad nacional y buscaron implementar

En materia de protección, la ASPAN creó una agenda para la seguridad, cuyos objetivos son los siguientes¹³⁰⁰: 1) instrumentar estrategias comunes de seguridad fronteriza y bio-protección; 2) mejorar la protección de infraestructuras importantes e implementar un modelo común de respuesta ante emergencias; 3) desarrollar mejoras en materia de protección aérea y protección marítima; 4) implementar una estrategia común que agilice el tránsito legítimo de personas y de mercancías a través de las fronteras comunes.

Ambos acuerdos en materia de seguridad han fomentado la adopción de medidas de protección marítima por parte de México.

45 Las particularidades de la protección marítima en México

Los objetivos de la protección marítima de los Estados Unidos y de México difieren entre sí. En el primer caso, las medidas de protección marítima de los Estados Unidos, como ya hemos advertido, buscan impedir los actos terroristas y el tráfico de armas de destrucción masiva. En cambio, las disposiciones en materia de protección marítima de México están encaminadas a combatir el tráfico ilícito de estupefacientes o de armas¹³⁰¹.

mecanismos de seguridad con sus países vecinos. El ASPAN busca fortalecer la integración regional entre los Estados Unidos, México y Canadá, ya que estos tres países requieren realizar acciones conjuntas para mejorar la seguridad y la prosperidad de las sociedades de los tres países miembro del TLCAN.

¹³⁰⁰ Con respecto al ASPAN, véase TREJO GARCÍA, Elma del Carmen [et al], *Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN)*, Editado por el Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, México, 2006, pp. 1-38.

¹³⁰¹ Al respecto, véase PROCURADURIA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Oficio de la Subprocuraduría Jurídica y de Asuntos Internacionales, Dirección General de Asuntos Jurídicos, número SJA/DGAJ/03746/2011, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 25 de abril de 2011; SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de la Defensa Nacional, número 0001004, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 13 de marzo de 2009; SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de la Defensa Nacional, número 0001251, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 19 de marzo de 2011.

Las autoridades de ambos países reconocen que las organizaciones criminales transportan mercancías ilícitas en ambos sentidos de la frontera. De México a los Estados Unidos, el crimen organizado moviliza estupefacientes y personas. En el sentido opuesto de la ruta antes mencionada, las agrupaciones criminales trafican armamento. Los principales consignatarios de dicho armamento son los narcotraficantes mexicanos¹³⁰². Por consiguiente, el Gobierno mexicano ha adoptado algunas medidas de protección marítima, como el Código PBIP, el manifiesto anticipado de carga y el aviso de arribo, con la finalidad de evitar el tráfico ilícito de drogas y de armas, por vía marítima.

Las medidas de protección marítimas de México también incluyen la utilización de dispositivos de inspección no intrusiva en las terminales marítimas mexicanas. En algunos casos, los Estados Unidos han contribuido en el financiamiento de dichos dispositivos de inspección¹³⁰³. Las autoridades mexicanas han podido encontrar e incautar droga, que estaba escondida dentro de los contenedores, por medio de la utilización de los dispositivos antes mencionados¹³⁰⁴. De 2007 a 2010, los cuatro principales puertos de México detuvieron contenedores con droga, de la siguiente

¹³⁰² Sobre el tráfico ilícito de armas de los Estados Unidos a México, ALEJANDRO RUBIDO, exsecretario ejecutivo del sistema nacional de seguridad pública (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE MÉXICO, “El Presidente Calderón a bordo del Avión Presidencial TP-01 durante el vuelo de regreso a la Ciudad de México al concluir su visita de trabajo a la Ciudad de Washington, D.C.”, Presidencia de la República, obtenido en: <http://www.presidencia.gob.mx/prensa/?contenido=41398> (consultado el 19 de enero de 2009)) asegura que el 90% de las armas decomisadas a la delincuencia organizada provienen de los Estados Unidos. Con base en lo anterior, el presidente de los Estados Unidos, BARACK OBAMA (LÓPEZ, Mayolo, “Plantea Obama Actualizar el TLCAN”, publicado en Periódico Reforma, sección nacional, 13 de enero de 2009) señala que los Estados Unidos deben frenar el tráfico ilícito de armas que existe entre los Estados Unidos y México.

¹³⁰³ Al respecto, véase EMBAJADA DE MÉXICO EN LOS ESTADOS UNIDOS, Acuerdo de Cooperación para Reforzar la Seguridad del Comercio Exterior Mexicano, obtenido en <http://portal.sre.gob.mx/eua/index.php?option=news&task=viewarticle&sid=296> (consultado el 15 de enero de 2009). También, SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, Oficio del Servicio de Administración Tributaria, número 0610100030309, asunto: respuesta a la solicitud de información realiza por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 22 de abril de 2009.

¹³⁰⁴ Vid. SECRETARÍA DE MARINA, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-589/10... cit.

manera¹³⁰⁵: el puerto de Altamira detuvo 2; el puerto de manzanillo incauto 52; el puerto de Lázaro Cárdenas detuvo 11; y el puerto de Veracruz incauto 2.

A continuación realizaremos el estudio y análisis de las medidas de protección marítima de México.

46 La implementación del Código PBIP en México

Las enmiendas adoptadas al capítulo XII-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y el Código PBIP fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación de 2004¹³⁰⁶.

El 5 de julio de 2004, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes definió las instalaciones portuarias que deben mantener medidas y procedimientos para incrementar su protección, contar con un oficial de protección de la instalación portuaria y tener un plan de protección de la instalación portuaria. Los puertos designados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son los siguientes¹³⁰⁷: 1) puerto de Ensenada; 2) puerto de Baja California Sur; 3) puerto de Cabo San Lucas; 4) puerto de Guaymas; 5) puerto de Topolobampo; 6) puerto de Mazatlán; 7) puerto de Vallarta; 8) puerto de Manzanillo; 9) puerto de Lázaro Cárdenas; 10) puerto de Acapulco; 11) puerto de Salina Cruz; 12) puerto de Huatulco; 13) puerto de Madero; 14) puerto de Tampico; 15) puerto de Altamira; 16) puerto de Tamaulipas; 17)

¹³⁰⁵ Al respecto, véase PROCURADURIA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Oficio de la Subprocuraduría Jurídica y de Asuntos Internacionales... cit.

¹³⁰⁶ Vid. MÉXICO. Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su protocolo de 1978 (Diario Oficial de la Federación tomo DCVI, número 16, de 22 de marzo de 2004, pp. 127-469)

¹³⁰⁷ Sobre los puertos designados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, véase MÉXICO. Acuerdo mediante el cual se determina las instalaciones portuarias que deben establecer medidas y procedimientos para incrementar su protección, designar a un oficial de protección de la instalación portuaria y obtener la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (Diario Oficial de la Federación de fecha 5 de julio de 2004).

puerto de Tuxpan; 18) puerto de Coatzacoalcos; 19) puerto de Veracruz; 20) puerto de Tabasco; 21) puerto de Dos Bocas; 22) puerto de Campeche; 23) puerto de Progreso; y 24) puerto de Quintana Roo.

En julio de 2004, el Fideicomiso para la Formación y Capacitación de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), que depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, certificó la implementación de las medidas del Código PBIP por parte de los puertos antes mencionados¹³⁰⁸. En consecuencia, los 24 puertos antes señalados cumplen con las disposiciones del Código PBIP.

Por su parte, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, que depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aprueba los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias Mexicanas. Asimismo, dicha autoridad expide los certificados internacionales de protección de buques. De 2004 a 2008, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante realizó 303 certificados internacionales de protección de buques¹³⁰⁹.

La FIDENA coadyuva en la implementación del Código PBIP en México, ya que dicha autoridad capacita a los oficiales de protección del buque, los oficiales de protección de la instalación portuaria y los oficiales de la compañía para la protección marítima. Además, la FIDENA reevalúa los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias correspondientes¹³¹⁰.

¹³⁰⁸ Al respecto, véase SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, “Cumple México con el Código de Seguridad PBIP”, obtenido en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pbip/nota01.htm> (consultado el 18 de noviembre de 2011).

¹³⁰⁹ Con respecto a las fechas de revisión de los planes de protección de las instalaciones portuarias por parte de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, véase SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Oficio de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, número 7.2.201, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 16 de diciembre de 2009.

¹³¹⁰ Sobre el particular, véase FIDEICOMISO DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, “Código PBIP”, obtenido en:

De los 24 puertos antes mencionados, podemos destacar las terminales portuarias de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, por su tráfico marítimo anual. Las autoridades marítimas de dichos puertos deben aplicar el régimen de control de puerto en materia de protección marítima. Sin embargo, el régimen de control de puerto sobre protección marítima, como ya hemos advertido, es aplicado de forma heterogénea en los distintos puertos del mundo. Con base en el Código PBIP, los cuatro principales puertos mexicanos deben ejercer control sobre los buques con pabellón extranjero en dicha materia. En consecuencia, los puertos pueden inspeccionar, demorar, detener, restringir sus operaciones o expulsar del puerto a los buques que no cumplan con el Código PBIP. De 2004 a 2009, los puertos mexicanos no inspeccionaron, demoraron o detuvieron a algún buque con pabellón extranjero para verificar su nivel de cumplimiento en materia de protección marítima¹³¹¹. Igualmente, la autoridad marítima mexicana no ha denegado a algún buque con pabellón extranjero la entrada a puerto. Las omisiones antes mencionadas pasan desapercibida debido a que el Acuerdo de Viña del Mar no abarca los controles, las inspecciones y las detenciones en materia de protección marítima. En cambio, tanto las autoridades marítimas de los Estados Unidos como de España realizan ejercen control sobre los buques extranjeros que arriban a sus respectivos puertos. En el caso de los puertos españoles, las autoridades marítimas españolas deben reportar el número de buques extranjeros inspeccionados, con base en el Memorándum de París y de la Directiva 1737/2010.

<http://www.fidena.gob.mx/fidena/espanol/nosotros/codigo-pbip> (consultado el día 20 de noviembre de 2011); SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Cuestionario previo de implementación del Código PBIP evaluación de la protección del buque", formato número EPB 04, obtenido en: <http://www.fidena.gob.mx/archivos/2010/Cuestionario%20Previo%20Buques%20EPB04.pdf> (consultado el 20 de noviembre de 2011); SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Cuestionario previo, implementación del Código PBIP evaluación de la protección de la instalación portuaria", formato número EPIP 004, obtenido en: <http://www.fidena.gob.mx/archivos/2010/Cuestionario%20Previo%20Instalacion%20EPIP04.pdf> (consultado el día 20 de noviembre de 2011).

¹³¹¹ Al respecto, véase SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Oficio de la Administración Portuaria Integral Veracruz, número GO-25/09, México, 22 de octubre de 2009;

México ha desarrollado acuerdos para mejorar la implementación del Código PBIP en sus instalaciones portuarias. México y Canadá han suscrito un convenio para realizar trabajos cuya finalidad es mejorar la aplicación del Código PBIP en sus respectivas instalaciones portuarias¹³¹². Con base en el ASPAN, estos dos países han desarrollado un programa de visitas recíprocas a instalaciones portuarias, para intercambiar mejores prácticas y experiencias adquiridas como consecuencia de la aplicación del Código Internacional PBIP.

47 El manifiesto anticipado de carga: las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior

Al igual que la normativa española y estadounidense en materia de protección marítima, la legislación mexicana ha contemplado la obligación de transmitir un manifiesto anticipado de carga marítima desde el año 2002¹³¹³. Tanto las exportaciones como las importaciones marítimas son objeto del manifiesto anticipado de carga. En el caso de las importaciones marítimas, a partir de la entrada en vigor del ASPAN, las autoridades mexicanas cambiaron los términos de envío del manifiesto anticipado de carga, ya que la regla 2.4.5 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2002 señalaba que la información debía ser enviada al menos con 24 horas de anticipación al arribo del buque a territorio nacional. A partir de 2007, las Reglas de Carácter General de Comercio Exterior señalan que el manifiesto anticipado de carga debe ser enviado dentro del término de 24 horas previas al cargado del contenedor en el puerto de origen, para armonizar dicho plazo con la medida homóloga de

¹³¹² En relación al acuerdo de México y Canadá para mejorar la implementación del Código PBIP, véase SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, "principales logros del ASPAN 2007-2008", obtenido en: www.aspan.gob.mx (consultado el 5 de enero de 2010)

¹³¹³ Sobre el manifiesto anticipado de carga en los puertos mexicanos, véase SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, "Información anticipada de los manifiestos de carga (marítimo y terrestre)", obtenido en: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/tramites/140_10443.html (consultado el 20 de noviembre de 2011).

protección marítima estadounidense. El término de presentación del manifiesto anticipado de carga cambia en los casos de mercancía a granel o en cargas no contenerizadas de la industria automotriz, ya que en estos casos la empresa naviera debe presentar el manifiesto anticipado de carga al menos 24 horas antes del arribo del buque a territorio mexicano.

En el caso de las exportaciones marítimas, las empresas navieras deben transmitir el manifiesto anticipado de carga dentro del plazo de 24 horas antes de la salida del buque.

En concreto, las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior estipulan que las empresas navieras deben transmitir electrónicamente la información de la mercancía que transportan¹³¹⁴. Por lo tanto, las empresas envían dicha información a la asociación o a la cámara gremial que pertenezcan sus agentes navieros o consignatarios de buque¹³¹⁵.

Igualmente, los agentes internacionales de carga deben proporcionar

¹³¹⁴ Al respecto, las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior señalan que el manifiesto anticipado de carga debe contener los siguientes puntos: nombre del buque, clave del país de la bandera de la embarcación y número de viaje; señal distintiva de llamada; Código Alfanumérico Armonizado del Transportista (CAAT); Número total de conocimientos de embarque que ampara el manifiesto de carga; Números de conocimientos de embarque "master" que ampara el manifiesto de carga; según sea el caso: clave del país y puerto de origen, clave del país y del puerto de carga en el caso de importación y de descarga en caso de exportación, clave del país y del puerto de transbordo, o clave del país y del puerto de destino; nombre y domicilio completo del embarcador, del consignatario y de la persona a quien debe notificarse el arribo; cantidad de mercancía y unidad de medida de la mercancía. Si la mercancía se transporta en contenedores, la cantidad y unidad de medida deberán especificarse también para cada contenedor; peso bruto o volumen de la mercancía. Si la mercancía se transporta en contenedores, el peso bruto o el volumen deberá especificarse también para cada contenedor; descripción de la mercancía, evitando descripciones genéricas que no permitan identificar la naturaleza de las mercancías tales como: "carga general", "carga seca", "químicos", "alimentos perecederos", "mercancía a granel", "granel mineral"; número, cantidad y dimensiones de los contenedores; número de sello de cada contenedor; tipo de servicio contratado; tratándose de mercancías peligrosas, señalar su clase, división y número de Naciones Unidas, así como un número telefónico para el caso de emergencias; recinto fiscal o fiscalizado en donde se ingresen las mercancías al embarque o desembarque; fecha estimada de zarpe o de arribo del buque.

¹³¹⁵ Vid. la regla 1.9.8 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2011.

electrónicamente la información de su mercancía transportada por vía marítima a la asociación o a la cámara gremial que pertenezcan, al menos 24 horas después de que el buque haya zarpado¹³¹⁶.

El manifiesto anticipado de mercancía también abarca los contenedores marítimos de exportación. En tales casos, los transportistas marítimos deben enviar el manifiesto anticipado de carga dentro de un plazo de 24 horas antes de que el buque zarpe del puerto mexicano. En el mismo término, los agentes internacionales de carga deben transmitir electrónicamente la información de la carga exportada.

Al igual que en los Estados Unidos y en la Unión Europea, las autoridades marítimas mexicanas utilizan el manifiesto anticipado de carga para realizar una evaluación de riesgo, con base en la información de la carga. El 31 de diciembre de 2009, las autoridades marítimas mexicanas implementaron el Sistema de Análisis de Riesgo Marítimo. Dicho sistema permite detectar contenedores con mercancía ilícita. Durante los años 2009 a 2011, las autoridades marítimas mexicanas analizaron la información de 4,032 contenedores, en las aduanas marítimas de Lázaro Cárdenas, Manzanillo,

¹³¹⁶ Sobre el manifiesto anticipado de carga que debe enviar el agente de carga internacional, las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2011 establecen que dicho documento tienen que cubrir los siguientes requisitos: nombre del buque y número de viaje; Código Alfanumérico Armonizado del Transportista (CAAT); números de conocimiento de embarque "house" relacionados al conocimiento de embarque "master"; según corresponda: clave del país y lugar de origen del servicio, clave del país y del puerto de carga, en el caso de importación y de descarga, en caso de exportación, clave del país y del puerto de trasbordo, o clave del país y del puerto de destino final; nombre y domicilio completo del embarcador, del consignatario y de la persona a quien debe notificarse el arribo, tal como se encuentra manifestado en el conocimiento de embarque "house"; cantidad y tipo de bultos. Si la mercancía se transporta en contenedores, la cantidad y unidad de medida deberán especificarse también para cada contenedor; peso bruto o volumen de la mercancía. Si la mercancía se transporta en contenedores, el peso bruto o el volumen deberá especificarse también para cada contenedor; descripción de la mercancía, evitando descripciones genéricas que no permitan identificar la naturaleza de las mercancías tales como: "carga general", "carga seca", "químicos", "alimentos perecederos", "mercancía a granel", "granel mineral"; número, cantidad y dimensiones de los contenedores. tipo de servicio contratado; tratándose de mercancías peligrosas, señalar su clase, división y número de Naciones Unidas, así como el nombre de una persona de contacto y su número telefónico, para el caso de emergencias.

Altamirano y Veracruz, por medio del Sistema de Análisis de Riesgo. Como resultado de tales análisis de riesgo, las autoridades marítimas mexicanas incautaron 133 contenedores con mercancía ilícita, de los cuales 9 contenedores contenían estupefacientes.

48 El aviso de arribo de buque

Al igual que en los puertos españoles y estadounidenses, los buques extranjeros que deseen entrar a un puerto mexicano deben enviar un aviso de arribo a las autoridades marítimas mexicanas, con base en la regla 9.2.1 del capítulo XI-2 del Código SOLAS¹³¹⁷. Las disposiciones del Código PBIP fueron transpuestas en el marco jurídico mexicano por medio del Reglamento de Puertos. Al respecto, el artículo 83 del Reglamento de la Ley de puertos señala que los agentes consignatarios del buque deben entregar a las autoridades marítimas mexicanas el aviso de arribo, al menos 48 horas antes del arribo del buque al puerto mexicano. El aviso de arribo está integrado por la siguiente información: 1) la lista de los último puertos de escala del buque solicitante; 2) los datos del certificado de protección del buque; 3) las medidas de protección adoptadas recientemente; 4) la información del oficial de protección del buque; 5) la lista de la tripulación; 6) la lista de pasajeros; y 7) la información de la carga peligrosa.

49 La Alianza para el Comercio Seguro

La Administración General de Aduanas de México está implementando un programa piloto en materia de seguridad, llamado Alianza para el Comercio

¹³¹⁷ Con respecto al aviso de arribo de buque en los puertos mexicanos, véase ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE LÁZARO CÁRDENAS, “Arribo de buques”, obtenido en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/ml-servicios-portuarios/ml-arribo-de-buques> (consultado el 20 de noviembre de 2011); ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE ALTAMIRA, “Abiso de arribo”, obtenido en: <http://www.puertoaltamira.com.mx/esps/0002107/aviso-de-arribo> (consultado el 21 de noviembre de 2011).

Seguro (ACS).

Al igual que los programas C-TPAT y AEO, el programa ACS está desarrollado con base en el Marco SAFE de la OMA. En consecuencia, el programa ACS es un programa de certificación voluntario, por medio del cual la autoridad de aduanas mexicana otorga beneficios a las empresas participantes¹³¹⁸.

Las empresas deben iniciar su registro con la firma de un acuerdo de participación voluntaria. Posteriormente, las empresas están obligadas a realizar una autoevaluación de sus procesos y procedimientos de seguridad, a la luz de los parámetros en seguridad que establecerá la Administración General de Aduanas de México. Por último, las compañías participantes deben adoptar e implementar las medidas de protección del programa ACS.

Al igual que el Marco SAFE, las medidas de protección del ACS abarcan los siguientes ocho rubros¹³¹⁹: 1) la seguridad de las instalaciones y controles de acceso; 2) la seguridad del personal; 3) la seguridad de los socios comerciales; 4) la seguridad de la carga; 5) la seguridad del medio de transporte; 6) la seguridad de la información; 7) el manejo de incidentes; y 8) el manejo de crisis y la recuperación después de algunos incidentes.

La autoridad aduanera mexicana otorgar los siguientes beneficios a las

¹³¹⁸ Al respecto, véase JESÚS A. FERNANDEZ, Administrador Central de Asuntos Internacionales, (<http://wbasco.org/congreso2008/es/programa.htm> (consultada el 19 de enero de 2009)) presentó el programa piloto en materia de seguridad de México, durante el IV Congreso Mundial de la Alianza Empresarial para el Comercio Seguro (Business Alliance for Secure Commerce). En este congreso colaboraron la Organización Mundial de Aduanas, la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos, la Alianza Empresarial para el Comercio Seguro y la Organización de los Estados Americanos. El evento sirvió como marco de discusión y análisis de los programas de seguridad existentes y los que comienzan a implementarse en otros países de Latinoamérica, como es caso de la ACS en México.

¹³¹⁹ Con respecto al particular, véase FERNÁNDEZ WILBURN, Jesús Alberto, "Aseguramiento de la Cadena de Suministro de la Importación", ponencia realizada en el marco del IV Congreso Mundial BASC, Panamá, 7 de mayo de 2008. Obtenido en: <http://www.wbasco.org/congreso2008/memorias/01-aseguramiento-cadena-suministro-importacion-juan-jose-bravo-aduana-mexico.pdf> (Consultado el 20 de enero de 2009).

empresas participantes¹³²⁰: 1) la reducción en el número de inspecciones en la aduana; 2) los beneficios fiscales; 3) el Acceso a carriles exclusivos, en donde el tiempo de despacho de mercancía es menor; 4) la inspección con tecnología no intrusiva; 5) en caso de presentarse algún incidente que origine el cierre de puertos y fronteras, las únicas empresas autorizadas para continuar con sus actividades comerciales son las compañías registradas en el programa ASC.

Los beneficios antes mencionados son similares a los programas de certificación en materia de protección marítima de los Estados Unidos y de la Unión Europea.

El ACS funcionará los primeros años con empresa mexicanas. En caso de obtener resultados positivos durante esta primera etapa del programa piloto, se buscarán exponer estos logros para conseguir el reconocimiento de la certificación mexicana por parte de la CBP¹³²¹.

¹³²⁰ En este sentido, KOLLER REVUELTAS, Ricardo, "Alianza para el Comercio Seguro", ponencia realizada en el marco de La Convención Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación, México, octubre de 2008. Obtenido en: <http://www.cnimme.org.mx/Eventos/convencion2008/presentaciones.asp> (Consultado el 10 de enero de 2009).

¹³²¹ Sobre el tema, véase CONFEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE AGENTES ADUANALES DE LA REPÚBLICA MEXICANA, "Reconocerá EU certificación en seguridad mexicana", síntesis de prensa de la CAAAREM, obtenido en: <http://www.sintesiscaaarem.org.mx/COM/SPRENSA.NSF/edd9fcf3e268b3c606256d94006eab12/0650f0f4478d74b58625740a005a8523?OpenDocument> (consultado el 20 de enero de 2009).

CONCLUSIONES

1. Los objetivos de la seguridad marítima y de la protección marítima son diferentes. La seguridad marítima tiene como objetivo evitar los siniestros de los buques, así como prevenir las pérdidas, lesiones o muertes de los tripulantes de un buque, que puedan surgir como consecuencia de un percance humano o causas naturales. Por el contrario, el principal objetivo de la protección marítima es evitar los daños de los buques o impedir las lesiones o muertes de los tripulantes de las naves, que son ocasionados por actos premeditados o deliberados. El término de protección marítima surgió con la adopción del Código PBIP.

2. El transporte marítimo siempre ha sido amenazado por diferentes tipos de actos ilícitos, que ponen en peligro la seguridad y protección del buque y de la gente del mar. Actualmente, las principales amenazas en contra de la protección marítima son: la piratería, el terrorismo marítimo, el narcotráfico marítimo. La piratería siempre ha sido una amenaza en contra de los buques y su tripulación. En cambio, el terrorismo y el narcotráfico marítimo han surgido como amenazas en contra de la protección marítima a finales del siglo XX.

3. El Derecho internacional otorga a los Estados del pabellón, a los Estados ribereños y a la comunidad internacional distintas facultades para combatir las amenazas a la protección marítima sobre los buques, en cada uno de los espacios marinos. Los Estados de bandera pueden ejercer acciones en contra de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, que realicen actividades en contra de la protección marítima, en sus espacios marinos y en alta mar. Las competencias de los Estados de bandera son limitadas en las aguas de otra jurisdicción. Por su parte, las facultades de los Estados ribereños son amplias en sus aguas interiores y su mar territorial, y son restringidas en su zona económica exclusiva y en alta mar. La comunidad internacional tiene competencias para combatir la piratería en

alta mar. En contraste, la comunidad internacional tiene competencias limitadas para combatir el terrorismo y el narcotráfico marítimo en alta mar.

4. La piratería sigue siendo una amenaza a la protección marítima, en algunas zonas marítimas del mundo, aunque su *modus operandi* cada vez es más violento y, en consecuencia, pone en peligro las vidas de los tripulantes del buque. Los piratas aprovechan los cuellos de botella marinos y los mares de los Estados fallidos para realizar sus ataques en contra de los buques, como ocurre en las aguas frente a las costas de Somalia. Los ataques de los piratas somalíes aumentan cada año, a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional para garantizar la protección de los buques en dichas aguas, debido a que los operativos navales de la comunidad internacional no pueden cubrir toda la extensión del Golfo de Adén y el Océano Índico. Algunos países, como España, permiten que los buques lleven a bordo personal de seguridad armado, a pesar de que las organizaciones internacionales competentes recomiendan evitar el uso de armas de fuego dentro de los buques. El personal de seguridad a bordo de los pesqueros españoles ha evitado el secuestro de algunos barcos españoles, por parte de los piratas de Somalia, a través de la utilización de sus armas en contra de los piratas de Somalia.

5. El terrorismo marítimo nace a finales del siglo XX, con algunos incidentes aislados de ataques terroristas o el secuestro de buques por parte de grupos terroristas. Sin embargo, los atentados del 11-S sensibilizaron a los participantes del transporte marítimo sobre la factibilidad de un atentado terrorista en contra de un buque o de una ciudad-puerto. La realización de un acto de terrorismo marítimo puede acarrear un número elevado de pérdidas humanas y una grave afectación a la economía mundial. El uso del contenedor es un elemento en común de los escenarios de un ataque terrorista marítimo. Por tal motivo, las medidas de protección marítima tienen como finalidad inspeccionar los contenedores marítimos por medio de tecnología no intrusiva, para evitar la transportación o el ocultamiento de un

arma de destrucción masiva en el interior del mismo.

6. Algunas asociaciones y organismos internacionales competentes, como la OMI, consideran que el narcotráfico marítimo es un delito, por lo que no debe ser cubierto por las medidas de protección marítima. Sin embargo, el narcotráfico marítimo es una amenaza en contra de la protección marítima, ya que el tráfico ilícito de estupefacientes está relacionado con actos de violencia, que pueden poner en peligro al buque y a la tripulación del mismo. Asimismo, los grupos terroristas utilizan la actividad del narcotráfico marítimo como una forma de financiamiento de sus actos terroristas. Por lo tanto, las medidas de protección marítima deben tomar en cuenta al narcotráfico marítimo.

7. Algunos países de la misma región geográfica han suscrito acuerdos bilaterales o multilaterales de cooperación para combatir el narcotráfico marítimo. Tales acuerdos pueden clasificarse en los siguientes dos tipos: los acuerdos suscritos entre países con el mismo nivel de fuerza naval y los acuerdos suscritos entre países con diferentes niveles de flotas navales. El primer tipo de acuerdos está caracterizado por el permiso anticipado del Estado de pabellón para detener e inspeccionar un buque con derecho a enarbolar su pabellón en alta mar, por parte del otro Estado parte. En cambio, el segundo tipo de acuerdos tiene como elemento en común que los Estados partes con menos recursos navales dan una serie de facultades a los Estados con mayores flotas navales, como son el permiso de abordar un buque sin la autorización del Estado del pabellón y la autorización de entrar a la zona económica exclusiva y el mar territorial del otro Estado para detener e inspeccionar un buque sospechoso de realizar narcotráfico marítimo.

8. Los acuerdos suscritos por España en la materia entrar en la primera clasificación antes mencionada. En contraste, los acuerdos suscritos entre los Estados Unidos y los países centroamericanos pueden ser clasificados

en la segunda división antedicha. México no ha suscrito acuerdos de cooperación para combatir el narcotráfico marítimo a pesar de que sus espacios marinos son utilizadas para el tráfico ilícito de estupefacientes y que el Estado mexicano no cuenta con la suficiente capacidad naval para suprimir y reprimir el narcotráfico marítimo que tiene lugar en su mar territorial y en su zona económica exclusiva. El gobierno de México debe suscribir un acuerdo en la materia para que otros Estados lo apoyen en la lucha y combate del tráfico ilícito de estupefacientes que sucede en las aguas mexicanas.

9. Las amenazas a la protección marítima han incidido en los contratos de transporte y seguro marítimo. En consecuencia, algunas asociaciones internacionales, como BIMCO e INTERTANKO, han desarrollado cláusulas tipo, que son incluidas en los contratos de transporte marítimo para regular las obligaciones y las responsabilidades de las partes, que surgen como consecuencia de un ataque de piratería, de un acto de terrorismo marítimo y de un suceso relacionado con narcotráfico marítimo.

10. Las amenazas en contra de la protección marítima han incidido en la cobertura de los aseguradores individuales, las compañías de seguro y las sociedades de seguro de mutuo, ya que la cobertura ordinaria del seguro de cascos no cubre el riesgo de piratería. Por lo tanto, los actos de piratería están incluidos en los riesgos de guerra. En consecuencia, los propietarios de los buques deben pagar una prima adicional para que sus naves estén cubiertas en contra de los riesgos de la piratería. De igual manera, los propietarios también pueden ingresar a un Club P&I o un Club de Riesgos de Guerra para estar cubiertos en contra de los actos de piratería. Por su parte, el terrorismo marítimo también es un riesgo de guerra dentro de los seguros marítimos.

11. Los propietarios de los buques deben contratar un seguro K&R para recuperar el posible pago de rescate a los piratas. No obstante, la legislación

estadounidense considera que el pago de rescate es ilícito. En contraste, la legislación británica permite el pago de rescate a piratas.

12. La comunidad internacional ha desarrollado una serie de programas multilaterales y unilaterales de protección marítima para garantizar la seguridad de los buques y de la tripulación de las naves, en contra de los actos terroristas, de los ataques de piratas y del narcotráfico marítimo. Los gobiernos, las empresas y los transportistas marítimos deben adoptar e implementar tales medidas de protección marítima. En concreto, los cargadores, las empresas navieras, los capitanes y la tripulación de los buques deben dar cumplimiento a los programas de protección marítima para que el buque pueda tener acceso al puerto de destino y para que el contenedor pueda ser despachado en el puerto de origen y en el puerto de destino. Por lo tanto, los transportistas marítimos y los cargadores deben realizar inversiones económicas para poder implementar y mantener las medidas requeridas de protección marítimas.

13. Las medidas multilaterales y unilaterales de protección marítima tienen cuatro elementos en común: la vigilancia del contenedor; el uso de la tecnología de inspección no intrusiva; la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones; y el empleo de dispositivos tecnológicos para garantizar la integridad del contenedor. Los puertos de origen y de destino deben implementar los tres últimos elementos antes mencionados. Por lo tanto, los puertos deben realizar inversiones para poder instalar la tecnología requerida en las medidas de protección marítima. Por su parte, las empresas navieras y los cargadores deben emplear las tecnologías para garantizar la integridad del contenedor.

14. Las organizaciones internacionales competentes han apoyado el desarrollo del marco normativo internacional en materia de protección marítima. En concreto, el Código PBIP ha sido elaborado en el seno de la OMI. El Código PBIP es la normativa internacional más importante en

materia de protección marítima. Los Estados miembro de la OMI pueden negar el acceso a puerto, así como inspeccionar y detener en puerto a los buques que no cumplen con las medias de protección del Código PBIP. En consecuencia, los transportistas y los cargadores deben realizar erogaciones para cubrir los gastos generados por la implementación y aplicación del Código PBIP. Además, las medidas del Código PBIP han incidido en los contratos de transporte y de seguro marítimo. Por lo tanto, los transportistas marítimos incorporan cláusulas en los formatos de los contratos de transporte marítimo para regular las obligaciones y responsabilidades que se derivan de la aplicación del Código PBIP.

15. El Marco SAFE de la OMA también es un programa multilateral de protección marítima. A diferencia del Código PBIP, el Marco SAFE no tiene el carácter de obligatorio. Algunos países, como Estados Unidos y los Estados miembro de la Unión Europea, han incorporado los lineamientos del Marco SAFE en sus legislaciones. Sin embargo, tanto el programa estadounidense C-TPAT como el programa europeo AEO son de carácter voluntario.

16. Los Estados Unidos han elaborado una serie de medidas unilaterales para combatir y suprimir las amenazas en contra de la protección marítima. Las medidas de protección marítima de los Estados Unidos han sido recogidas por los programas multilaterales en la materia, como ocurre con el caso del Marco SAFE de la OMA, que recoge algunas medidas de protección de los programas C-TPAT y MTSA. Sin embargo, las medidas estadounidenses de protección marítima están encaminadas a prevenir los actos de terrorismo marítimo. Por lo tanto, tales programas dejan de lado el narcotráfico marítimo, a pesar de que los Estados Unidos son uno de los principales destinos del tráfico ilícito de drogas. Asimismo, los programas estadounidenses buscan interceptar los contenedores sospechosos desde el puerto de carga, por medio de la utilización de tecnología de inspección intrusiva. Por consiguiente, todos los contenedores de alto riesgo deben ser

inspeccionados en el puerto de carga para que puedan ser descargados en los puertos estadounidenses. En consecuencia, tales medidas de protección crean obligaciones extraterritoriales.

17. Un gran número de transportistas marítimos implementan y adoptan las medidas de protección marítima del programa voluntario estadounidense C-TPAT. Las empresas navieras deben asignar recursos económicos para mejorar la protección del buque y de la carga, y en consecuencia ser empresas certificadas bajo el programa C-TPAT. Las empresas certificadas del programa C-TPAT obtienen beneficios, por parte de la CBP, al momento del despacho en el puerto de descarga. Las empresas certificadas señalan que los beneficios recibidos son superiores a los costes generados por la implementación y mantenimiento de las medidas de protección marítima del programa C-TPAT. Asimismo, los Estados Unidos han suscrito acuerdos de reconocimiento mutuo con otros países, como Japón y Australia, para que las empresas certificadas reciban beneficios por parte de las aduanas de los países parte. Por tal motivo, las empresas certificadas obtienen mayores ganancias y, en consecuencia, el comercio marítimo internacional es más ágil.

18. El programa estadounidense 100% de contenedores escaneados busca que las autoridades estadounidenses inspeccionen con tecnología no intrusiva todos los contenedores que tengan como destino final los Estados Unidos. Esta medida ha sido criticada por otros países, por las asociaciones internacionales de empresas navieras y por los organismos internacionales competentes, debido a que esta medida no garantiza al 100% la protección del contenedor y genera retrasos en el despacho de la mercancía en el puerto de carga. Asimismo, algunas autoridades estadounidenses, como el director de la CBP, señalan que es imposible escanear todos los contenedores que son cargados. Por tales motivos, las Autoridades de los Estados Unidos no deben implementar el programa de 100% de contenedores escaneados. Además, las autoridades estadounidenses deben

escanear los contenedores que previamente hayan sido considerados de alto riesgo, con base en la información del manifiesto anticipado de carga.

19. La legislación de la Unión Europea incorporan los lineamientos del Código PBIP. Por lo tanto, los puertos de la Unión Europea están obligados a verificar el cumplimiento de las medidas de protección marítima por parte de los buques con pabellón extranjero que ingresan a sus instalaciones portuarias. La EMSA supervisa que las autoridades portuarias inspeccionen al 25% de los buques extranjeros que ingresan a puerto. Estas situaciones generan que los puertos de la Unión Europea no sean utilizados por los buques que no cumplen con los lineamientos del Código PBIP.

20. Los Estados miembro de la Unión Europea están en contra del programa estadounidense denominado 100% de Contenedores Escaneados. Las medidas de protección marítima de la Unión Europea están basadas en la información anticipada de la carga, la gestión de riesgo y el programa voluntario de certificación, que emana del Marco SAFE. Las medidas europeas de protección marítima también han incidido en los contratos de transporte marítimo. Por lo tanto, las partes de un contrato de fletamento por tiempo o por viaje deben incorporar al acuerdo de voluntades una cláusula para regular las obligaciones y responsabilidades generadas por la implementación del programa europeo sobre el manifiesto anticipado de carga.

21. México también ha incorporado las disposiciones internacionales en materia de protección marítima. Sin embargo, los puertos mexicanos no verifican el cumplimiento del marco normativo internacional en la materia, de los buques extranjeros que entran a las instalaciones portuarias mexicanas. Por lo tanto, los puertos mexicanos pueden ser considerados como puertos de conveniencia para los buques de pabellón extranjero que no cumplen con los estándares internacionales de protección marítima.

22. Los Estados Unidos apoyan a las autoridades mexicanas en la implementación de las medidas estadounidenses de protección marítima. En consecuencia, el gobierno estadounidense ha ayudado a México con el financiamiento de los equipos de inspección no intrusiva para que los puertos mexicanos cuenten con tales dispositivos de protección. Las autoridades mexicanas utilizan los equipos de inspección no intrusiva para detectar drogas o armas de fuego dentro de los contenedores marítimos, a pesar de que las autoridades estadounidenses tienen como principal objetivo el hallazgo de armas de destrucción masiva en la carga contenerizada.

23. El programa mexicano denominado Asociación para el Comercio Seguro está basado en el Marco SAFE de la OMA. El programa de Asociación para el Comercio Seguro está en fase de prueba con algunas compañías participantes, como Kraft, S.A. de C.V. Las autoridades mexicanas han tardado en implementar dicho programa. La falta de implementación del programa antedicho no permite que las autoridades aduaneras de México y de Estados Unidos puedan suscribir un acuerdo de reconocimiento mutuo en la materia. Las empresas mexicanas de transporte marítimo están siendo afectadas por la falta de un acuerdo de reconocimiento mutuo por parte de las autoridades estadounidenses, debido a que no pueden recibir los beneficios que otorga la CBP.

BIBLIOGRAFÍA

- ABT, Clark, *The Economic Impact of Nuclear Terrorist Attacks on Freight Transport Systems in an Age of Seaport Vulnerability*, estudio preparado para: US DOT/RSPA/Volpe National Transportation Systems Center, editorial Abt Associates Inc, Cambridge, 2003
- AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA, *Por una Navegación más Segura y Limpia en la Unión Europea*, Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2006
- AL-KHUDHAIRY, Delilah, "Supporting the EC response through geo-spatial technologies", AAVV., *Faster and more united, the debate about Europe's crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006
- ALONSO LEDESMA, Carmen, "El transporte marítimo en la Unión Europea", publicado en *Noticias de la Unión Europea*, número 246, 2005
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *War Risk Open Policy (Cargo)*, 2 de diciembre de 1993.
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *American Institute Cargo Clauses 2004, All Risks*, 1 de enero de 2004
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *American Institute Cargo Clauses 2004, with Average*, 1 de enero de 2004
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *American Institute Cargo Clauses 2004, Free of Particular Average-American Conditions*, 1 de enero de 2004
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, *Strikes, Riots & Civil Commotions, form 12*, 1 de enero de 2008
- ANAND, Ram, "Freedom of the Seas: Past, Present and Future", AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001.
- ARMADA DE MÉXICO, *Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-126/11*, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 18 de febrero de 2011

- ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS, *New York Produce Exchange-Time Charter form*, (NYPE 46), 3 de octubre de 1946, Nueva York
- ASTORGA, Luis, "México: tráfico de drogas, seguridad y terrorismo", en AAVV, *Narcotráfico: Europa, EEUU, América Latina*, Editorial Publicacions i Edicions Universidad de Barcelona, Barcelona, 2007
- BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramos [et al], *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado" de Investigación sobre la Paz, la Seguridad y la Defensa, Madrid, 2009
- BAILES, Alyson "Europe's security today: a challenge for all", AAVV., *Faster and more united, the debate about Europe's crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *General Time Charter Party (GENTIME)*, Copenhagen, septiembre de 1999.
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Uniform Time Charter Party for Container Vessels (BOXTIME 2004)*, Copenhagen, 2004
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Special Circular: BIMCO War Risks Clauses 1993 Revised, no. 5*, 3 de diciembre de 2004, Bagsvaerd
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties, no. 1*, marzo de 2009, Bagsvaerd.
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties*, marzo de 2009, Bagsvaerd
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Special Circular: Bimco Piracy Clause for Charter Parties 2009, no. 2*, noviembre de 2009, Bagsvaerd
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *Special Circular: Bimco Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs*, número 3, noviembre de 2009, Bagsvaerd
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *BIMCO Piracy Clause*

- for Time Charter Parties 2009*, noviembre de 2009, Bagsvaerd.
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties*, noviembre de 2009, Bagsvaerd.
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, *BIMCO Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs*, noviembre de 2009, Bagsvaerd
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL, "Explanatory notes to BOXTIME 2004", publicado en *BIMCO Bulletin*, número 1, 2005, obtenido en: www.bimco.org (consultado el 20 de noviembre de 2010)
- BANLAOI, Rommel C., "The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorismo", AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007.
- BARNES, Richard, *et al.*, "The Law of the Sea: Progress and Prospects", AAVV., *The Law of the Sea*, Oxford University Press, 2006
- BASTERRETXEA IRIBAR, Imanol, *Práctica del Seguro del Buque*, editorial Eusko Jaurlaritza Gobierno Vasco, Vitoria, 2006
- BECERRA RAMÍREZ, Manuel, "Las resoluciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y el derecho internacional", *Memorias del Congreso Internacional de Derecho Internacional de los Derechos Humanos*, México, 2006, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México
- BECKER, Michael A., "The shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", publicado en *Harvard International Law Journal*, vol. 46, número 1, invierno 2005
- BECKMAN, Robert C., "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tool to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism", publicado en *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Boca Raton: CRC Press, Londres, 2009
- BENNETT, Allison C./ ZHUAN CHIN, Yi, *100% Container Scanning: Security Policy Implications for Global Supply Chains*, *Master of Engineering in Logistics*, publicado por Massachusetts Institute of Technology,

- Massachusetts, junio de 2008
- BONNER, Robert C, "Safety and Security in North American Trade Conference", publicado en *Customs and Border Protection*, Center for Strategic and International Studies, Canadá, 2003
- BOWCOTT, Owen, "Navy destroyer intercepts yacht with £4m of cocaine in Atlantic", publicado en el periódico inglés *the guardian*, Londres, 31 de agosto de 2010, p. 13.
- BROMBACHER, Daniel/ GÜNTHER MAIHOLD, Maihold, "El negocio transatlántico de la Cocaína: opciones europeas ante las nuevas rutas del narcotráfico", publicado en *Documentos de trabajo del Real Insitituto Elcano*, 45/2009, Madrid.
- BROWN, Thomas, "Marine K&R Insurance: Frequently Asked Questions", publicado en *Seacurus Insurance Bolletin*, volumen 2, 2010, obtenido en: <http://www.seacurus.com/index.php> (consultado el 2 de marzo de 2010)
- BRITISH PETROLEUM SHIPPING, *Voyage Charter party BPVOY4*, junio de 1998, Inglaterra y Gales
- BRITISH PETROLEUM SHIPPING, *Time Charterparty BPTIME3*, febrero de 2001, Inglaterra y Gales
- BURKHALTER, Larry, *Privatización Portuaria: Bases, alternativas y consecuencias*, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1999
- CAMINOS, Hugo, "Las normas sobre ejecución en la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar", AAVV., *Cursos Euromediterráneos Bancaja de Derecho Internacional*, editorial Tirant lo Blanch, España, 2002.
- CARLUER, Frédéric, *Global Logistic Chain Security; Economic Impacts of the US 100% Container Scanning Law*, University of Le Havre, 2008
- CASTAÑEDA, Jorge G., "Aguas Turbulentas", publicado en el Periódico *Reforma*, sección internacional, 11 de septiembre de 2002
- CASTAÑEDA, Jorge G., "La matrícula consular", publicado en el Periódico *Reforma*, sección primera, 13 de agosto de 2003
- CASTRO SALAZA, "La lucha contra el crimen organizado en el Caribe",

publicado en el periódico costarricense *La Nación*, obtenido en:
<http://www.nacion.com/2010-08-19/Opinion/Foro/Opinion2489365.aspx>
 (consultado el 18 de agosto de 2010)

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, “Terrorist CBRN: Materials and Effects (U)”, CTC 2003-40058, mayo de 2003

CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, editorial Rand, Estados Unidos de América, 2008

CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, editorial Rand, Estados Unidos de América, 2008

CHALK, Peter, “Maritime Piracy. Reasons, Dangers and Solutions”, testimonio ante el Comité sobre Infraestructura y transporte, Subcomité sobre Guardacosta y Transporte Marítimo, Casa de Representante de los Estados Unidos, Washington, D.C., 4 de febrero de 2009

CHALK, Peter [et al.], “Countering Piracy in the Modern Era”, notas del taller de discusión *The Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century*, editorial Rand, Santa Monica, 2009.

CHALK, Peter,, “Maritime Terrorism: Threat to Container Ship, Cruise Liners, and Passenger Ferries”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009.

CHATHAM HOUSE, “Piracy and Legal Issues: Reconciling Public and Private Interests”, publicado en *Africa Programme and International Law Conference Report*, octubre de 2009.

CHEN (“The Emerging Nexus between Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia Waters: A Case Study in the Gerakan Aceh Merdeka (GAM)”, AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007.

CHRISTOULAS, Athanasios “Redes transnacionales de cocaína en la Cuenca de los Huracanes: Origen, Procesos y Consecuencias”, publicado en *Centro de Estudios y Programas Interamericanos Documento de trabajo*, número 7, México, 2006.

CHUAH, Jason, "An analysis of the proposed EU legislation on supply chain security", publicado en *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, número 4, 2007.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, "Las medidas de protección portuaria: un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)", Naciones Unidas, *Boletín Facilitación del comercio y el transporte de América Latina y el Caribe*, edición número 227, julio de 2005

COMISIÓN EUROPEA, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Informe de la evaluación final del Plan de Acción de la UE en materia de lucha contra la droga 2005-2008, 13407/08 ADD 3, Bruselas, 2005.

COMISIÓN DE ASUNTOS SOCIALES DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE COSTA RICA, *Opinión Jurídica 018-J*, 31 de enero de 2005.

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES DEL CONGRESO DE GUATEMALA, *Dictamen del Convenio sobre Cooperación para la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas en el Área del Caribe*, 12 de julio de 2005.

COMISIÓN DE SEGURIDAD HUMANA, *La Seguridad Humana Ahora*, Nueva York, Organización de Naciones Unidas, 2003.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, *The European Union Counter-Terrorism Strategy*, 14469/4/05 REV 4, Brussels, 30 November 2005, obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm (consultado el 28 de septiembre de 2011).

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, *EU ACTION PLAN ON COMBATING TERRORISM*, 5771/1/06 REV 1, Brussels, 13 february 2006, pp. 7-9, obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm (consultado el 29 de septiembre de 2011).

CONOSA, Pierre, "Developing the role of OSINT within and Outside of intelligence services", AAVV., *Faster and more united, the debate about*

- Europe's crisis response capacity*, Relaciones Internacionales de la Comisión Europea, Luxemburgo, 2006
- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO, *El transporte marítimo en 2002*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2002.
- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, *La facilitación del comercio y del transporte: creación de un entorno seguro y eficiente para el comercio*, Naciones Unidas, TD/393, 6 de abril de 2004.
- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO, *Review of Maritime Transport 2007*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2007
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, *Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y mares*, COM (2006) final, Bruselas, 7 de junio de 2006
- COSSÍO DÍAZ, José Ramón, "la posibilidad de aplicar la jurisdicción penal mexicana en el zona económica exclusiva", publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. VI, 2006.
- COUNCIL OF EUROPE, *Agreement on Illicit traffic by Sea implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances. Explanatory Report*, Council of Europe Publishing, 1996
- COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, *Implementation of the legislative Instruments listed in the Declaration on terrorism of the European Council of 25 March 2004 and subsequent major instruments identified by the United Nations*, 15358/09 ADD 1 REV 1, 27 de noviembre de 2009, Bruselas.
- CRAIG, Ashley W./SEHER, John F., "U.S. Maritime Transportation and Port Security: An Update and Analysis of Current Eforts", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009
- CROOK, John, "United States Supports New Protocols Directed Against Use of Ships in Terrorism and Proliferation of Weapons of Mass Destruction",

publicado en *American Journal of International Law*, Vol. 100, No. 1, enero de 2006.

DE ALMEIDA NASCIMENTO, Adelaida, “El control de buques mercantes en alta mar por parte de los efectivos de la armada española que participa en la operación Libertad duradera: el episodio de So Sane”, publicado en *Revista Española de Derecho Internacional*, volumen LV, número 1, 2003

DE GREIFF, Gustavo, “Terrorismo y seguridad nacional. El Derecho internacional que hereda el siglo XXI”, AAVV., *Derecho y seguridad internacional. Memoria del congreso internacional de cultura y sistemas jurídicos comparados*, Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2005

DE MONIER (“Economic consequences of piracy and armed robbery on shipping” presentada en *Seminar piracy and armed robbery against shipping*, Bruselas, obtenido en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm (consultado el 12 de mayo de 2010)

DEL POZO, Fernando, “Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia”, publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 18/2009, editado por Real Instituto Elcano, Madrid, enero de 2010.

DELEGACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA PARA LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, “Securing Trade: The EU’s Approach to Port and Maritime Container Security”, publicado en *euinsight*, Unión Europea, volumen 21, julio de 2008.

DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*, Washington D.C., octubre de 2005

DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Global Maritime Intelligence Integration Plan*, Washington D.C., julio de 2005

DEPARTMENT OF DEFENSE/DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES, *Maritime Operational Threat*

- Response Plan*, Washinton D.C., octubre de 2006
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES,
Maritime Transportation system security recommendations for the National Strategy for Maritime Security, Washington D.C., octubre de 2005
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES,
Maritime Commerce Security Plan for the National Strategy for Maritime Security, Washington D.C., octubre de 2005
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES,
Domestic Outreach Plan, Washington D.C., octubre de 2005
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY OF THE UNITED STATES,
Maritime Infrastructure Recovery Plan, Washington D.C., abril de 2006
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECUTIRY, *Container Seals on Maritime Cargo*, Registro Federal volumen 73, volumen 153, 7 de agosto de 2008
- DEPARTAMENT OF STATE OF THE UNITED STATES, *International Outreach and Coordination Strategy*, Washington D.C., noviembre de 2005
- DÍAZ BARRADO, Miguel, “El marco jurídico-internacional de la contra el terrorismo”, compilado en *Lucha contra el Terrorismo y Derecho internacional*, Cuaderno de Estrategia 133, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.
- DÍAZ, Alejandro, “Las nuevas medidas de seguridad y sus efectos en las exportaciones agroalimentarias”, publicado en *Documentos de Proyectos*, número LC/W.180, CEPAL.
- DÍAZ MÜLLER, *El imperio de la razón. Drogas, Salud y Derechos Humanos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994
- DIEZ DE VELASCO, Manuel, *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 17a. Edición, editorial Tecnos, Madrid, 2009
- DIVISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL E INTEGRACIÓN DE LA CEPAL, *Panorama de la Inserción internacional de América Latina y el Caribe. Tendencias 2008*, Naciones Unidas, 2008
- DUFFY, Helen, *The `War on Terror´ and the Framework of International Law*,

- Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- E.V. “La IMO actúa para combatir los ataques de piratería contra buques”, publicado en *La Gaceta de El Vigía*, 4 de marzo de 1999
- EL AGAMY (“Counterterrorism Law and Treaties: Background and Definitions”, publicado en la revista *abudabí Security & Terrorism*, volumen 2, febrero de 2006
- ELLEN, Eric (edit.), *Piracy at Sea*, publicado por International Maritime Bureau, Paris, 1989.
- ELMA DEL CARME TREJO, Elma del Carme, *Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN)*, Subdirección de Política Exterior, Cámara de Diputados, julio de 2006, México.
- ESPINOSA, Javier, “La Unión Europea lanza la primera operación antipiratas de la era moderna”, obtenido en: <http://www.elmundo.es/papel/2008/12/09/mundo/2557934.html> (consultada el 9 de diciembre de 2010).
- ESTIEVENART, Georges, “La estrategia antidrogas de la Unión Europea y Latino América”, publicado en *Narcotráfico: Europa, EEUU, América Latina*, editorial Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 2007, Barcelona.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, *Container Transport security across modes*, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, 2005.
- EUROPEAN COMMUNITIES COMMISSION, *Commission Staff Working Document. Accompanying document to the proposal for a Council Regulation establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing. Impact assessment. Sec (2007) 1336*, 17 de noviembre de 2007, Bruselas.
- FEAL VÁZQUEZ, Javier, “La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo”, publicado en el *Boletín de Información de CESEDEN*, número 304, 2008
- FIDEICOMISO DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, “Código PBIP”, obtenido en: <http://www.fidena.gob.mx/fidena/espanol/nosotros/codigo-pbip>

(consultado el día 20 de noviembre de 2011)

- FRIEDMAN, Thomas, *La tierra es plana. Breve historia del mundo globalizado del siglo XXI*, Editorial Planeta, 2006
- FUENTE SÁNCHEZ, José María, "Terrorismo global: génesis y respuesta", publicado en el *Boletín de Información de CESEDEN*, número 308, 2009
- FURIA, Peter [et al], *C-TPAT 2010 Partner Survey. Report of Results: Member Survey and Cost-Benefit Survey*, editado por la Universidad de Virginia, 2010, Virginia, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ (consultado el 22 de agosto de 2010)
- GARD AS, "Measures to prevent drug smuggling", publicado en *Loss Prevention Circular*, número 8-09, julio de 2009, Noruega.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de derecho de la navegación marítima*, 3a ed., Marcial Pons, Madrid, 2006.
- GHOSH, Shekhar "The Legal Regime of Innocent Passage through the Territorial Sea", AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001
- GUILFOYLE, Duoglas, *Shipping interdiction and the law of the sea*, Cambridge University Press, Nueva York, 2009
- GIERMANSKI, Jim, "The Development and Globalization of Container security", publicado en *Defense Transportation Journal*, volumen 64, número 5, septiembre de 2008
- GILPIN, Raymond, "Counting the Costs of the Somali Piracy", publicado en *United States Institute of Peace Working Papers*, Center for Sustainable Economies, junio de 2009
- GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, "Régimen Jurídico de la Investigación Científica Marina", publicado en *Temas Selectos de Derecho Internacional*, 4ta. edición, editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2003.
- GONZÁLEZ CAMPOS, Julio D. [et al.], *Curso de Derecho Internacional Público*, 6a. ed., Civitas, Madrid, 1998.
- GOODMAN y MARIZCO ("U.S. Firearms Trafficking to Mexico: New Data

and Insights Illuminate Key Trends and Challenges” publicado en *Working Paper Series on U.S. -Mexico Security Cooperation*, Woodrow Wilson International Center for Scholars, septiembre 2010

GORDON, James/RICHARDSON, Harry, “Economic impact analysis of terrorism events: recent methodological advances and findings”, AAVV., *Terrorism and International Transport: towards risk-based security policy*, editado por la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, París, 2009.

GRZYBOWSKI, Marek/MILER, Ryszard “MSA as the Aspect of European Maritime Security”, publicado en la revista rumana *The Romanian Economic Journal*, número 25, año X, Rumanía, noviembre 2007.

GRUPO DE CONTACTO SOBRE LA PIRATERÍA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA, “Fourth plenary meeting of the contract group on Piracy off the Coast of Somalia”, Comunicado, Nueva York, 10 de septiembre de 2009

GUILFOYLE, Douglas, *Shipping interdiction and the law of the sea*, Cambridge University Press, Nueva York, 2009.

GUTIÉRREZ, Ximena/HINTS, Juha, “Voluntary supply chain security programs: a systematic comparison”, documento preparado para *ILS 2006, The International Conference on Information Systems, Logistics and Supply Chain*. Lyon, mayo 15-17, 2006.

HANSEN, Hans Tino, “Distinctions in the Finer Shades of Gray: The “Four Circles Model” for Maritime Security Threat Assessment”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009.

HARRINGTON, Caitlin, “Heightened Security: The Need to Incorporate articles 3bis(1)(A) and 8bis(5)(E) of the 2005 draft SUA protocol into Part VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, publicado en la revista *Pacific Rim Law & Policy Journal*, volumen 16, número 1, enero de 2007.

HILL PRADOS, Ma. Concepción, *Los Clubes de Protección e Indemnización en el Campo del Seguro Marítimo*, J.M. Bosch Editor, S.A., Barcelona,

1992

- HOFFMANN, Jan, *Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo*, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1999, p. 34
- HOUGH, Robert, "A guide to war risk clauses", publicado en *Britannia news*, número 32, mayo de 2003, pp. 10-11, obtenido en: www.britanniapandi.com (consultado el 15 de octubre de 2011)
- HOYT, Timothy D., "The United States and Maritime Strategy: A Parochial View from the U.S. Naval War College", publicado en *Orbis*, vol. 51, número 4, 2007
- HUDSON, Geoffrey N./ MADGE, Tim, *Marine Insurance Clauses*, 4ta. ed., editorial T&F Informa, Londres, 2005.
- HUTCHISON ("Abu Sayyaf", publicado en *The Countarproliferation Papers*, número 49, USAF Counterproliferation Center, Alabama, septiembre de 2009.
- INDUSTRIAL ECONOMICS INCORPORATED, "Regulatory Assessment and Final Regulatory Flexibility Analysis for the Interim Final Rule", *Estudios preparados para la U.S. Customs and Border Protection y U.S. Department of Homeland Security*, Cambridge, noviembre de 2008, pp. 36-37, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/ (consultado el 29 de agosto de 2011).
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Carga sobre la lista global de vigilancia de carga*, JC2004/039, 6 de septiembre de 2004, Londres
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Joint War Committee: Navigation Llimitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement*, JW 2005/001A, 20 de junio de 2005, Londres.
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.10.83*, JH 2005/046, 17 de octubre de 2005, Londres

- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.11.95, JH 2005/047*, 17 de octubre de 2005, Londres
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la exclusión de la piratería dentro de uso de las ITC 1.11.03, JH 2005/048*, 17 de octubre de 2005, Londres.
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos Relacionada con Somalia, JW2010/001*, 20 de abril de 2010, Londres.
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Resolución del Comité Conjunto de Casco sobre la Orden del Ejecutivo de los Estados Unidos Relacionada con Somalia, JW2010/002*, 21 de abril de 2010, Londres.
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Joint war Committee: Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas*, 9 de junio de 2010, Londres.
- INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, *Joint war Committee: Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas*, 3 de marzo de 2011, Londres.
- INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, *Piracy and Armed Robbery Against Ship Report-Annual Report 2009*, Cámara Internacional de Comercio, Londres, enero de 2010
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by Turkey*, LEG 84/6/2, 22 de marzo de 2002, Londres
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by Mexico*, LEG 89/4/2, 17 de septiembre de 2004, Londres
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Review of the convention for*

the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by China, LEG 89/4/3, 22 de septiembre de 2004, Londres

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *A Draft protocol to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988 and a draft protocol to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms locales on the continental shelf, 198. Comments on counter-terrorism, non proliferation and boarding provisions. Submitted by the United States, LEG/CONF.15/15, 2005, Londres.*

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Comments and proposals, LEG 90/4/5, 17 de marzo de 2005, Londres.*

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Review of the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988, and its protocol of 1988 relating to fixed platforms locales on the continental shelf. Submitted by the International Chamber of shipping, the international shipping federation and the international confederation of free trade unions, LEG 89/4/9, 24 de septiembre de 2005, Londres.*

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *A Draft protocol to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988. Comments on the protection afforded to the shipping industry. Submitted by the United States and ICFTU, LEG/CONF.15/19, 10 de octubre de 2010, Londres*

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, 28000:2007 *Especificaciones para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro*, publicado por Organización Internacional de Estandarización, Genova, 2007

IZAM, Miguel, *Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente*, División de Comercio Internacional e Integración, CEPAL,

- Naciones Unidas, Santiago de Chile, diciembre de 2001
- JIMÉNEZ PIERNAS, Carlos, "Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis desde el derecho internacional", publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 168/2008, editado por el Real Instituto Elcano, Madrid, diciembre de 2008
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, José Elías, *Los factores críticos de éxito de la cadena de suministro*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2004
- JIMÉNEZ SANCHEZ, José Elías/HERNÁNDEZ GARCÍA, Salvador, *Marco Conceptual de la cadena de suministro: un nuevo enfoque logístico*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2002
- JONES, Steven, *Maritime Security: a practical guide*, Nautical Institute, Londres, 2006
- JONES, Steven, "Implications and effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009
- JOSHI JUBERT, Ujala, *Los delitos de tráfico de drogas I. Un estudio analítico del art. 368 CP*, José María Bosch editor, Barcelona, 1999.
- JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, "Los tratados de fiscalización de drogas: historia, logros y dificultades, publicado en *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2008*, E/INCB/2008/1, publicación de las Naciones Unidas, 2009, Nueva York.
- JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009*, E/INCB/2009/1, publicación de las Naciones Unidas, 2010, Nueva York.
- KINSEY JARLE, Sting/HANSEN, Christopher/FRANKLIN, George, "The impact of private security companies on Somalia's governance networks", publicado en *Cambridge Review of International Affairs*, volumen 22, número 1, marzo de 2009

- KING, Rawle O., "Ocean Piracy and Its Impact on Insurance", publicado en *Congressional Research Service Report for Congress*, número R40081, diciembre de 2008, Washington, D.C.
- KNOTT, John, "The Paradox of Modern-Day Piracy Off Somalia: The Danger, And How to Reduce Them", publicado en la revista electrónica *Mondaq*, Londres, 2009.
- KOH, Tommy, "The exclusive economic zone" ,AAVV. *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001
- KRASKA, James, "Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea", publicado en la revista *Comparative Strategy*, volumen 28, número 3, julio de 2009
- KROUSE, William J., *Department of Homeland Security: Consolidation of Border and Transportation Security Agencies*, report for the Congress, Domestic Social Policy Division, Estados Unidos, febrero de 2003
- KURT James, "The New Maritime Strategy Contronting Peer Competitors, Rogue States, and Transnational Insurgents", publicado en *Orbis*, vol. 51, número 4, 2007
- LABOIRE IGLESIAS, Mario, "La privatización de la guerra. El auge de las compañías militares privadas (1)", publicado en *Boletín de Información del CESEDEN*, número 306, febrero de 2008.
- LABOIRE IGLESIAS, "La privatización de la guerra. El auge de las compañías militares privadas (1)", publicado en *Boletín de Información del CESEDEN*, número 307, marzo de 2008.
- LACLETA MUÑOZ, José Manuel, "Las fronteras de España en el mar", publicado en *Documento de Trabajo*, DT N° 34/2004, Madrid, 2004
- LEHR, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities", AAVV. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009
- LEÓN, Álex/ROMERO, Rosa, *Logística del Transporte Marítimo*, Editorial LogisBook, Barcelona, 2003.
- LIBICKI, Martin, *Exploring Terrorist Targeting Preferences*, editorial Rand Corporation, Santa Monica, 2007

- LINDFORS, Marcus/Walden, Sebastian, "Drug War Costs Shipowners Dearly", publicada en *Beacon Skuld Magazine*, volumen 2, numero 188, Diciembre de 2006
- LÓPEZ QUIROGA, Julio/FERNÁNDEZ-QUIRÓS, Tomás, "La piratería marítima en el Derecho Internacional", publicado en *Actualidad Jurídica Urías Menéndez*, número 22, España, enero-abril 2009
- LÓPEZ, Mayolo, "Plantea Obama Actualizar el TLCAN", publicado en *Periódico Reforma*, sección nacional, 13 de enero de 2009
- LORENZ, Akiva J., *Al Qaeda's Maritime Threat*, Maritime Terrorism Research Center, abril de 2007, p. 3 obtenido en: <http://www.maritimeterrorism.com>
- LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, *Institute Cargo Clauses (A)*, 1 de enero de 2009, Londres
- LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, *Institute Cargo Clauses (B)*, 1 de enero de 2009, Londres
- LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, *Institute Cargo Clauses (C)*, 1 de enero de 2009, Londres
- LLOYD'S MARKET ASSOCIATION/INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON, *Institute War Clauses (Cargo)*, 1 de enero de 2009, Londres
- MALDONADO CARRASCO, Ana Grisel, "Competitividad de los puertos mexicanos", publicado en *Comercio Exterior*, volumen 58, número 2, febrero de 2008, México
- MARÍ SAGARRA, Ricard [et al.], *El transporte de contenedores. Terminales, operativa y casuística*, editorial Edicions UPC, Barcelona, 2003
- MARÍ SAGARRA, Ricard/RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *El transporte de contenedor: el contenedor reduce las distancias y aporta valor a las operaciones logísticas y las transacciones comerciales*, Editorial Marge Books, 2da. edición, Barcelona, 2007

- MARÍN CASTÁN, Fernando, “Marco jurídico de la seguridad marítima”, AAVV., *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, pp. 188-189
- MARINE RESOURCES ASSESSMENT GROUP, *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries*, reporte preparado para el Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido, Londres, junio de 2005.
- MARQUÉS, Sergio, “Estrategias para afrontar la amenaza en el espacio del Mediterráneo”, publicado en el *Boletín de Información del CESEDEN*, número 307, 2008.
- MARTNER PEYRELONGUE, Carlos/MORENO MARTÍNEZ, María Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro, 2001
- MARTNER PEYRELONGUE, Carlos/PÉREZ, Arturo, “Evolución y Tendencia del Movimiento del Contenedores de Comercio Exterior en México, 1996-2012 (Cajas)”, publicado en *Instituto Mexicano del Transporte*, número 101, agosto 2006
- MARTÍNEZ NÚÑEZ, Juan Francisco, “Capacidades clave en la seguridad marítima”, publicado en AAVV., *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- MARTINEZ JIMENEZ, Isabel, “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, publicado en AAVV., *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Virgil Toledo*, ed. José María Bosch, Barcelona, 2000.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, Isabel, *Los contratos de explotación del buque*, VLEX-284076, enero de 1991, obtenido en: <http://vlex.com/vid/284076>
- MASAKI, Hinase, “Japan, Canada ink CSI”, publicado en *The Journal of Commerce online*, 19 de junio de 2008
- MAY, Ron, “Don’t let this happen to you. C-TPAT Security Best Practices and Lessons Learned”, realizada en *U.S. Customs and Border Protection 2008 trade Symposium*, 200
- MCNICHOLAS, Michael (*Maritime Security. An Introduction*, editorial

- Elsevier, Burlington, 2008
- MIDDLETON, Roger, "Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars", publicado en *Africa Programme at Chatham House*, número AFB BP 08/02, editorial Chatham House, Londres, octubre de 2008
- MINEAU, Micheal L., "Pirates, Blackwater and Maritime Security: the risk of private navies in response to modern piracy", publicado en *Journal of International Business and Law*, primavera de 2010
- MOLENAAR, Jaap, "Port State Jurisdiction: Toward Mandatory and Comprehensive Use", AAVV. *The Law of the Sea. Progress and Prospects*, Oxford University Press, Nueva York, 2006, p. 195.
- NAIR, Ashwin, "Piracy and Off-hire clauses: Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owing Co Ltd ("The Saldanha") [2010] EWHC 1340", publicado en *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, volumen 24, número 2, 2010.
- NANDAN, S.N./ANTERSON, D.H., "Straits used for international navigation: a commentary on part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", AAVV., *Law of the Sea*, editorial Ashgate, Aldershot, 2001
- NATIONAL COMMISSION ON TERRORIST ATTACKS UPON THE UNITED STATES, *The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States*, Washington, DC, pp. 12
- NATIONAL SECURITY COUNCIL OF THE UNITED STATES, *Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan*, Washington D.C., diciembre de 2008.
- NATIONAL SECURITY COUNCIL, *Countering Piracy Off The Horn of Africa: Partnership & Action Plan*, Estados Unidos, 2008.
- NEAL, Murray, "Security Films vs. Safety Films, Understanding the Misunderstood Differences", obtenido en: <http://www.pinnaclearmor.com/technical-papers.php>. (consultado el 30 de noviembre de 2009)
- NUÑEZ-NETO, Blas, *Border Security: Key Agencies and Their Missions*, reporte del congreso, código de pedido RS21899, 2008

- OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS,
Monitoring the supply of cocaine to Europe, Luxemburgo, 2008.
- OBSEVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS, *El problema de la drogodependencia en Europa: Informe anual 2009*, Luxemburgo, 2009.
- OBSERVATORIO EUROPEO DE LAS DROGAS Y LAS TOXICOMANÍAS,
“La cocaína. Una perspectiva de la Unión Europea en el contexto mundial”, publicada en Publicaciones conjuntas del OEDT-Europol, número 2, Luxemburgo, 2010.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
The threat of narco-trafficking in the Americas, Naciones Unidas, Viena, 2006.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
“Un siglo de fiscalización internacional de drogas”, publicado en el *Boletín de Estupefacientes*, volumen LIX, números 1 y 2, Viena, 2007.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
Resultados logrados por los Estados Miembros con miras a alcanzar los objetivos y metas fijadas en el vigésimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, limitaciones y problemas planteados y perspectivas: reducción de la oferta. UNODC/CND/2008/WG.1/2, Viena, 16 de mayo de 2008
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
Informe de la reunión del grupo de trabajo intergubernamental de expertos de composición abierta sobre reducción de la oferta, celebrado en Viena del 23 al 25 de junio de 2008, UNODC/CND/2008/WG.1/3, Viena, 9 de julio de 2008.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
Crime and instability: Case studies of transnational threats, Viena, 2010.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,
El Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009, E/INCB/2009/2, Nueva York, 2010.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO,

- World Drug Report 2010*, United Nations Publication, Viena, 2010
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, Viena, 2010.
- OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR OF THE REPUBLIC OF MARSHALL ISLANDS, "Horn of Africa: threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009", *Marine Safety Advisory 45-09*, 25 de septiembre de 2009.
- OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR OF THE MARSHALL ISLANDS, *Hijacking and Piracy in Somalia Waters (Northern Gulf of Aden)*, *Marine Safety Advisory No, 27-08*, 8 de septiembre de 2008.
- OFICINA MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2007*, Londres, enero de 2008
- OIL COMPANIES INTERNACIONAL MARINE FORUM, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Code of Practice for Countermeasures for use by Terminal Operators and other Shore Authorities*, editado por Oil Companies Internacional Marine Forum, Londres, 2000.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Declaración sobre la lucha contra el narcotráfico y el uso indebido de drogas*, aprobada el 14 de diciembre de 1984, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Proyecto de Convención contra el tráfico de sustancias estupefacientes y sicotrópicas y actividades conexas*, A/RES/39/141, adoptada el 14 de diciembre de 1984, Nueva York
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Secretario General, Los océanos y el derecho del mar*, A/53/456, 5 de octubre de 1988, Nueva York
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Declaración política de la Asamblea General*, S-20/2, de 10 de junio de 1998, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Secretario General, los océanos y el derecho del mar*, A/56/58, 9 de marzo de 2001, Nueva York.

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con la resolución 1425 (2002) del Consejo de Seguridad, S/2003/233*, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de supervisión establecido en virtud de la resolución 1519 (2003) del Consejo de Seguridad, relativa a Somalia, S/2004/604*, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de supervisión sobre Somalia presentado en cumplimiento de la resolución 1587 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2005/625*, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad, S/2006/229*, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *El Derecho del mar: obligaciones de los estados parte conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar e instrumentos complementarios*, Publicaciones de las Naciones Unidas, Nueva York, 2005.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1724 (2006) del Consejo de Seguridad, S/1007/436*, Nueva York
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Secretario General presentado de conformidad con la resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de 13 de noviembre de 2009, S/2009/590*, Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS *Estudio sobre la aplicación de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad por los Estados Miembros, S/2009/620*, Nueva York, 3 de diciembre de 2009.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes correspondiente a 2009, E/INCB/2009/1*, Viena, 2009.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia presentado de Conformidad con la resolución*

1853 (2008) del Consejo S/20010/91, 2010, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. *Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, trigésimo cuarto periodo ordinario de sesiones de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, OEA/Ser.L/XIV.2.34*, noviembre de 2003, Montreal.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, *Guía Modelo Operativa sobre procedimientos para Acciones Combinadas en Contra del Tráfico Marítimo de Drogas*, Viña del Mar, 2009.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, *Informe final de la Comisión Interamericana para el control del abuso de drogas, OEA/Ser.L/XIV.4*, Viña del Mar, julio de 2009.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, *Serie 1 contenedores de carga- Clasificación, dimensiones y posiciones, ISO 668:1995*, publicado por, Ginebra, 1995.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, *Contenedores de carga, sellos Mecánicos, ISO/PAS 17712:2006*, Ginebra, 2006.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACIÓN, *Contenedores de carga, sellos electrónicos, ISO 18185-2:2007*, Ginebra, 2007.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, "Piratería y Robos a Mano Armada en el Mar", publicado en *La OMI al día*, Londres, enero de 2000.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 84º periodo de sesiones, LEG 83/14*, 23 de octubre de 2001, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 84º periodo de sesiones, LEG 84/14*, 7 de mayo de 2002, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 87º periodo de sesiones, LEG 87/17*, 23 de octubre de 2003.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Revision of the Guidelines*

- for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic substances and Precursor Chemicals on Ships (Resolution A.872(20)), A.985(24)*, adoptada el 1 de diciembre de 2005, Londres.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86º periodo de sesiones, MSC 86/26*, adoptada el 12 de junio de 2009, Londres, pp. 102-103
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el Golfo de Adén*, aprobada el 3 de agosto de 2009, Londres.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Second quarterly report (April and including June 2009)*, MSC.4/Circ.140, aprobada el 22 de septiembre de 2009, Londres.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 95ª periodo de sesiones, LEG 96/13*, adoptada el 14 de octubre de 2009, Londres.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual report 2009*, MSC.4/Circ.152 adoptada el 29 de marzo de 2010, Londres.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Record of the Djibouti Meeting*, del 26 al 29 de enero de 2009, Djibouti.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, *Revisión de las Políticas Comerciales de Estados Unidos, WT/TPR/S/200/Rev.1*, del 5 de mayo de 2008, Ginebra
- PALACIO LÓPEZ, Perfecto, *Transporte marítimo de contenedores: organización y gestión*, editado por Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad de Valencia, Valencia, 2001
- PASTOR RIDRUEJO, José A., *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 14a. ed., editorial Tecnos, Madrid 2010
- PETTRETO, Kerstin, *Weak States off-Shore: Piracy in Modern Times*, Discussion Paper, editado por Hans Seidel Foundation. EastAfrican

- Human Security Forum. Marzo de 2008.
- PLOCH [et. al.], "Piracy off the Horn of Africa", publicado en *Congressional Research Service. Report for Congress R40528*, septiembre de 2009, Estados Unidos.
- PLUTARCO, *Vidas Paralelas*, tomo V, Gayo Julio César, edición de Emilio Crespo, traducción de Emilio Crespo, editorial Cátedra, Madrid, 1999.
- PROCURADURIA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Oficio de la Subprocuraduría Jurídica y de Asuntos Internacionales, Dirección General de Asuntos Jurídicos, número SJA/DGAJ/03746/2011, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 25 de abril de 2011.
- PULIDO BEGINES, Juan Luis, *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, editorial Tecnos, Madrid, 2009.
- QUENTIN, Sophia, "Shipping Activities: Targets of Maritime Terrorism", publicado en la revista electrónica *MIRMAL*, volumen 2, obtenido en: <http://www.derechomaritimo.info/pagina/mater.htm>
- RAHMN, Chris, "Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship Navy", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009.
- RAMOS GARCÍA, José María, "la política de seguridad fronteriza de Estados Unidos: estrategias e impactos binacionales", publicado en *Foro Internacional*, volumen XLIV, número 4, 2004.
- REGUEIRO DUBRA, Raquel, "El uso de la fuerza en el mar y la operación Atalanta en la Unión Europea", AAVV., *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, editado por Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, Madrid, 2009.
- REINARES NESTARES, Fernando, "Dimensiones del terrorismo internacional", compilado en *Lucha contra el Terrorismo y Derecho internacional*, Cuaderno de Estrategia 133, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.
- RELYEA, Harold, *Homeland Security: Department Organization and Management –Implementation Phase*, Congressional Research Service,

- CRS Report for Congress, Estados Unidos, 3 de Enero de 2005
- REVILLA MONTOYA, Pablo César, "El terrorismo global. Inicio, Desafíos y medios político-jurídicos de enfrentamiento", publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen V, 2005.
- RICE, James [et al.], "Supply chain response to terrorism: creating resilient and secure supply chains", *Supply Chain Response to Terrorism Project. Interim Report of Progress and Learnings*, editado por Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 2003.
- RICE, James, *Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits*, publicado IBM Center for the Business of Government, Special Report Series, 2005.
- RICHARDSON, Michael, "A time bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction", publicado en *Maritime Studies*, número 134, enero-febrero 2004.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis "La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional", publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 73/2009, editado por el Real Instituto Elcano, Madrid, mayo de 2009
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis, *Estudios de Seguro Marítimo*, editorial J.M. Bosch Editor, S.A., 1992, Barcelona.
- RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, "Seguridad Marítima en Buques Porta Contenedores", publicado en: *E-prints UPC*, UPC, enero de 2009
- ROMERO REYES, Alejandro, "Jurisdicción penal del Estado Mexicano para sancionar delitos contra la salud cometidos en la zona económica exclusiva", publicado en la revista mexicana *Ciencia y Mar*, vol. 29, mayo-agosto 2006
- ROMERO, Rosa, *El transporte Marítimo. Introducción a la Gestión del Transporte Marítimo*, Editorial LogisBook, serie Cuadernos de Logística, Barcelona, 2002
- ENRÍQUEZ ROSAS, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación: la actividad de la organización marítima internacional en materia de

- protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005”, publicado en *Anuario mexicano de derecho internacional*, 2007, volumen 7.
- ROSAS, María Cristina, “La seguridad internacional y la lucha contra el terrorismo a cinco años del 11 de septiembre”, publicado en *Comercio Exterior*, Volumen 56, número 9, septiembre de 2006
- RUIZ SOROA, José María, [et al], *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, editorial Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco, Vitoria, 1993
- RUESTA BOTELLA, José Antonio, “Seguridad marítima: tendencias y retos”, compilado en *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009
- RUMSFELD, Donald/MYERS, Richard, *National Military Strategic Plan for War on Terrorism*, Department of Defense, Washington D.C., 2006
- RUSELL, James A., “Maritime Security in the Gulf: Addressing the Terrorist threat”, publicado en la revista *abudabí Security & Terrorism*, volumen 2, febrero de 2006
- SÁNCHEZ (Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 2004
- SALAZAR LÓPEZ, Alfredo, “Protección de la Soberanía Nacional en las Zonas Marinas Mexicanas”, publicado en la revista electrónica argentina *Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 2, agosto de 2010, obtenida en: <http://estudiosmaritimos.wordpress.com> (consultado el 10 de octubre de 2010
- SAUL, Ben, “Reasons for defining and criminalizing “terrorism” in international law”, publicado en la revista *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen VI, 2006
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *Proyecto Multimodal Punta Colomet en Baja California*, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C., México, 2008.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Oficio de la Administración Portuaria Integral Veracruz, número GO-25/09, México,

22 de octubre de 2009.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTS, Oficio de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, número 7.2.201, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 16 de diciembre de 2009.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA, *Agenda de Competitividad en Logística 2008-2012*, México, 2008.

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, Oficio del Servicio de Administración Tributaria, número 0610100030309, asunto: respuesta a la solicitud de información realiza por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 22 de abril de 2009.

SECRETARÍA DE MARINA, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-589/10, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 10 de septiembre de 2010.

SECRETARÍA DE MARINA, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-778/10, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 10 de diciembre de 2010.

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de la Defensa Nacional, número 84525, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 13 de octubre de 2009.

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de la Defensa Nacional, número 0001251, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 19 de marzo de 2011.

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Marina número UE-0518/11, asunto: respuesta a la solicitud de acceso a la información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, México, 4 de febrero de 2011.

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, Oficio de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Relaciones Exteriores número UDE-0518/11, asunto: respuesta a la solicitud de información realizada por Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo a la Subsecretaría para América del Norte, México, de marzo de 2011

SEPÚLVEDA, Isidro, "Estados fallidos: la quiebra del estado nación y la desestabilidad de la seguridad regional", publicado en AAVV., *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado" de Investigación sobre la Paz, la Seguridad y la Defensa, Madrid, 2009.

SERRANO FIGUEROA, Rafael, "El terrorismo y el derecho internacional", publicado en el *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen III, 2003.

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, *Plan de Modernización de Aduanas*, Secretaría de Hacienda y Crédito público, México, 2007.

SGUT, Martín, *Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria*, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Santiago de Chile, 2006.

SHIAVON, Jorge A./VELÁZQUEZ FLORES, Rafael, "El 11 de septiembre y la relación México-Estados Unidos: ¿Hacia la securitización de la agenda?", publicado en la *Revista Enfoques*, volumen VI, número 08

SNODDON, Robert, "Piracy and Maritime Terrorism: Naval Responses to Existing and Emerging Threats to the Global Seaborne Economy", AAVV., *Violence at Sea. Piracy at the Age of Terrorism*, editorial Routledge, Nueva York, 2007

SNODDON, Robert, "The North Atlantic Treaty Organization's Evolving Role in Maritime Security Operations", AAVV., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd's MIU, Boca Raton, 2009

SMITH RAMOS, Kenneth, "Análisis y perspectivas del TLCAN", presentación realizada en el marco de la *Reunión Preparatoria para la XLV Reunión Interparlamentaria, México-Estados Unidos*, 20 de febrero de 2006, México.

- SOBRINO HEREDIA JOSÉ MANUEL, “La protección marítima, nuevas dimensión de la política marítima de la Unión Europea”, publicado en *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, número 27, Madrid, mayo/agosto 2007.
- STUBBS, Bruce B./TRUVER, Scott C., “Setting, Strangthening, and Enforcing Standars for U.S. Port Security”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009.
- SUÁREZ-LLANOS, Francisco “La seguridad marítima en la marina civil”, compilado en *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- SUBSECRETARÍA DE NEGOCIACIONES COMERCIALES INTERNACIONALES, *El TLCAN; 12 años de éxito*, Secretaría de Economía, marzo de 2006, México
- SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, Ciudad de México, 1991.
- SWEDISH NATIONAL BOARD OF TRADE, *Supply Chain Security: A trade Facilitation Perspective*, Kommerskollegium National Board of Trade, Suecia, 2008
- SYMONS, Andrew/Houston, Katies, “Marine insurance: recovery under cargo policy where ransom paid”, publicado en la revista electrónica *Law Now*, 2010, obtenido en: <http://www.law-now.com/law-now/2010/marineinsurmar10.htm?cmckreg=true>
- THORUP, Mikkel, “Enemy of Humanity: The Anti-Piracy Discourse in Present-Day Anti-Terrorism”, publicado en revista estadounidense *Terrorism and Political Violence*, volumen 21, número 3.
- TREJO GARCÍA, Elma del Carmen [et al], *Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN)*, Editado por el Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, México, 2006.
- TSAMENYI, Martin [et. al.], “International Legal Regulatory Framework for Seafarers and Maritime Security Post-9/11”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009.

- TREVES, Tullio, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", publicado en *The European Journal of International Law*, volumen 20, número 2, 2009.
- TREVIÑO RUIZ, José Ma, "La seguridad marítima y la piratería", publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 51/2010, editado por Real Instituto Elcano, Madrid, marzo de 2010.
- UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, *Change to Additional Premium Area, UKWR C5-2010*, Londres, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com
- UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, *Defences Against Piracy-Best Management Practices, UKWR C6-2010*, Londres, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com
- UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, *Change to Additional Premium Areas, UKWR C10-2010*, 2010, obtenido en: www.ukwarrisks.com
- UNITED KINGDOM P&I CLUB, *List of correspondents rules and bye-laws*, London, 2011.
- UNITED KINGDOM P&I CLUB, "Introductory guide to P&I cover", obtenido en: <http://www.ukpandi.com/about-the-club/rules-cover> (consultado el 7 de abril de 2011).
- UNITED NATIONS CONFERENCE OF TRADE AND DEVELOPMENT, *Review of maritime transport 2008*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2008.
- UNITED NATIONS CONFERENCE OF TRADE AND DEVELOPMENT, *Review of maritime transport 2009*, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2009.
- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *A Century of International Drug Control*, Viena, 2008.
- UNITED STATES COAST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian*, mayo 2009.
- UNITED STATES COAST GUARD, *2011 Posture Statement with 2012 Budget in Brief*, febrero de 2011, Washington D.C.

- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Security the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Strategic Plan*, noviembre de 2004, Washington D.C
- UNITED STATES. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Container Security Initiative. 2006-2012 Strategic Plan*, U.S Customs and Border Protection, Washington, DC.
- UNITED STATES. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Container Security Initiative. 2006-2012 Strategic Plan*, U.S Customs and Border Protection, Washington, DC. 2006
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *C-TPAT Security Criteria, Sea Carriers*, Estados Unidos, 2008
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *CBP Trade Strategy. Fiscal Years 2009-2013*, Estados Unidos, 2008
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Security the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Strategic Plan*, noviembre de 2004, Washington D.C, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ (consultado el 22 de agosto de 2011).
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Bioterrorism Act (BTA) Interim Procedures for Trade Partners", publicado en *Trade Information Notice*, número 04-33, del 11 de agosto de 2004, pp. 12-14, obtenido en: www.cbp.gov (consultado el 1 de septiembre de 2011)
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Bioterrorism Act (BTA) Interim Procedures for Trade Partners", publicado en *Trade Information Notice*, número 04-33, del 11 de agosto de 2004, pp. 12-14, obtenido en: www.cbp.gov (consultado el 1 de septiembre de 2011)
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION/EUROPEAN COMMISSION TAXATION AND CUSTOMS UNION DIRECTORATE, EU/NR 25/08: US Customs and Border Protection and European Commission. Roadmap Towards Mutual Recognition of Trade Partnership Programs, January 2009, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/poli

[cy_issues/customs_security/roadmap_abridged_en.pdf](#) (consultado el 4 de octubre de 2011)

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Maritime transportation system security recommendations: for The National Strategy for Maritime Security*, Washington D.C., octubre de 2005.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: Training Requirements for Escorts on Regulated Facilities and Vessels, PAC 02-09*, 22 de enero de 2007, Washington D.C.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Implementation of the Post-Katrina Emergency Management Reform Act of 2006 and of Additional Chnges Pursuant to § 872 of the Homeland Security Act of 2002*, del 11 de septiembre de 2007, Washington D.C.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *U.S. Department of Homeland Security Strategic Plan Fiscal Years 2008-2013*, de 20 de marzo de 2008, Washigton D.C.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, "Follow-up Joint Agency/Industry Meeting on Piracy", 14 de septiembre de 2009.

UNITED STATES DEPARMENT OF HOMELAND SECURITY, *Quadrennial Homeland Security Review Report: A strategic Framework for a Security Homeland*, febrero de 2010, Washington D.C.

UNITED STATES DEPARTEMENTE OF HOMELAND SECURITY, *Policy Advisory Council Decision for TWIC: 30 Day Unescorted Access Extension to Individuals Awaiting Receipt of a Replacement TWIC, PAC 03-09 Change 4*, 12 de octubre de 2010, Washington D.C.

UNITED STATES DEPARMENT OF HOMELAND SECURITY, *Bottom-Up Review: Report*, julio de 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/gc_1208534155450.shtm#1 (consultada el 8 de agosto de 2010).

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *U.S. Department of Homeland Security Annual Performance Report: Fiscal*

Years 2010-2012, 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/budget/editorial_0430.shtm (consultado el 8 de agosto de 2011).

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, U.S. *Department of Homeland Security Annual Performance Report: Fiscal Years 2010-2012. Appendix-Measures Descriptions and Data Collection Methodologies*, 2010, Washington D.C., obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/budget/editorial_0430.shtm

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, *International Outreach and Coordination Strategy to Enhance Maritime Security*, Washington, D.C., noviembre de 2005.

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 124257", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 170781", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2008, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 109864", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 127581", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2007, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 19369", *US EMBASSY CABLES*, Madrid, 2004, obtenido en: http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES EMBASSY MADRID, "Cable ID 19369", *US EMBASSY*

CABLES, Madrid, 2004, obtenido en:
http://www.elpais.com/articulo/espana/Cable/Espana/expresa/apoyo/plan/Megaports/elpepuesp/20101217elpepunac_23/Tes

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, *FDA Strategic Priorities- Draft*, septiembre de 2010, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Transportation Security. Federal Action Needed to help Address Security Challenges*, GAO-03-843, junio de 2003.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Maritime Security, Progress Made in Implementing Maritime Transportation Security Act, but Concerns Remain", *Testimony before the Committee on Commerce, Science, and Transportation, United States Senate*, Washington D.C., septiembre de 2003.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Enhancements Made, But Implementation and Sustainability Remain Key Challenges*, GAO-05-448T, Washington D.C., mayo de 2005.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Cargo Container Inspections: Preliminary Observations on the Status of Efforts to Improve the Automated Targeting System*, GAO-06-591T, marzo de 2006, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, "Maritime Security, Public Safety Consequences of a Terrorist Attack on a Tanker Carrying Liquefied Natural Gas Need Clarification", *Report to Congressional Requesters* GA0-07-316, Washington D.C, febrero de 2007.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security Challenges to Scanning 100 Percent of U.S.-Bound Cargo Containers*, GAO-08-533T, 12 de junio de 2008, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress report on implementation of mission and management functions*, GA0-07-454, Washington D.C., agosto de 2007

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Drug Control: U.S.

Assistance Has Helped Mexican Counternarcotics Efforts, but Tons of Illicit Drugs Continue to Flow into the United States”, *Report to Congressional Requesters, GAO-07-1018*, Washington D.C., agosto de 2007

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: The SAFE Port Act and Efforts to Secure Our Nation’s Seaports, GAO-08-86T*, octubre de 2007, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY, “Maritime Security, Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity”, *Report to Congressional Requesters GAO-08-141*, Washington D.C., diciembre de 2007

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased, but Improved Data Collection and Performance Measures Are Needed, GAO-08-187*, enero de 2008, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Inspections Identify an Correct Facility Deficiencies, but More Analysis Needed of Program’s Staffing Practices, and Data, GAO-08-12*, febrero de 2008, Washington D.C.

UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security. National Strategy and Supporting Plans Were Generally Well-Developed and Are Being Implemented, GAO-08-672*, reporte para el Comité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado de los Estados Unidos, Estados Unidos, junio 2008.

UNITED STATES GENERAL ACCONTABILITY OFFICE, *Drug Control, Cooperation with Many Major Drug Transit Countries Has Improved, but Better Performance Reporting and Sustainability Plans Are Needed, GAO-08-784*, julio de 2008, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: CBP Works with International Entities to Promote Global Customs Security Standards and Initiatives, but Challenges Remain, GAO-08-538*, agosto de 2008, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Transportation Security: Transportation Worker Identification Credential- A Status Update*, GAO-08-115T, Washington D.C., septiembre de 2008.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Feasibility and Cost-Benefit Analysis Would Assist DHS and Congress in Assessing and implementing the Requirement to Scan 100 Percent of U.S.-Bound Containers*, GAO-10-12, octubre de 2009, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Combating Nuclear Smuggling: DHS Improved Testing of Advanced Radiation Detection Portal Monitors, but Preliminary Results Show Limits of the New Technology", *Report to Congressional Requesters*, GAO-09-655, mayo 2009.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Food Safety: Agencies Need to Address Gaps in Enforcement and Collaboration to Enhance Safety of Imported Food*, GAO-09-873, septiembre de 2009, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain Security: Feasibility and Cost-Benefit Analysis Would Assist DHS and Congress in Assessing and implementing the Requirement to Scan 100 Percent of U.S.-Bound Containers*, GAO-10-12, octubre de 2009, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, "Maritime Security, Varied Action Taken to Enhance Cruise Ship Security, but some Concerns Remain", *Report to the Chairman, Committee on Homeland Security, House of Representatives*, GAO-10-400, Washington D.C., abril 2010.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *MARITIME SECURITY: DHS Progress and Challenges in Key Areas of Port Security*, GAO-10-940T, julio de 2010, Washington D.C.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, "Supply Chain Security: DHS Should test and evaluate container security technologies

consistent with all identified operational scenarios to ensure the technologies will function as intended”, *Report to the Chairman, Committee on Homeland Security, House of Representatives*, GAO-10-887, septiembre de 2010.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Maritime Security: Updating U.S. Counterpiracy Action Plan Gains Urgency as Piracy Escalates off the Horn of Africa*, número de reporte GAO-11-449T, 15 de marzo de 2011, Washington D.C.

UNITES STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Transportation Worked Identification Credential: Internal Control Weaknesses Need to Be Corrected to Help Achieve Security Objectives*, GAO-11-657, Washington D.C., mayo de 2011

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Department of Homeland Security: Progress Made and Work Remaining in Implementing Homeland Security Missions 10 Years after 9/11*, GAO-11-811, septiembre de 2011, Washington D.C., p. 114.

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Prior Notice of Imported Food Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-04-184R, octubre de 2003, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Registration of Food Facilities Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-04-193R, octubre de 2003, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTING OFFICE, *Department of Health and Human Services, Food and Drug Administration: Establishment and Maintenance of Records Under the Public Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002*, GAO-05-216R, diciembre de 2004, Washington D.C., obtenido en: www.gao.gov

UNITED STATES GENERAL ACCOUNTABILITY OFFICE, *Supply Chain*

Security: U.S. Customs and Border Protection Has Enhanced Its Partnership with Import Trade Sectors, but Challenges Remain in Verifying Security Practices, GAO-08-240, abril de 2008, Washington D.C., pp. 1-2, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/cbp_plans_reports.xml.

TREVIÑO RUIZ, José Ma, “La seguridad marítima y la piratería”, publicado en *Análisis del Real Instituto*, ARI 51/2010, editado por Real Instituto Elcano, Madrid, marzo de 2010.

WALTER, Christian, “Defining Terrorism in National and International Law”, publicado en *Terrorism as a Challenge for National and International Law: Security versus Liberty?*, editorial Springer, Nueva York, 2004

WHITE HOUSE, *The National Strategy for Maritime Security*, Washington, D.C., 2005

WILLIS, Henry H./Ortiz, David S., “*Evaluating the Security of the Global Containerized Supply Chain*”, Rand, Santa Monica, 2004

WILLIAMS, Harvey, *Chartering Documents*, 3ra. Edición, editorial Lloyd’s of London Press LTD., Londres, 1996,

WILLIS, “Riding the waves”, publicado en *Marine Review*, octubre 2009.

ZAMORA ROSELLÓ, Ma. Remedios, *Régimen jurídico de la seguridad marítima*, editorial netbiblo, Oleiros, 2009

ZARA RAYMOND Catherine/MORRIËN, Arthur, “Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11”, AAVV., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, editorial Lloyd’s MIU, Boca Raton, 2009

ZARAGOZA SOTO, Sebastian, *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.

PÁGINAS WEB

- ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE LÁZARO CÁRDENAS, “Arribo de buques”, obtenido en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/ml-servicios-portuarios/ml-arribo-de-buques>
- ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE ALTAMIRA, “Aviso de arribo”, obtenido en: <http://www.puertoaltamira.com.mx/esps/0002107/aviso-de-arribo>
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, “AIMU All Risks Cargo Clauses (1/1/2004) Compared with the London Institute Cargo Clauses (A) (1/1/2009)”, obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/AllRisks.pdf>
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, “Summary of Changes to the Hull War Risks and Strikes Clauses (Form 87B-108)”, septiembre de 2009, obtenido en: <http://www.aimu.org/formsmenu.html>
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, “AIMU FPA and WA Cargo Clauses (1/1/2004) Compared with the London Institute Cargo Clauses (B) and (C) (1/1/2009)”, obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/FPA&WA.pdf>
- AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS, “AIMU Strikes, Riots & Civil Commotions Forms 12 and 12A (1/1/08) and Accumation Clause (4/30/2008) Compared with the Equivalent London Institute Clause”, obtenido en: <http://www.aimu.org/aimuforms/SR&CC.pdf>
- AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INFEMNITY ASSOCIATION, *By-Laws rules list of correspondents, 2011/2012*, New York, 2011, obtenido en: www.american-club.com
- AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INFEMNITY ASSOCIATION, “Piracy-Frequently Asked Questions”, publicado en *Member Alert*, obtenido en: www.american-club.com
- BARNWELL, John R./ GERHARD, Sven, “From hull to war insurance”, publicado en *Piracy. An ancient risk with modern faces*, Allianz Global

- Corporate & Specialty, obtenido en: <http://knowledge.allianz.com/?944/study-piracy-an-ancient-risk-with-modern-faces>
- BASGAM, W. Rafael, "Observaciones del Comisionado sobre la Seguridad del Contendor", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/commish_remarks_csc.xml
- BASHAM, Ralph W., "National Customs Brokers and Forwarders Association of America", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/ncbfaa.xml
- BAUMGARTNER, William, "International Piracy on the High Seas", publicado en la revista electrónica *Coast Guard Journal*, obtenido en: <http://www.uscg.mil/cgjournal/message.asp?id=118>
- BELLWOOD PRESTBURY, "Kidnap Insurance-Are you at Risk?", obtenido en: www.bellwoodprestbury.com
- BLANCO-BAZÁN, Agustín, "Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping", presentada en *Seminar piracy and Armed Robbery Against Shipping*, Bruselas 21 de enero de 2001, Obtenido en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm
- BONNER, Robert C., "Keynote Address at Safety and Security in North American Trade Conference Center for Strategic and International Studies", Customs and Border Protection, 2003, obtenido en: http://www.csis.org/component/option,com_csis_events/task,view/id,546/
- BUSH, George W., *The Department of Homeland Security*, Washington D.C., junio de 2002. Obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/history/publication_0015.shtm
- CALDERÓN HINOJOSA, Felipe, "Cuarto informe de gobierno", obtenido en: <http://cuarto.informe.gob.mx/>
- CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL, "Attacks on Ships Background Information", obtenido en: <http://www.marisec.org/piracy/background.htm>

- CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION, "Time Charter 2003 Standard Form, Shanghai", obtenido en: www.cmac-sh.org
- CLARK, Julian, "United Kingdom: Charter Terms Develop to Address Increased Piracy Risks", obtenido en: www.mondaq.com
- CLYDE & CO, "Shipping and insurance update Piracy", obtenido en: www.clydeco.com
- CLYDE&CO, "Piracy Off.Hire or not?", publicado en *Shipping update*, julio de 2010, obtenido en: www.clydeco.com
- CYDE&CO, "Impact of President Obama's April 13, 2010 Executive Order on Somalia and Piracy on US AND non-US Insurance Companies", obtenido en: www.clydeco.com
- COMISIÓN EUROPEA, "Código Aduanero Comunitario", obtenido en: http://europa.eu/legislation_summaries/other/l11010_es.htm CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, "News in brief", 8 de diciembre de 2008, obtenido en: http://news.bbc.co.uk/1/hi/spanish/international/newsid_7789000/7789639.stm
- DAVIS, Anthony, "In the Face of Tight Security, LTTE Strikes Again", obtenido en: www.maritimeterrorism.com DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, "Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade", obtenido en: http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf (consultado el 20 de marzo de 2010)
- DAVIS SMITH, Horatio, *Early History of the United States Revenue Marine Service or (United States Revenue Cutter Service) 1789-1849*, editorial Coast Guard Bicentennial Publication, Washington D.C., 1989, obtenido en: <http://www.uscg.mil/history/articles/USRCS1789-1849.pdf>
- DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, "Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade", obtenido en: http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf

- DEPARTMENT OF JUSTICE AND LAW REFORM OF IRLAND, “Lenihan launches Ireland’s participation in new European Centre to tackle cocaine shipments”, obtenido en: http://www.justice.ie/en/JELR/Pages/European_Centre_to_tackle_cocaine_shipments
- DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, “DNK offers a comprehensive marine insurance policy against war risks”, obtenido en: <https://www.warrisk.no/>
- DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIB, “About DNK”, obtenido en: https://www.warrisk.no/Internet/About_DNK/
- EMBAJADA DE MÉXICO EN LOS ESTADOS UNIDOS, Acuerdo de Cooperación para Reforzar la Seguridad del Comercio Exterior Mexicano, obtenido en <http://portal.sre.gob.mx/eua/index.php?option=news&task=viewarticle&sid=296>
- EUNAVFOR-SOMALIA, “Surviving Piracy off the Coast of Somalia”, Carilion Graphics, Sandy Lane, obtenido en: http://www.marad.dot.gov/news_room_landing_page/horn_of_africa_piracy/horn_of_africa_piracy.htm
- EUROPEAN COMMUNITIES COMMISSION, “Customs and security”, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/publications/info_docs/customs/index_en.htm
- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Origins & Tasks”, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>
- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Work Programme 2011”, pp. 12-20, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/>
- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Annual Report 2010”, pp. 12-16, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/>
- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Full list of EMSA visits & inspections”, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/visits-member-states/item/186.html?cuscat=89>

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Maritime Security Overview”,
obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/maritime-security.html>

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Chronological List of Inspections of Recognised Organisations”, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/visits-member-states/item/186.html?cuscat=89>

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “Port state control”, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY, “THETIS”, obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/thetis.html>

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY. “EU List of Banned Ships”,
obtenido en: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/item/494.html?cuscat=120>

EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION, *Maritime Analysis and Operation Centre-Narcotics (MAOC-N)*, obtenido en <http://www.emcdda.europa.eu/about/partners/maoc>

EU NAVOR Somalia, “About the Maritime Security Center-Horn of Africa”,
obtenido en: www.mschoa.org

EUROPEAN COMMISSION, “Security cooperation with third countries”,
obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/cooperation_3thcountries/index_en.htm

EUROPEAN COMMISSION, “Customs: co-operation agreement initialled with People’s Republic of China”, IP/04/599, obtenido en: <http://europa.eu/rapid/searchAction.do> EUROPEAN COMMISSION, “Fight against terrorism”, obtenido en: http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/terrorism/terrorism_intro_en.htm

EUROPEAN COMMISSION, “International Customs Co-operation and Mutual Administrative Assistance Agreements”, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/international_customs_agreements/index_en.htm

EUROPEAN COMMUNITY-UNITED STATES EXPERTS GROUP, “Customs Cooperation on transatlantic supply chain security”, obtenido en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/csi_recomm_sum_en.pdf

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, “Country Profile: Somalia, Fishery and Aquaculture Department”, 2008, obtenido en: ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_SO.pdf

FP MARINE RISKS, “Insurance premiums expected to rise on back of piracy”, obtenido en: <http://www.fp-marine.com/news/blog/insurance-premiums-expected-to-rise-on-back-of-piracy>

FP MARINE RISKS, “Confusion remains over marine kidnap and ransom insurance”, obtenido en: <http://www.fp-marine.com/news/articles/confusion-remains-over-marine-kidnap-and-ransom-insurance>

GARCÍA-DASTUGUE, Sebastián, “Diferencias entre Administración de la Cadena de Suministro y Logística”, obtenido en www.enfasis.com/logistica

GARD AS, “War Risks Cover”, obtenido en: www.gard.no

GARD AS, “War Trading Warranties”, obtenido en: http://www.gard.no/ikbViewer/page/covering-risks/cover?p_dimension_id=17256&p_document_id=63033

GARD AS, “US Terrorism Risk Insurance Act of 2002”, obtenido en: http://www.gard.no/ikbViewer/page/sharing-knowledge/news?p_document_id=7104

GARD AS, “Piracy and time charterparty clauses-Risk shifting or risk sharing?”, publicado en *Gard News*, número 195, agosto-octubre de 2009, obtenido en: www.gard.no

GARD AS, “BIMCO Piracy Clauses update”, publicado en *Gard News*, número 198, mayo-julio 2010, obtenido en: www.gard.no

GARD P&I, “Piracy-an update”, publicado en *Gard News*, volumen 154, 1999, obtenido en: www.gard.no

GOSLING, James, “Piracy and ransom payments”, publicado en

- Insurance/Reinsurance Bulletin HFW*, febrero de 2011, obtenido en www.hfw.com
- GREFERSEN, Stig [et al], "War Risk and Contracts of Carriage", obtenido en: <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=80>
- GULF OF ADEN GROUP TRANSITS, "Armed Services", Yemen, 2009, obtenido en: http://goagt.org/armed_services.php
- HART SECURITY, "Protected Gulf of Aden Voyages", 6 de octubre de 2008, obtenido en: <http://www.hartsecurity.com/news.asp?rel=1109>
- HELLENIC WAR RISKS, "Mutual", obtenido en: <http://www.hellenicwarisks.com/warrisks/hwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KPC?OpenDocument>
- HUNTER, Robyn, "How do you pay a pirate's ransom?", obtenido en: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7752813.stm>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, "Banco de Información Económica BIE", obtenido en: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/>
- INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, "International Group Piracy Frequently Asked Questions", obtenido en: <http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/article/international-group-piracy-faqs-181/>
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "Long-range identification and tracking (LRIT)", obtenido en: <http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/lrit.aspx>
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, "AIS transponders", obtenido en: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>
- INTERTANKO, "War Risk Cover", obtenido en: <http://www.intertanko.com/templates/intertanko/issue.aspx?id=18593>
- JOINT RESEARCH CENTER OF THE EUROPEAN COMMISSION, "Monitoring Container Traffic", obtenido en: <http://maritimeaffairs.jrc.ec.europa.eu/web/contraffic>
- JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES, *Mandato y funciones*, obtenido en.

<http://www.incb.org/incb/es/mandate.html>

KNOTT, John, "Somali Paracy: the effect of ship Hijacking on Marine Insurance Policies", publicado en *Mondaq Business Briefing*, 2010, obtenido en: www.mondaq.com

KOVACS, László "Cuarenta Años de Unión Aduanera", publicado en el Debate parlamentario de 16 de junio de 2008, Estrasburgo, obtenido en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20080616+ITEM-022+DOC+XML+V0//ES>

LLOYD'S, "Surge in Piracy Prompts Demand for K&R Cover", 28 de octubre de 2008, obtenido en: http://www.lloyds.com/News-and-Insight/News-and-Features/Market-news/Industry-News-2008/Surge_in_piracy_prompts_demand_for_broader_cover_28102008

LLOYD'S MARKET ASSOCIATION, "Global Cargo Watch List", obtenido en: <http://www.the-lma.com/>

MCCARTHY, Daniel, "Working for risk solutions", publicado en *Piracy. An ancient risk with modern faces*, Allianz Global Corporate & Specialty, obtenido en: <http://knowledge.allianz.com/?944/study-piracy-an-ancient-risk-with-modern-faces>

MINISTRY OF DEFENCE OF UNITED KINGDOM, *HMS* "Gloucester foils drug smugglers", obtenido en: <http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/MilitaryOperations/HmsGloucesterFoilDrugSmugglers.htm>

NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, "NNSA's Second Line of Defense Program", obtenido en: <http://nnsa.energy.gov/mediaroom/factsheets/nnsassecondlineofdefenseprogram>

NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, "Office of the Second Line of Defense Megaports Initiative", obtenido en: http://nnsa.energy.gov/sites/default/files/nnsa/inlinefiles/singlepages_9-15-2010.pdf

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, "Operation Allied Provider", obtenido en:

http://www.ifcnaples.nato.int/JFCN_Operations/allied_provider/index.htm

NORTH OF ENGLAND P&I, “War Risks”, obtenido en: <http://www.nepia.com>

NORTH OF ENGLAND P&I, “Membership: North has grown by attracting quality ship-owners and charterers who have maintained and improved the risk profile of the Club”, obtenido en: <http://www.nepia.com/about-us/membership.php>

OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DROGAS Y CRIMEN, “The Commission on Narcotic Drugs: its mandate and functions”, obtenido en <http://www.unodc.org/unodc/commissions/CND/01-its-mandate-and-functions.html>

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, “Reducción de la oferta: proyectos”, http://www.cicad.oas.org/Reduccion_Oferta/ESP/Projects.asp

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Piracy in waters off the coast of Somalia”, obtenido en: http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “IMO Secretary-General expresses concern over hijacked tanker”, obtenido en: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1773&doc_id=12207

PARIS MOU ON PORT STATE CONTROL, “Annual Report 2010”, The Hague, 2011, obtenido en: http://www.parismou.org/Publications/Annual_reports/

PAULSEN, Bruce G. [et al.], “Piracy: An International Problem in Search of a Solution”, publicado en ABA Selection of International Law, otoño de 2009, pp. 18-20, obtenido en: <http://www.americanbar.org/403.html>

PASTOR, Sherilyn [et al], “An Overview of the Terrorism Risk Insurance Act of 2002”, 2002, obtenido en: <http://www.mccarter.com/new/homenew.aspx>.

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANÉE, Interpetion saisies de drogue per les autorités françaises et espagnoles, obtenido en: <http://www.premar->

mediterranee.gouv.fr/actualite/communiqués/2008/5/06.html

PORT DE BARCELONA, "Procedimiento de solicitud y gestión de atraques en el Puerto de Barcelona", Barcelona, 2003, p. 21, obtenido en: [http://www.portdebarcelona.es/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/896cf3f3-c778-4c27-8d29-](http://www.portdebarcelona.es/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/896cf3f3-c778-4c27-8d29-6d5bd9fe5199/Procedimiento PIDE en Puerto de Barcelona.pdf)

[6d5bd9fe5199/Procedimiento PIDE en Puerto de Barcelona.pdf](http://www.portdebarcelona.es/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/896cf3f3-c778-4c27-8d29-6d5bd9fe5199/Procedimiento PIDE en Puerto de Barcelona.pdf)

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE MÉXICO, "El Presidente Calderón a bordo del Avión Presidencial TP-01 durante el vuelo de regreso a la Ciudad de México al concluir su visita de trabajo a la Ciudad de Washington, D.C.", obtenido en: <http://www.presidencia.gob.mx/prensa/?contenido=41398>

PUERTO DE ALGECIRAS, "el fondeo en la Bahía de Algeciras", obtenido en: <http://www.puertoalgeciras.org/2007/02/el-fondeo-en-la-baha-de-algeciras.html>

PUERTO DE MÁLAGA, *Guía para los usuarios del puerto*, Málaga, 2010, pp. 20-25, obtenido en: <http://www.puertomalaga.com/dlfile.jsp?./descargas/PRMD.pdf>

RAETS INSURANCE B.V., "Covering the risks of piracy", obtenido en: <http://www.raetsmarine.com/products/FringeCovers/Introduction;>

SEACURUS, "Kidnapping & Hijack", publicado en revista electrónica SHIP MANAGEMENT INTERNATIONAL, número 2, julio-agosto de 2006, pp. 49-50, obtenido en: http://www.shipmanagementinternational.com/files/smi_issue2.pdf

SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE, "2010 Shore Leave Study Published", New York, 2010, obtenido en: <http://www.seamenschurch.org/seamenschurch-institute-news/555>

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Cumple México con el Código de Seguridad PBIP", obtenido en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pbip/nota01.htm>

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Cuestionario previo de implementación del Código PBIP evaluación de la protección del buque", formato número EPB 04, obtenido en:

<http://www.fidena.gob.mx/archivos/2010/Cuestionario%20Previo%20Buges%20EPB04.pdf>

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, “Cuestionario previo, implementación del Código PBIP evaluación de la protección de la instalación portuaria”, formato número EPIP 004, obtenido en: <http://www.fidena.gob.mx/archivos/2010/Cuestionario%20Previo%20Instalacion%20EPIP04.pdf>

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, “Información anticipada de los manifiestos de carga (marítimo y terrestre)”, obtenido en: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/tramites/140_10443.html

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, “principales logros del ASPAN 2007-2008”, obtenido en: www.aspan.gob.mx

SEMARK, David, “Piracy Risks and Charterer’s Orders”, publicado en *Standard Bulletin*, noviembre de 2008, p. 6, obtenido en: www.standard-dub.com

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, “Equipo para revisión no intrusiva”, obtenido en: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/revisiones/default1.htm

SKULD, “Insurance Piracy”, obtenido en: <http://www.skuld.com/Publications/Piracy/Insurance/>; INCE & CO., “Piracy off Aden and Somalia: an Overview of Legal Issues for the Insurance Industry”, 2008, obtenido en: www.incelaw.com;

SKULD, “Hull War Risk Insurance”, publicado en *Skuld Products*, obtenido en: www.skuld.com

SKULD, “Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas”, obtenido en: www.skuld.no

SKULD, “Kidnap & Ransom Insurance”, obtenido en: <http://www.skuld.com/Products-and-Services/Kidnap--Ransom-Insurance/>

- SKULD, *Kidnap, Extortion, Productos Extortion, Detection and Hijack Insurance Policy*, 2010, Londres, obtenido en: <http://www.skuld.com/Products-and-Services/Kidnap--Ransom-Insurance/>
- SKULD, "K&R Maritime Plus: listed areas", obtenido en: www.skuld.com
- SKULD, "Charterparties-piracy", obtenido en: <http://www.skuld.com/Publications/Piracy/Charterparties/>
- STANDARD CLUB, "Products & Services-War Risks", obtenido en: <http://www.standard-offshore.com/ProductsAndServices/page.aspx?p=79>
- STANDARD WAR RISKS" Products & Services-War Risks", 9 de abril de 2011, obtenido en: www.standard-club.com
- SWEDISH CLUB, "War Risks", obtenido en: <http://www.swedishclub.com/main.php?mid=104&pid=43&tid=43>
- SWEDISH CLUB, "War Risk Insurance 2011-Notice of Cancellation, H&M 391/2010", obtenido en: www.swedishclub.com
- UNITED KINGDOM WAR RISKS, "Mutual War Risks insurance for an International Membership", obtenido en: <http://www.ukwarrisks.com>
- UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION, "General Risks", obtenido en: <http://www.ukwarrisks.com/warrisks/ukwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KVA?OpenDocument>
- UNITED KINGDOM P&I CLUB, "Circular 2/11: Special War Risks P&I Excess Cover and Bio-Chem Cover and US", obtenido en: www.ukpandi.com
- UNITED STATES COAST GUARD, "The U.S. Coast Guard of the 21st Century", Washington D.C., 2000, obtenido en: <http://www.uscg.mil/history/articles/21stcentury.pdf>
- UNITED STATES COAST GUARD, *Maritime Strategy for Homeland Security*, diciembre de 2002, Washington D.C., obtenida en: <http://www.uscg.mil/history/histdocsindex.asp>
- UNITED STATES COAST GUARD, "First interdiction of Western Caribbean drug sub and underwater recovery", obtenido en:

<http://www.d7publicaffairs.com/go/doc/586/1142015/>

UNITED STATES COAST GUARD, "Missions: Maritime Security", obtenido en: <http://www.uscg.mil/top/missions/MaritimeSecurity.asp>

UNITED STATES COAST GUARD, "International Port Security Program", obtenido en: <http://www.uscg.mil/d14/feact/security.asp>

UNITED STATES COAST GUARD, "National Vessel Movement Center", obtenido en: <http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/Default.aspx>

UNITED STATES COAST GUARD/CUSTOMS AND BORDER PROTECCIÓN, "Electronic Notice of Arrival/Departure (e-NOA/D) obtenida en: <https://enoad.nvmc.uscg.gov/>

UNITED STATES COAST GUARD, "International Port Security Program", obtenido en: <http://www.uscg.mil/d14/feact/security.asp>

UNITED STATES COAST GUARD, "Facility Security Plan (FSP) Review Checklist", obtenido en: http://www.uscg.mil/d9/msuchicago/docs/FSP_Review.pdf

UNITED STATES COAST GUARD, "46 United States Code 2101, the Maritime Transportation Security Act of 2002, and the MTSA Regulations found at 33 CFR Subchapter H", obtenido en: <https://homeport.uscg.mil/>

UNITED STATES COAST GUARD, "46 United States Code 2101, the Maritime Transportation Security Act of 2002, and the MTSA Regulations found at 33 CFR Subchapter H", obtenido en:

UNITED STATES COAST GUARD, "Facility Security Plan (FSP) Review Checklist", obtenido en: http://www.uscg.mil/d9/msuchicago/docs/FSP_Review.pdf

UNITED STATES COAST GUARD, "U.S. Coast Guard Maritime Security (MARSEC) Levels", obtenido en: <http://www.uscg.mil/safetylevels/whatismarsec.asp>

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Import Trade Trends, FY 2007 Mid-Year Report*, Estados Unidos, julio de 2007, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/accomplish/2007_stats/07_year_review.xml

- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Performance and Accountability Report: Fiscal Year 2008*, diciembre de 2008, Washington D.C., p. 15, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/cbp_plans_reports.xml
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Inspection Technology Summary", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/fact_sheets/port_security/
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECION, "C-TPAT 5 Step risk assessment process guide", http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/apply_ctpat/
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Validation Process Fact Shett", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_validation/validation_fact_sheet.xml
- UNITED STATES CUSTOS AND BORDER PROTECTION, "Enforcement and Appeal Process", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Sea Carrier Eligibility Requirements", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/security_criteria/sea_carrier_criteria/sea_carriers_criteria.xml
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "C-TPAT Security Criterial, Sea Carriers", p.1, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/security_criteria/sea_carrier_criteria/
- UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, *Supply Chain Security Best Practices Catalog, Custpms-Treade Parntnership Against Terrorism*, Washington, DC, 2006, pp.13-17, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_members/
- UNITED STATES CUSTOMS AND BOARDER PROTECTION, "A Guide to Program Benefits", obtenido en: http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctp

[at/ctpat_benefits.ctt/ctpat_benefits.pdf](#)

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Mutual Recognition”, obtenido en:

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/mr/

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Fact Sheet”, obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Ports in CSI”, obtenido en:

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Minimum Standards for CSI Expansion”, obtenido en

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Ports in CSI”, obtenido en:

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Minimum Standards for CSI Expansion”, obtenido en

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Guidance for Industry: Prior Notice of Imported Food Questions and Answers (edition 2)”, obtenido en:

<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm078911.htm>

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Frequently asked questions: Inbound Vessel only . Trade Act of 2002 Final Rule”, obtenido en:

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/advance_info/

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, “Guidance for Industry: Prior Notice of Imported Food Questions and Answers (edition 2)”, obtenido en:

<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/Gui>

[danceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm078911.htm](http://www.dhs.gov/xabout/structure/0644.shtm)

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, "Abridged External Partner Version of the U.S.-EU Joint Customs Cooperation Committee Roadmap Towards Mutual Recognition of Trade Partnership Programs", obtenido en: http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border_security/international_operations/partnerships/recog_roadmap.ctt/recog_roadmap.pdf

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Department Six-point Agenda", obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/history/editorial_0646.shtm

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Fact Sheet: New Cargo Security Requirements for Maritime Carriers and Importers", obtenido en: http://www.dhs.gov/xnews/releases/pr_1227548591399.shtm

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Department subcomponents and Agencies", obtenido en: <http://www.dhs.gov/xabout/structure/>

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Organizational Chart", obtenido en: http://www.dhs.gov/xabout/structure/editorial_0644.shtm

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "International Port Security Program (ISPS Code)", obtenido en: [http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?contentTypeId=](http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?contentTypeId=2&channelId=-)

[2&channelId=-18389&contentId=54122&programId=50388&programPage=%2Fep%2Fprogram%2Feditorial.jsp&pageTypeld=13489&BV_SessionID=@@#@0272789913.1311069886@@@@&BV_EngineID=cccdadfeededddfcjgcfqdfhdghl.0](http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?contentTypeId=2&channelId=-18389&contentId=54122&programId=50388&programPage=%2Fep%2Fprogram%2Feditorial.jsp&pageTypeld=13489&BV_SessionID=@@#@0272789913.1311069886@@@@&BV_EngineID=cccdadfeededddfcjgcfqdfhdghl.0)

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Maritime Transportation Security Act (MTSA) of 2002 Self-Crediting Exercises for facilities", obtenido en: <https://homeport.uscg.mil/>

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "International

Port Security Program (ISPS Code)", obtenido en:
http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?contentType=2&channelId=-18389&contentId=54122&programId=50388&programPage=%2Fep%2Fprogram%2Feditorial.jsp&pageType=13489&BV_SessionID=@@@@0272789913.1311069886@@@@&BV_EngineID=cccdadfeededdddfcjpgfqdfhhdghl.0

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "Maritime Transportation Security Act (MTSA) of 2002 Self-Crediting Exercises for facilities", obtenido en: <https://homeport.uscg.mil/>

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "New Cargo Security Requirements for maritime and importers", obtenido en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, "U.S. Approaches to Counter-Piracy", obtenido en: <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/159419.htm>

UNITED STATES DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, "Narco-Terrorism: International Drug Trafficking and Terrorism – a Dangerous Mix", 20 de mayo de 2003, obtenido en: <http://www.justice.gov/dea/pubs/cngrtest/ct052003.html>

UNITED STATES DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, "United States Policy toward Narco-Terrorism in Afghanistan", 12 de febrero de 2004, obtenido en: <http://www.justice.gov/dea/pubs/cngrtest/ct021204.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "When and Why was FDA formed?", obtenido en: <http://www.fda.gov/AboutFDA/Transparency/Basics/ucm214403.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "¿Cómo se creó la Ley Federal de Alimentos, Medicamentos y Cosméticos?", obtenido en: <http://www.fda.gov/AboutFDA/Transparency/Basics/EnEspañol/ucm214754.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, "Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002

- (PL107-188), Letter from Center Director”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/food/fooddefense/bioterrorism/ucm111086.htm>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “FDA Rules Implementing the Bioterrorism Act of 2002 – Overview of Registration and Prior Notice Interim Final Rules”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/ucm080817.htm>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Hoja informativa sobre la nueva norma de la FDA en alimentos y protección del suministro de alimentos”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/FoodFacilityRegistration/ucm188331.htm>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Lo que usted necesita saber sobre el registro de instalaciones alimenticias”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/downloads/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm113890.pdf>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Register a Food Facility Online Quick Start Guide”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/OnlineRegistration/ucm125055.htm>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Registration Statistics”, obtenido en:
<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/ucm236512.htm>
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “FDA and CBP Bolster Safeguards on Imported Food. Unprecedented Agreement Between the Agencies Advances FDA's Implementation of the Bioterrorism Act”, obtenido en:
http://bee.cornell.edu/cals/bee/outreach/aquaculture/upload/FDA_release_12_9_03.pdf
- UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Sec. 110.310

Prior Notice of Imported Food Under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002: Compliance Policy Guide, Guidance for FDA and CBP Staff”, obtenido en: <http://www.fda.gov/food/guidancecomplianceregulatoryinformation/guidancedocuments/fooddefenseandemergencyresponse/ucm153055.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Fact Sheet on FDA’S Interim Final Rule – Information Required in Prior Notice of Imported Food”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/FoodDefense/Bioterrorism/PriorNotice/ucm153720.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Importing Gift Packs and Prior Notice”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm086159.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Prior Notice Overview and Background”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm114217.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Prior Notice of Imported Foods”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/ucm2006836.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “What you need to know about prior notice of imported food shipments”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/GuidanceDocuments/FoodDefenseandEmergencyResponse/ucm267673.htm>

UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, “Creating and Submitting a Prior Notice”, obtenido en: <http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/PriorNoticeofImportedFoods/FilingPriorNotice/ucm126538.htm>

UNITED STATES NAVY, “Mahan Partners with Coast Guard, Marines in

- Counterpiracy Operations”, obtenido en:
http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=42220
- UNITED STATES NAVY, “Navy, Coast Guard Boarding Teams Train Together to Combat Piracy”, obtenido en:
http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41842
- UNITED STATES NAVY, “Maritime Liaison Office (MARLO) Bahain”,
obtenido en: <http://www.cusnc.navy.mil/marlo/>
- TORUS, “Marine”, obtenido en:
http://torusinsurance.com/products/global_specialty/marine.html
- VALENCIA PORT, “Gestión de Escalas”, obtenido en:
<http://www.valenciaportpcs.net/web/Servicios/Puerto/Gestion-de-Escalas.aspx>
- WALDO, Abshir “The Two piracies in Somalia: why the world ignores the other?”, publicado en *Radio Daljir*, Somalia, obtenido en:
<http://radiodaljir.com/xview.php?id=433>
- WYDER, Hans-Rudolf, “Piracy and its impact on the insurance industry”,
obtenido en:
http://cgd.swissre.com/global_dialogue/topics/piracy_political_risk/Piracy_and_its_impact_on_the_insurance_industry.html

JURISPRUDENCIA

Jurisprudencia internacional

Tribunal Internacional de Derecho del Mar. M/V "SAIGA" (No. 2) Case, Sait Vicent and the Grenadines v. Ginea, 1 de julio de 1999.

Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Marine Assurance Co (1998)14 Com Cas 156.

Athens Maritime Enterprises Corporatio v. Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd.

M/V "SAIGA" (No. 2) Case, Sait Vicent and the Grenadines v. Ginea, 1 de julio de 1999.

Jurisprudencia de España

Sentencia del Tribunal Supremo, de 27 de octubre de 2005, RJ 2006/50

Sentencia de la Audiencia Nacional, Sala de lo Penal, Sección 2ª., Sentencia de 23 de noviembre de 2005, rec. 3/2003

Sentencia de la Audiencia Nacional, Sala de lo Penal, Sección 4ª., Sentencia de 24 de abril de 2007, rec. 20/2005

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia de 6 de julio de 2009, rec. 10706/2008

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia de 16 de junio de 2009, rec 10864/2008

Jurisprudencia de Estados Unidos

Grace and Ruby, [1922] 283 Fed. 475

Masefield v Amlin [2011] EWCA Civ 24

Mareva Navigation Co Ltd v Canaria Armadora SA ("The Mareva AS") [1977]
1 L1 Rep 368, 381

United States v. Bravo 489 F.3d 1 (2007) pp. 7-8

United States v. Davis. 905 F.2d 245 (Cal. 1900)

United States v. Juda, 46 F.3d 961 (9th Cir.1995)

United States v. Postal 589 F.2d 862. 885 (1979)

United States v. Suerte, No. 01-20626, 2002 WL 977267 (5th Circ. May 14,
2002)

United States v. Tinoco 304 F.3d 1088 (2002)

Jurisprudencia de México

Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Amparo Directo en Revisión 23/2005, 23 de septiembre de 2005, p. 295.

Jurisprudencia del Reino Unido

Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd [2010] EWHC 1340 (Comm)- The "Saldanha"

LEGISLACIÓN

Legislación internacional

Convención de 1958 sobre Mar territorial y Zona Contigua

Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. Hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE número 39 de 14 de febrero de 1997).

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, de 1 de noviembre de 1974.

Convenio Internacional de Bruselas de 25 de agosto de 1924, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, modificado por los Protocolos de 1968 y 1979.

Convención y Estatuto general sobre el régimen internacional de puertos marítimos, firmada en Ginebra, el 9 de diciembre de 1923.

Convención sobre Alta Mar de 1958.

Convenio Internacional sobre salvamento Marítimo de 1989.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo Económico y Social, E/20, adoptada el 16 de febrero de 1946, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General sobre cuestiones relativas al proyecto de presupuesto

para el bienio 1992-1993, A/RES/46/185, adoptada el 20 de diciembre de 1991 Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/733 (1992), aprobada en su 3039a sesión, celebrada el 23 de enero de 1992, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resoluciones y decisiones aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo período extraordinario de sesiones, A/S-21/7, adoptada entre el 8 al 10 de junio de 1998, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 55/25 de la Asamblea General, Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Transnacional y sus protocolos, de 15 de noviembre de 2000, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1356, aprobada en su 4332a sesión, celebrada el 19 de junio de 2001, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, de fecha 28 de septiembre de 2001, Creación del Comité contra el Terrorismo, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 722 del Consejo de las Naciones Unidas, S/2002/722, aprobada el 3 de julio de 2002, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Medidas para eliminar el terrorismo internacional. Resolución aprobada por la Asamblea General, A/RES/56/88, 24 de enero de 2002, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 223 del Consejo de Seguridad S/2003/223, adoptada el 25 de marzo de 2003, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1456 (2003) del Consejo de Seguridad, de fecha 20 de enero de 2003, Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores sobre la lucha contra el terrorismo, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad, de fecha 28 de abril de 2004, No proliferación de las Armas de destrucción en Masa, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad S/RES/733, adoptada el 23 de enero de 1992, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General, 60/288, de fecha 8 de septiembre de 2006, Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/RES/60/288, de fecha 20 de septiembre de 2006, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1725 (2006), aprobada en su 5579a sesión, celebrada el 6 de diciembre de 2006, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1744 (2007), aprobada en su 5633a sesión, celebrada el 20 de febrero de 2007, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1772 (2007), aprobada en su 5732a sesión, celebrada el 20 de agosto de 2007, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1814 (2008), aprobada en su 5893ª sesión, celebrada el 15 de mayo de 2008, Nueva York

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1838 (2008), aprobada en su 5987ª sesión, celebrada el 7 de octubre de 2008, Naciones Unidas.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/RES/1844 (2008), aprobada en su 6019ª sesión, celebrada el 20 de noviembre de 2008, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad S/RES/1844, adoptada el 20 de noviembre de 2008, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad 1846 (2008), aprobada en su 6026ª sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad, S/2008/769, 10 de diciembre de 2008, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Consejo de Seguridad 1851 (2008), aprobada en su 6046ª sesión, celebrada el 16 de diciembre de 2008, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 2 de diciembre S/RES/1846, Nueva York, 2008.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de 16 de diciembre S/RES/1851, Nueva York, 2008.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Resolución del Consejo de Seguridad de 30 de noviembre S/RES/1897, adoptada el 30 de noviembre de 2009, Nueva York.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Cooperación internacional contra el problema mundial de las drogas. Resolución aprobada por la Asamblea General, A/RES/64/182, aprobada el 30 de marzo

de 2010, Nueva York.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and security of their passengers and crews, A.584(14), aprobada el 20 de noviembre de 1985, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para prevenir actos ilícitos en contra pasajeros y tripulación a bordo de los buques, MSC/Circ.443, adoptada el 26 de septiembre de 1986, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and security of their passengers and crews, A.584(14), aprobada el 20 de noviembre de 1985, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para prevenir actos ilícitos en contra pasajeros y tripulación a bordo de los buques, MSC/Circ.443, adoptada el 26 de septiembre de 1986, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Zonas de Seguridad y Seguridad de la Navegación alrededor de instalaciones y estructuras mar adentro, A.671(16), adoptada el 19 de octubre de 1989, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.2, adoptada el 18 de junio de 1993, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, A.872(20), 27 de noviembre de 1977, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Medidas para prevenir

los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques, A.545 (13), aprobada el 17 de noviembre de 1983, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, A.683(17), adoptada el 6 de noviembre de 1991, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623, adoptada el 18 de junio de 1993, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.1, adoptada el 16 de junio de 1999, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 de junio de 1999, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL , Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.622, adoptada el 16 de junio de 1999, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.2, adoptada el 20 de junio de 2001, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, A.927 (22), aprobada el 29 de noviembre de 2001, Londres

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A.924(22), aprobado el 22 de enero de 2002, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, , Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC/Circ.623/Rev.3, adoptada el 29 de mayo de 2002

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Informe del 31º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, FAL 31/20, adoptada el 23 de agosto de 2004, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices relativas a lugares de refugio para los buques necesarios de asistencia, Resolución A.949 (23), aprobada el 6 de diciembre de 2003, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Revision of the Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic substances and Precursor Chemicals on Ships (Resolution A.872(20)), A.985(24), adoptada el 1 de diciembre de 2005, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias psicotrópicas y Productos Químicos Precursores en Buques Dedicados al Transporte Marítimo Internacional, MSC.228 (82), adoptada el 7 de diciembre de 2006, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia, A.1002(25), adoptada el 29 de noviembre de 2007, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333, adoptada el 26 de junio de 2009

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Piratería y Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques frente a la Costa de Somalia, MSC.1/Circ.1332, adoptada el 16 de junio de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, MSC.1/Circ.1334, adoptada el 23 de junio de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaboradas por el sector, MSC.1/Circ.1335, aprobada el 29 de septiembre de 2009, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Legal Committee, Review of national legislations on piracy, LEG 95/9/3, adoptada el 27 de febrero de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, C 1002/14, adoptado el 3 de abril de 2009, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de

Somalia, MSC.1/Circ.1302, adoptada el 16 de abril de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, MSC.1/Circ.1333, adoptada el 26 de junio de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, MSC.1/Circ.1332, adoptado el 16 de junio de 2009, Londres.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques, Resolución A.1025(26), aprobada el 2 de diciembre de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, A 26/Res.1026, aprobada el 3 de diciembre de 2009, Londres

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS, Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, Bruselas, junio de 2005.

Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, suscrito el 15 de noviembre de 2000, en Nueva York.

Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, suscrito el 31 de mayo de 2001, en Nueva York.

Legislación Europea

Acción Común 2008/749/PESC del Consejo de 19 de septiembre de 2008 relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución nº 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (EU NAVCO), (Diario Oficial de la Unión Europea No L 252, del 20 de noviembre de 2008, p. 39/42)

Comunicación (2007) 575 final, de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 10 de octubre de 2007, relativo a una política marítima integrada para la Unión Europea

Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 330, del 9 de diciembre de 2008, p. 19/20).

Decisión Atalanta/2/2009 del Comité Político y de Seguridad, de 21 de abril de 2009, sobre la aceptación de contribuciones de terceros Estados a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) (Diario Oficial de la Unión Europea No L109, del 30 de abril de 2009, p. 52).

Decisión ATALANTA/3/2009 el Comité Político y de Seguridad, de 21 sobre el establecimiento del Comité de contribuyentes para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalante) (Diario Oficial de la Unión Europea No L148, del 11 de junio de 2009, p. 34)

Decisión Atalanta/5/2009 del Comité Político y de Seguridad, 10 de junio

de 2009, por la que se modifica la Decisión Atalanta/2/2009 del Comité Político y de Seguridad sobre el establecimiento del Comité sobre la aceptación de contribución para la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L148, del 11 de junio de 2009, p. 34)

Decisión Atalanta/1/2010 del Comité Político y de Seguridad, de 5 de marzo de 2010, por la que se modifica la Decisión Atalanta/2/2009 sobre la aceptación de contribuciones de terceros Estados a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 83, del 30 de marzo de 2010, p. 20/21)

Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Diario Oficial de la Unión Europea No L 322, del 9 de diciembre de 2009, p. 27)

Decisión 2010/126/PESC del Consejo de 1 de marzo de 2010, por la que se modifica la Posición Común 2009/138/PESC sobre medidas restrictivas contra Somalia (Diario Oficial de la Unión Europea No L 51, del 2 de marzo de 2010, p. 18)

Decisión del Consejo, de 25 de junio de 2009, relativa a la aplicación provisional y la celebración del Acuerdo entre la comunidad Europea y la Confederación Suiza relativa a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad, 2999/556/CE (DOUE número L199, del 31 de 7 de 2009, pp. 22-23).

Decisión del Comité Mixto del EEE Nº 76/2009, de 30 de junio de 2009, por la que se modifica el protocolo 10 relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancía y el protocolo 37 del Acuerdo EEE que contiene la lista establecida por el artículo 101(DOUE número L232, del 3 de septiembre de 2009, pp. 40-51).

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema Seguridad de los transportes, 2003/C 61/28, de 24 de octubre de 2002 (Diario Oficial de la Unión Europea No C 61 de 14 de marzo de 2003).

Directiva 95/21/C.E del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembro (DOUE del 7 de julio de 1995, núm. L 291, pp.1-19).

Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28/39)

Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (DOUE, 28 de mayo de 2009, núm. L 131, pp. 57-100)

Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida) (DOUE número L 323, del 3 de diciembre de 2008, pp. 33-61)

Recomendaciones 2010/159/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medias de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra buques (Diario Oficial de la Unión Europea No L 67 de 17/03/2010)

Reglamento (CE) nº 417/2002 del parlamento Europeo y del Consejo de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, (DOCE de 7 de marzo de 2002, número L 64)

Reglamento (CE) nº 648/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de abril de 2005, que modifica el Reglamento (CEE) 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el Código Aduanero Común (DO 4.5.2005 L 117 p. 13/19)

Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DOUE, de 29 de abril de 2004, núm. L 129, pp. 6-90)

Reglamento (CE) N° 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1936/2001 y (CE) nº 601/2004 y se derogan los Reglamentos (CE) nº 1093/94 y (CE) nº 1447/1999 (DOUE de 29 de octubre de 2008, núm. L 286, pp. 1-51)

Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DOCE número L208, del 5 de octubre de 2002, pp. 1-9)

Reglamento (CE) No 1875/2006 de la Comisión de 18 de diciembre de 2006 por el que se modifica el Reglamento (CEE) No 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) No 2913/92 del Consejo por el que se establece el código aduanero comunitario (Diario Oficial de la Unión Europea No. L 360/64, de fecha 19/12/2006)

Resolución del Consejo 97/C 10/02, de 20 de diciembre de 1996, sobre sentencias relativas a infracciones graves en materia de tráfico de drogas (DOUE C 10 del 11 de noviembre de 1997)

Acuerdos Regionales

Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo a la Facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad (DOUE número L199, de fecha 31 de julio de 2009, pp. 24-42)

Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre la intensificación y ampliación del Acuerdo sobre cooperación y asistencia mutua en materia aduanera para incluir la cooperación en relación con la seguridad de los contenedores y cuestiones conexas (Diario Oficial de la Unión Europea nº L 304, de 30 de septiembre de 2004, p. 34-37)

Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República Popular China sobre Cooperación y Asistencia Administrativa Mutua en Materia Aduanera, Decisión del Consejo, de 16 de noviembre de 2004 (DOUE L 375, del 23 de diciembre de 2004, pp. 19-26)

Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No L 10, del 15 de enero de 2009, p. 29/34).

Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Yibuti sobre el estatuto de la fuerza dirigida por la Unión Europea en la República de Yibuti en el marco de la operación militar de la Unión Europea Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No L 33, del 3 de febrero de 2009, p. 43/49).

Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Croacia sobre la participación de la República de Croacia en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (operación Atalanta) (Diario Oficial de la Unión Europea No L 202, del 4 de agosto de 2009, p. 84/89).

Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre el estatuto de la Fuerza dirigida por la Unión Europea en las República de Seychelles en el marco de la operación militar de la UE Atalanta (Diario Oficial de la Unión Europea No 323/14, del 10 de diciembre de 2009, p. 14/19).

Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, suscrito en Viña del Mar, en 1992

Agreement on Illicit traffic by Sea implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances. Explanatory Report, Council of Europe Publishing, 1996

Convención de Shanghai para la lucha contra el terrorismo, el separatismo y el extremismo, suscrita en Shanghai, el 15 de junio de 2001

Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe, suscrito en San José, Costa Rica, el 10 de abril de 2003.

Declaración de Montevideo sobre Derecho del Mar de 1970

Declaración de los Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar de 1970, en Lima

Declaración sobre Zona Marítima de Chile, Ecuador y Perú, el 18 de agosto de 1952, en Santiago de Chile

Memorándum de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982

Memorándum del África occidental y central sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en Abuja, el 22 de octubre 1999

Memorándum del Caribe sobre control del Estado rector del puerto, suscrito el 9 de febrero de 1996, en Barbados

Memorándum del Mediterránea sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en julio de 1997, en Valletta

Memorándum del océano Índico sobre control del Estado rector del puerto, suscrito en Pretoria, en junio de 1998

Memorándum sobre control del Estado rector del puerto de la región Asia-Pacífico, suscrito el 1 de diciembre 1993, en Tokio

Memorándum sobre control del Estado rector del Puerto de la región del Mar Negro, suscrito en Estambul, el 1 abril de 2000

Memorándum sobre control del Estado rector del puerto en la región del Golfo Pérsico, suscrito en Riyadh, en junio de 2005

Acuerdos bilaterales

Acuerdo de cooperación entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Honduras para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 26 de septiembre de 1991)

Acuerdo de cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Argentina para la lucha contra el abuso y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 11 de octubre de 1995)

Acuerdo de Cooperación Regional sobre Combate a la Piratería y Robo Armado contra Buques en, adoptado en Japón, el 11 de noviembre de 2004

Acuerdo entre Jamaica y los Estados Unidos de América sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de droga

Acuerdo entre los Estados Unidos y Barbados sobre la cooperación para suprimir el tráfico marítimo ilícito de drogas

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte concerniente a asistencia mutua relativa al tráfico de estupefacientes (D.O.F. del 27 de mayo de 1992)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre cooperación bilateral en la lucha contra el tráfico ilícito y abuso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. 28 de enero de 1991)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Belice sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. de 24 de enero de 1991)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Jamaica para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de diciembre de 1991)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República de Chile, sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 9 de octubre de 1991)

Acuerdo de cooperación entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Italiana en la lucha contra el Uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 30 de enero de 1992)

Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Colombia (D.O.F. del 14 de enero de 1998)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea para la Cooperación en materia de control de los precursores y sustancias químicas utilizados con frecuencia en la fabricación ilícita de estupefacientes

o de sustancias sicotrópicas (D.O.F. del 7 de enero de 1998)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Cuba sobre cooperación para combatir el narcotráfico internacional (D.O.F. de 26 de septiembre de 1991)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Ecuador sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. de 10 de mayo de 1993)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de El Salvador sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 15 de marzo de 1995)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Nicaragua sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 28 de abril de 1993)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Panamá sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de marzo de 1996)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú sobre cooperación con relación a los delitos contra la salud en materia de narcotráfico y farmacodependencia (D.O.F. del 7 de abril de 1992)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Venezuela sobre prevención, control, fiscalización y represión del consumo y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 8 de agosto de 1991)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 2 de marzo de 1992)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Estado de Israel sobre cooperación en el combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y otros delitos

graves (D.O.F. del 12 de enero de 1998)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa del Brasil sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 30 de enero de 1998)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la federación de Rusia sobre cooperación en materia de combate al narcotráfico y a la farmacodependencia (D.O.F. del 13 de junio de 1997)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Filipinas sobre la cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y control de precursores químicos (D.O.F. del 27 de mayo de 1998)

Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España de cooperación en materia de prevención del uso indebido y lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (D.O.F. del 28 de agosto de 1998)

Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República de Polonia sobre cooperación para combatir la delincuencia organizada y otros tipos de delitos (D.O.F. del 5 de enero de 2004) Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay para la prevención del uso indebido y represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y sus precursores y productos químicos esenciales (D.O.F. del 27 de agosto de 1998)

Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Popular China sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y el control de precursores químicos (D.O.F. del 14 de enero de 1998)

Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República del Paraguay sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito y abuso de estupefacientes, sustancias sicotrópicas, control de precursores químicos y delitos conexos (D.O.F. del 15 de octubre de 1998)

Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Dominicana sobre cooperación en materia de combate al tráfico ilícito, abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 14 de julio de 2000)

Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Bolivia sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la farmacodependencia (D.O.F. del 25 de octubre de 1993)

Convenio sobre Cooperación para la Defensa, suscrito por Estados Unidos y España, el 1 de diciembre de 1988, y enmendado por el Protocolo de 10 de abril de 2002 (B.O.E. De 21 de febrero de 2003)

Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Trinidad y Tobago sobre la cooperación en materia de combate al tráfico ilícito, abuso de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 19 de agosto de 1998)

Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Rumanía en materia de cooperación para el combate al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos (D.O.F. del 20 de marzo de 2001)

Convention between His Majesty and the United States of America respecting the Regulation of the Liquor Traffic, 1924, Treaty Series No. 22

Legislación de España

Orden 25/1985, de 23 de abril, del Ministerio de Defensa, titulada Normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempos de paz (B.O.E. De 21 de febrero de 2003)

Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre Mar Territorial (BOE num 7, del 8 de enero de 1977)

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283, del 25 de noviembre de 1992)

Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca (BOE núm 234, de 30 de septiembre de 1977, pp. 21743 a 21747)

Real Decreto 799/1981, de 27 de febrero, sobre investigación científica-marina en zonas sometidas a la jurisdicción española (B.O.E. del 8 de mayo de 1981, núm 110, p. 9861)

Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre de 2004, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre seguridad de los contenedores (BOE número 12, de fecha 14 de enero de 2005, pp. 1517-1527)

Real Decreto 440/2007, de 3 de abril, por el que se modifica el Reglamento de procesos selectivos y de formación en el Cuerpo Nacional de Policía, aprobado por Real Decreto 614/1995, de 21 de abril (B.O.E. No. 81, de 4 de abril de 2007, pp. 14667 a 14667)

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros

en puertos españoles (BOE número 317 de 30 de diciembre de 2010, pp. 108664-108702)

Legislación de los Estados Unidos

Coast Guard Authorization Act of 2010 (Public Law 111-281, 124 Stat 2905, del 15 de octubre de 2010)

DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES/UNITED STATES FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, Federal Register Final Rule: Registration of Food Facilities under the Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002 (Federal Register 57505 volumen 70, número 190, del 3 de octubre de 2005)

DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES/FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, Interim Final Rule: Information Required in Prior Notice of Imported Food (Federal Register volumen 76, número 87, del 5 de mayo de 2011)

Federal Food, Drug, and Cosmetic Act, 1938 (Public Law 75-717, 52 stat. 1040, June 25, 1938)

Homeland Security Act (Public Law 107-296, de 25 de noviembre de 2002)

Homeland Security Presidential Directive HSPD-13

Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007 (Public Law 110-53, 3 de agosto de 2007)

MARITIME ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA, Maritime Administration Advisory 2010-05, 29 de marzo de 2010.

MARITIME ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA,
Guidance to Vessels Transiting High Risk Waters, Maritime Administration
Advisory 2010-06, 29 de marzo de 2010

Maritime Transportation Security Act of 2002 (Public Law 107-295, de 25
de noviembre de 2002)

National Security Presidential Directive Nspd-41

OFFICE OF NATIONAL DRUG CONTROL POLICY, National Drug
Control Strategy, Washington, D.C., 2010

Ports and Waterways Safety Act of 1927 (33 U.S.C §§ 1221-1236, 2002)

Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response act
of 2002 (Public Law 107-188, 116 Stat 594, del 12 de junio de 2002)

Terrorism Risk Insurance Act de 2002, Public Law No. 107-297, § 103(g),
116 Stat. 2322 (2002)

Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act of 2007, Public
Law 110-160

Trade Act of 2002 (Public Law 107-210, 116 Stat. 933, del 6 de agosto
de 2002)

UNITED STATES COAST GUARD, Notification of Arrival, Hazardous
Conditions, and Certain Dangerous Cargos (USCG-2002-11865, 68 Federal
Register 9543, del 28 de febrero de 2003)

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (1-06), 24 de
enero de 2006, Estados Unidos

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (02-06), 13 de
abril de 2006, Estados Unidos

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (3-08), 18 de

marzo de 2008, Estados Unidos

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (7-08), 24 de octubre de 2008, Estados Unidos

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (2-09), 22 de mayo de 2009.

UNITED STATES COAST GUARD, "Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters", Port Security Advisory (3-09), 18 de junio de 2009

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, Interim Final Rule: Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements (Federal Register number 73 vol. 72730-01, november 25, 2008)

UNITED STATES COAST GUARD, "Minimum Guidelines for Contracted Security Service in High Risk Waters (Highlighted areas in paragraphs 1a and 1b are new in Revision 1", Port Security Advisory (5-09)(Rev 1), 24 de julio de 2009.

UNITED STATES COAST GUARD, Port Security Advisory (7-09), de 1 de septiembre de 2009, Estados Unidos

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, CH-1 TO NVIC 03-03, Implementation guidance for the regulations mandated by the maritime transportation security act of 2002 (MTSA) for facilities, NVIC No. 03-03 CH1, 27 de mayo de 2004, Estados Unidos

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, International Port Security (IPS) Program, NVIC No. 02-05, 15 de febrero de 2005, Estados Unidos

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, "National Plan to Archive Maritime Domain Awareness: for the National Strategy for

Maritime Security, Washington D.C., octubre de 2005

UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Maritime War Risk Insurance; Transportation Secretary's Authorities, FEDERAL REGISTER, vol. 70, núm, 211, del 2 de noviembre de 2005.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES COAST GUARD, Guidance for the implementation of the transportation worker identification credential (TWIC) Program in the maritime sector, NVIC No. 03-07, 2 de julio de 2007, Washington D.C

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, Policy Advisory Council Decision for TWIC: Escorting aboard U.S. Flagged Vessels Operating in Foreign Waters, PAC 02-07, 21 de noviembre de 2007, Washington D.C.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY/UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, Final Rule: Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements (Federal Register vol. 73, número 228, del 25 de noviembre de 2008), obtenido en: <http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf> (consultado el 29 de agosto de 2011)

UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Gulf of Aden, Red Sea, and Indian Ocean Transit, Maritime Administration Advisory # 2009-07, 9 de septiembre de 2009.

UNITED STATES DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, Policy Advisory Council Decision for TWIC: Voluntary Use of TWIC Readers, PAC 01-11, 15 de marzo de 2011, Washington D.C.

UNITED STATES Maritime Transportation Security Act of 2002 (Public Law 107-295, November 25, 2002)

WHITE HOUSE, "Memorandum of President on Vessel War Risk Insurance", 7 de octubre 1994, Washington, D.C.

WHITE HOUSE, The National Strategy for Maritime Security, Washington D.C., septiembre de 2005

WHITE HOUSE, National Strategy for Combating Terrorism, Washington D.C., febrero de 2003

WHITE HOUSE, Executive Order concerning Somalia: Blocking property of certain persons contributing to the conflict in Somalia, número 13536, Washington D.C. , 12 de abril de 2010

Legislación de Francia

Ley 2002-346, de 15 de abril de 2003, y desarrollada por el Decreto 2004-33, de 8 de enero de 2004 (J.O. De 16 de abril de 2004 y 10 de enero de 2004)

Legislación de México

Acuerdo mediante el cual se determina las instalaciones portuarias que deben establecer medidas y procedimientos para incrementar su protección, designar a un oficial de protección de la instalación portuaria y obtener la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (Diario Oficial de la Federación de fecha 5 de julio de 2004)

Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su protocolo de 1978 (Diario Oficial de la Federación tomo DCVI, número 16, de 22 de marzo de 2004, pp. 127-469)

Código Penal Federal (D.O.F. de 14 de agosto de 1931)

Ley de Navegación y Comercio Marítimo (D.O.F. de 1 de junio de 2006)

Ley Federal del Mar (D.O.F., de 8 de enero de 1986)

Ley Orgánica de la Armada de México (DOF del 30 de diciembre de 2002)

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (DOF del 29 de diciembre de 1976)

Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2011 (DOF del 29 de julio de 2011)

Legislación del Reino Unido

Ley de Terrorismo del Reino Unido de 2000