



PREMIOS DEFENSA 2013
TRABAJOS SELECCIONADOS

TRABAJOS DE ESTUDIO E
INVESTIGACIÓN

SEGURIDAD MARÍTIMA Y PIRATERÍA

FRANCISCO JOSÉ VICENTE ÁLVAREZ

PREMIOS DEFENSA 2013

CATEGORIA MODALIDAD DE INVESTIGACION

Titulo:

"Seguridad Marítima y Piratería"

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. HISTORIA DE LA PIRATERÍA.
3. LA PIRATERÍA MARÍTIMA DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL.
 - 3.1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
 - 3.2. Acuerdos internacionales sobre protección marítima.
 - 3.3. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima.
 - 3.4. Prevención de la piratería en aguas internacionales.
 - 3.5. Derecho Internacional Penal y piratería.
4. LA PIRATERÍA MARÍTIMA DESDE EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.
 - 4.1. Reforma del Código Penal.
 - 4.2. Principio de jurisdicción universal.
 - 4.3. Supuestos de competencia de tribunales españoles.
 - 4.4. El caso "Alakrana".
 - 4.5. El caso "Playa de Bakio".
5. LA PIRATERÍA MARÍTIMA DESDE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.
 - 5.1. El Código Internacional PBIP.
 - 5.2. Prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería.
 - 5.3. Prácticas para la investigación de los delitos de piratería.
 - 5.4. La transmisión de información sobre seguridad marítima.
 - 5.5. El Manual NAVTEX.
 - 5.6. El sistema LRIT.
 - 5.7. El Sistema de Identificación Automática de buques.
 - 5.8. El número IMO.
6. LA UNIÓN EUROPEA EN LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA.
7. LA PIRATERÍA EN EL ESTRECHO DE MALACA.
8. LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA.
 - 8.1. Consideraciones geopolíticas y de seguridad.

- 8.2. Nigeria.
- 8.3. Angola.
- 8.4. Benin.
- 9. LA PIRATERÍA EN SOMALIA.
 - 9.1. Causas de la piratería en Somalia.
 - 9.2. Los grupos de piratas en Somalia.
 - 9.3. El modus operandi de los piratas somalíes.
 - 9.4. La dimensión mediática y cibernética de la piratería.
 - 9.5. Papel del Estado ribereño y cooperación internacional.
 - 9.6. La construcción de capacidades de respuesta en Somalia y en la región.
- 10. ACTUACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLÁNTICO NORTE CONTRA LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.
- 11. LA OPERACIÓN "ATALANTA" DE LA UNIÓN EUROPEA EN SOMALIA.
 - 11.1. Objetivos de la misión Atalanta.
 - 11.2. Zona de actuación.
 - 11.3. Estrategias de protección.
 - 11.4. Resultados.
- 12. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LA PIRATERÍA EN LOS BUQUES. UTILIZACIÓN DEL PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA.
 - 12.1. Recomendaciones para la prevención de ataques.
 - 12.2. Utilización del personal privado de protección armada.
 - 12.3. Sistemas electrónicos de protección.
- 13. LA SEGURIDAD Y CONTROL EN LOS BUQUES DE PASAJES.
 - 13.1. La protección marítima.
 - 13.2. La amenaza del terrorismo islámico.
 - 13.3. El código PBIP.
 - 13.4. Los futuros comités de seguridad portuaria.
 - 13.5. Organismos de seguridad en las instalaciones portuarias.
 - 13.6. El Plan de protección de instalaciones portuarias.
 - 13.7. La protección del buque.

- 13.8. Análisis de riesgos.
- 13.9. Las mercancías peligrosas en las instalaciones portuarias.
- 13.10. El Control de acceso de vehículos.
- 13.11. El registro de buques.
- 13.12. El control de acceso a buques.
- 13.13. La patrulla y vigilancia en instalaciones portuarias.
- 13.14. Sistemas electrónicos de detección.
- 13.15. Sistemas electrónicos en inspección de equipajes.
- 13.16. Sistemas electrónicos en inspección de contenedores.
- 13.17. El sistema integrado de vigilancia exterior.
- 14. LOS COSTES ECONOMICOS DE LA PIRATERIA.
- 15. CONCLUSIONES.
- 16. BIBLIOGRAFÍA.

INDICE DE ABREVIATURAS.

AIS	SISTEMA AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN BUQUES.
CGPCS	GRUPO DE CONTACTO SOBRE PIRATERÍA EN LAS AGUAS DE SOMALIA.
CPPM	COMPAÑIAS PRIVADAS DE PROTECCIÓN.
COVEMAR	CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.
DSC	SISTEMA DE LLAMADA SELECTIVA DIGITAL.
GPS	SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL.
ICC	TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL
IMDG	CÓDIGO INTERNACIONAL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN LOS BUQUES.
IRTC	CORREDOR INTERNACIONAL GOLFO DE ADÉN.
LRIT	SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE.
MARLO	OFICINA MARÍTIMA DE COORDINACIÓN DE BAHREIN.
MNWC	COORDINADOR MILITAR DE RADIO AVISOS NAÚTICOS.
MSC-HOA	CENTRO DE PROTECCIÓN MARÍTIMA DEL CUERNO DE ÁFRICA.
NAVTEX	SISTEMA DE TRANSMISIÓN Y RECEPCIÓN MEDIANTE TELEGRAFÍA DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA.
OLP	ORGANIZACIÓN PARA LA LIBERACIÓN DE PALESTINA.
OMI	ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.
OPB	OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE.
OPIP	OFICIAL PARA LA PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS.
OPR	ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDAS.
OTAN	ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLÁNTICO NORTE.
PBIP	CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS.
PCPM	COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA.

PPPA	PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA.
SEACOP	PROGRAMA EUROPEO COOPERACIÓN ENTRE PUERTOS.
SOLAS	CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.
SUA	CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

1. INTRODUCCIÓN.

La Seguridad Marítima y la libertad de navegación de los buques ha estado amenazada desde que el hombre surca los mares. A lo largo de la historia, los mares del mundo han sido azotados por una de estas amenazas que es la piratería. En la época de la conquista de América y su posterior colonización, los barcos españoles regresaban cargados de oro, plata y piedras preciosas del Nuevo Mundo a España y en el Mar Caribe, aparecieron piratas¹ como Francis Drake, el Capitán Morgan y Barbanegra, son solo alguno de los tantos criminales que se hicieron famosos gracias a un sin fin de atrocidades cometidas con el único fin de apoderarse de los grandes botines transportados en el mar.

Los actos mas recientes de nuestros tiempos han surgido en el sureste asiático entre los años 1970 y 1980, en torno al Estrecho de Malaca. También en el Golfo de Bengala, las costas de la India y Bangladesh también son áreas de riesgo de piratería y por último el más reciente y actual es Somalia, un verdadero Estado sin ley azotado por catorce años de guerras civiles, intervenciones y catástrofes.

El secuestro del crucero italiano Achille Lauro por una célula de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) en octubre de 1985, se convirtió en un catalizador importante para que la Organización Marítima Internacional y los Estados incrementaran su actividad de protección en el mar aprobando el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima; pero fue sin embargo, los actos terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos los que implicaron a todas las organizaciones internacionales en busca de mayor protección en este ámbito. Así la Organización Marítima Internacional empezó a trabajar sobre el Código Internacional para la Protección de los buques e instalaciones portuarias en el año 2002, los protocolos de enmienda al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la

¹ La palabra "pirata" viene del griego "peiratés", que significa el que emprende o el que intenta fortuna.

Seguridad de la Navegación Marítima de 1998, así como en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988, y el Sistema de Seguimiento de Largo Alcance (sistema LRIT) de 2006.



Ataques piratas en el mundo durante el año 2010.

Etimológicamente, para algunos autores la palabra "pirata" viene del latín "pirata", que por su parte procedería del griego "peiratés" que significa tratar o intentar la fortuna en las aventuras. Otros autores abogan porque proviene del griego "pyros" que significa fuego. El fundamento que se alega es que tras un acto típico de amotinamiento en un barco para eliminar cualquier tipo de prueba se le prendía fuego.

También se ha comparado a los piratas a los guerrilleros o bandidos, como dijo en el año 1987 el almirante francés Lacoste: "los piratas al igual que los guerrilleros o los bandidos emplean grandes rutas de tránsito y se aprovechan de las extensiones marinas como otros se aprovechan de los amplios espacios desérticos o de los profundos bosques para buscar en ellos refugio y para lanzarse sobre sus presas en el momento más propicio sacando provecho a la iniciativa y al efecto sorpresa".

2. HISTORIA DE LA PIRATERÍA.

Homero en La Odisea, ya relata el pasado pirata de Ulises, quien realizaba actos de piratería a su regreso a Itaca y Menelao confiesa a sus hijos que la piratería era el origen de sus riquezas. Los habitantes de los pueblos costeros del Mar Mediterráneo, así como los de las islas situadas en el Mar Egeo practicaban la piratería a gran escala.

En la Grecia clásica, el límite entre piratería y comercio no estaba bien definido, y el mismo Herodoto daba igual significado al término "pirata" que al de "comerciante" o "navegante". La piratería y la guerra eran consideradas nobles actividades de los ciudadanos. Aunque los datos no son muy abundantes, por los mitos sabemos que los griegos clásicos fueron buenos piratas. Uno de los piratas griegos mas famosos de los que se tiene referencias fue Plutarco de Samos, quien en el siglo VI a. de C. saqueo toda Asia Menor en diferentes expediciones y llegó a reunir mas de 100 barcos.

Con las Guerras Púnicas, la piratería adquirió un notable incremento ya que Roma, en las primeras centurias de su historia, no contaba con una gran armada por lo que contrataba piratas para combatir a los cartagineses. Julio Cesar llegó a ser prisionero de los piratas cilicios, pidiendo un rescate a cambio, que finalmente se pago siendo liberado.

Mas tarde, en la Edad Media, aparecen en las costas occidentales de Europa los vikingos, llamados normandos, procedentes del norte de Europa; su nombre significa "parásitos del mar". En el siglo XI el Mar Mediterráneo también sufrió la piratería de los dálmatas, duramente combatidos por Venecia. La piratería, con su base principal en Argel, siguió asolando las costas mediterráneas y atlánticas durante los siglos XVII y XVIII. Así Miguel de Cervantes y su hermano Rodrigo estuvieron cautivos por los piratas durante varios años en Argel. A finales del siglo XVIII, el desarrollo naval y el comercio marítimo habían adquirido un gran auge, y otro tanto ocurrió con la piratería.

Los árabes fueron los mejores navegantes de la época ya que en el siglo IX fueron capaces de abrir la mayor ruta comercial conocida entre la península Arábiga y China, muy por encima de las travesías vikingas por Europa.

Con el descubrimiento de América, se incrementó la piratería adoptando nuevas modalidades, sus campos de acción se extendieron al Mar Caribe y al Golfo de México, aunque también llegaron a las costas del Pacífico y del Atlántico. Un factor determinante de su aparición en las Indias Occidentales es la bula "Inter Coetera" del 3 de mayo de 1493 del Papa Alejandro VI. Esta bula repartió tierras entre España y Portugal, con la doctrina del "mare clausum" (mar cerrado), que situaba tras una línea de 100 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde las posesiones españolas y al este las portuguesas, y que impedía a otros países no solo la expansión por las nuevas tierras, sino el tráfico con ellas.

En el siglo XVI, la piratería adquiere un matiz peculiar: La rivalidad entre España, Inglaterra, Francia y Holanda. Estos tres últimos países, con la pretensión de hundir la economía española, empleaban como medio para conseguir sus fines, atacar a los barcos que llegaban de América cargados de riquezas, valiéndose de la protección, encubierta o no, de patentes de corso. En un principio, imperaban los ataques por sorpresa contra los indefensos barcos españoles en su retorno. Los piratas se instalaron en las Antillas Menores, y crearon bases desde donde enviaban sus expediciones no sólo contra los barcos sino que también contra las ciudades costeras, a las que atacaban y, si podían, saqueaban y arrasaban.

En el siglo XVII aparece una serie de aventureros que llenan las costas americanas y que van en busca de fortuna. Son mercaderes y negreros, bandidos y contrabandistas. Navegan por iniciativa propia pero con dispensa pública de sus gobiernos respectivos. Se dedican al saqueo de las riquezas obtenidas por los españoles. Se instalan en Barbados y Jamaica.

También en Asia surgieron focos de piratería que en ciertas regiones se prolongaría durante siglos. Los mares sudorientales de China fueron

campos de acción de piratas chinos y japoneses. La isla de Borneo, sirvió de refugio a los piratas malayos que ejercían el comercio de esclavos.

A finales del siglo XIX volvió a desaparecer esta amenaza, limitándose solo a los mares del sur de Asia, costa oriental de África y costas del Golfo de Guinea. Durante el siglo XX la piratería se ejerce sistemáticamente en los mares de algunos países del tercer mundo especialmente en las costas de Somalia, Indonesia y Malasia. Gracias a los esfuerzos de los estados costeros la piratería casi desapareció en los Estrechos de Malaca y Singapur y disminuyó en el Mar de la China Meridional. En el año 2008 volvió a surgir en el Golfo de Adén y en la costa de Somalia.

Respecto a la relación entre piratería y terrorismo, hay que diferenciar la piratería con el terrorismo marítimo, son fenómenos semejantes en cuanto a su amenaza pero en la piratería el fin es completamente lucrativo mientras que en el terrorismo se pretende la destrucción del buque, como apunta Julio Albert Ferrero².

En otro aspecto, el impacto económico actual de la piratería es enorme, por ejemplo, tener un buque parado diariamente puede suponer unos 20.000 euros, y la amenaza para el comercio internacional también lo es, ya que por ejemplo, en el Estrecho de Malaca que tiene solo 2 millas náuticas de anchura entre Indonesia y Malasia navegan más de 600 buques diarios y entre los años 2001 y 2006 se confirmaron en el mismo 186 ataques piratas.

En el año 2008 se llevaron a cabo en el mundo 293 ataques. De los 200 buques atacados, 17 fueron abordados desde los muelles, 95 estando fondeados y 87 navegando, así como 47 intentos de abordaje fallidos. Estos ataques suponen en el 2008 un 22% más que en el 2006 y un 11% superior a los del 2007³.

² Almirante D. Julio Albert Ferrero, Presidente de Honor de la Asociación de Estudios del Mar.

³ Datos de la revista XXVII Semana de Estudios del Mar "Piratería y Terrorismo Marítimo".

La tendencia actual de la piratería en el mundo es que permanece activa en Bangladesh, aunque ha disminuido (la mayor parte de los ataques han sido en los fondeaderos de Chittagong y la Isla Natura), en Indonesia, Estrecho de Malaca, Malasia, Filipinas (en los buques fondeados en Manila), Estrecho de Singapur, Ghana, Lagos, Tanzania, Brasil, Golfo de Adén (donde además de haber aumentado los ataques se han apresados al mayor de los buques y se han efectuado ataques a mayores distancia de la costa), Nigeria e Indonesia. El cuerno de África es sin duda la zona mas caliente actualmente. En el año 2008 hubo 111 incidentes al este de Somalia y en el Golfo de Adén, lo que supone un incremento del 200% comparado con el año 2007. Fueron apresados 42 buques y 815 hombres secuestrados.



Zonas con mayor incidencia de piratería en el mundo.

3. LA PIRATERIA MARITIMA DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL.

3.1. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

El principio de libertad de los mares, en el cual se conoce el concepto actual de libertad de navegación, es uno de los pilares de evolución del derecho internacional. Es tan importante como que hoy en día no sería

posible pensar en el comercio marítimo que sustenta la economía mundial. Así en el año 1702 y después de un siglo de discusiones, por un holandés Cornelio Van Bynkershoek, se publicó el estudio "dominio maris dissertatio", en el cual se determinó que la división del mar territorial (donde cada estado ribereño ejerce su jurisdicción) y la alta mar tenía una medida efectiva: la de la fuerza de los cañones en batalla. En 1982 se llegó al consenso de que el mar territorial de cada Estado ribereño tendría un límite de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de bases determinadas de conformidad con la propia Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar, artículo 3); hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 y que constituye el marco jurídico principal aplicable a la lucha contra la piratería marítima internacional.

Después de tres conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se dotó de validez formal plena a la libertad de navegación, llegándose posteriormente a la Convención de Jamaica; así en el artículo 87 del Convemar se reconoce la libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tendidos de cables y tuberías submarinos, libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, libertad de pesca y libertad de investigación científica; que constituyen la carta de derechos reconocidos a todos los Estados, sean estos ribereños o sin litoral. También en el artículo 92.1 de este convenio se especifica la condición jurídica de las embarcaciones (los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado, y salvo en los casos de excepción previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta convención, estarán cometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado).

En el artículo 101 de este Convenio se define a la piratería como "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: contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; o contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a

la jurisdicción de ningún Estado." También se define a buque pirata como aquel que es destinado, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentra, a cometer un acto de piratería o que haya servido para cometer tales actos. En el artículo 105 también se permite a cualquier Estado apresar un buque pirata y detener a las personas a bordo de éste, pero esta condicionado a que el buque pirata se encuentre en aguas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado. El apresamiento sólo podrá ser llevado a cabo por buques de guerra o aeronaves militares o que, en otro caso, estuvieren al servicio de un Gobierno o estuvieren autorizados e identificados como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno para realizar tal apresamiento. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento o del Estado cuya bandera enarbole el buque que haya llevado a cabo la captura quienes resuelvan sobre las penas que hubieren de imponerse a los delincuentes y decidir sobre las medidas que deban adoptarse en relación con el buque pirata y los bienes aprehendidos.

El derecho de visita, esta limitado a aquellos buques que naveguen en alta mar, permite verificar el derecho del buque sospechoso a enarbolar su pabellón mediante la comprobación de los correspondientes documentos, si tras la verificación persisten las sospechas podrá proseguirse el examen. En caso contrario, el buque visitado deberá ser indemnizado si resultase que las sospechas carecían de fundamento y que no cometió acto alguno de piratería.

3.2. ACUERDOS INTERNACIONALES SOBRE PROTECCION MARITIMA.

Respecto a la protección marítima los acuerdos internacionales están adoptados en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), así mediante Resolución A.924 de la Asamblea General de la OMI, de noviembre de 2011, se pide que se revisen las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y que se examinen otras nuevas con el objetivo de prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra. Los principales instrumentos

después de los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos son el Código Internacional para la protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y el Sistema Long Range and Identification and Tracking of Ships (Sistema LRIT) que veremos mas ampliamente en el punto 5 de este trabajo. En noviembre del 2001 se adopto otro Código para la Investigación de los Delitos de piratería y Robo a Mano Armado en contra de los buques.

Otra de las tareas más importantes en materia de protección marítima ha sido la negociación y adopción del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) y del Protocolo SUA en octubre de 2005. Una primera aproximación a los instrumentos SUA consiste en que deben ser vistos de modo complementario al Código PBIP y del Sistema LRIT. Estos tres instrumentos constituyen las herramientas técnicas y jurídicas mas completas internacionalmente en la lucha contra el terrorismo marítimo.

3.3. EL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

El convenio SUA regula el embargo o aseguramiento, la detención e incluso la extradición de los presuntos delincuentes en la comisión de una serie de ilícitos penales cometidos a bordo. También se protege de las acciones de transporte a bordo de forma ilícita e intencionada de cualquier equipo, materiales o software o tecnología conexas que contribuya a proyectos, fabricación o envíos de armas BQN⁴.

Respecto a las visitas de inspección a los buques y las cuestiones relacionadas con la jurisdicción, el SUA otorga una amplia delegación de facultades del Estado de la bandera del buque al Estado que ejerce la visita, conocido como Estado solicitante. Así los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados del Estado solicitante que encuentren un buque

⁴ armas biológicas, armas químicas y armas nucleares, incluyendo los precursores respectivos.

que enarbole el pabellón o muestre marcas de matriculación de otro Estado parte y que esté fuera del mar territorial de cualquier Estado, así como que el Estado solicitante tenga motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo ha participado, participa o va a participar en la comisión de alguno de los delitos establecidos en el protocolo, y además el Estado solicitante desee visitar el buque; tendrá que solicitar la confirmación de la nacionalidad al Estado del pabellón y si se confirma la nacionalidad pedir al Estado de pabellón autorización para realizar una visita. A partir de la decisión del Estado del pabellón y del resultado de la visita realizada, si hay pruebas de la comisión de alguno de los delitos tipificados en los protocolos, el Estado del pabellón podrá autorizar al Estado solicitante para retener el buque, la carga y las personas a bordo.

Según el artículo 3 del Convenio SUA, comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación. Así la piratería, por tanto, se configura como un tipo penal de ámbito internacional, considerado como un delito contra la comunidad internacional. Este convenio no resulta de aplicación a los actos de piratería cometidos en la navegación marítima que ha de desarrollarse íntegramente dentro de los límites del mar territorial de un único Estado, siendo éste como titular de la soberanía el competente para reprender tales actos.

El capitán del buque también podrá aprehender al presunto delincuente, procediendo a la entrega a las autoridades de un Estado que con carácter general estará obligado a aceptar la entrega.

3.4. PREVENCIÓN DE LA PIRATERÍA EN AGUAS JURISDICCIONALES.

La comunidad internacional se ha concienciado en la importancia que reviste las normas tendentes a prevenir y reprimir la piratería en las aguas jurisdiccionales. Los Estados deben tomar medidas de lucha contra la piratería y otros delitos a su ámbito interno, cuando estos hechos tuvieran

lugar en sus aguas jurisdiccionales. Un ejemplo son los distintos sistemas de patrullaje a fin de prevenir acciones delictivas en sus aguas territoriales, aunque la reflexión principal es que si esta práctica, es llevada a cabo o no, por todos los estados de la comunidad internacional. Lamentablemente los países afectados por la piratería a nivel internacional no han adoptado ninguna de estas medidas de lucha; sin embargo otros países como Estados Unidos, Inglaterra y Francia criminalizan la piratería cuando es cometida en aguas internacionales; y otros países como China no ha dictado norma alguna en el marco del ordenamiento jurídico interno, que castigue y reprima la piratería.

3.5. DERECHO INTERNACIONAL PENAL Y PIRATERÍA.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que tengan competencia los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento de un buque pirata, para decidir que penas deben imponerse a los piratas y que medidas deben tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes que se encontraban a bordo de un buque pirata (artículo 105).

En el mandato de la operación "Atalanta" (2008/851/PESC, artículo 12) de la Unión Europea para la lucha contra la piratería en Somalia, también se precisa a quien serán entregadas las personas capturadas y los bienes que hayan servido para cometer actos de piratería y robo a mano armada. La primera opción es la entrega a las autoridades del Estado cuyo pabellón enarbola el buque que haya realizado la captura. Si ese Estado no puede o no quiere ejercer su jurisdicción, se entregará a un Estado que desee ejercerla, con la salvedad de que debe tratarse de un Estado, miembro o no de la Unión Europea, que participe en la operación.

Pero ¿Es posible expandir la jurisdicción del Tribunal Penal Internacional (International Criminal Court) para incluir estos delitos de piratería?, es teóricamente posible y legal, aunque todavía es un camino por andar. El Convenio de Roma dice que la jurisdicción del ICC abarca los casos

concernientes a genocidio, crímenes contra la humanidad y crímenes de guerra, también incluye los de tráfico de drogas y los cometidos contra la Convención SUA, pero no sería inconveniente poder incluir el delito de piratería en el Convenio de Roma⁵. El propósito del Tribunal Penal Internacional fue para juzgar los crímenes internacionales más serios, como puede ser la piratería ser equiparada a los crímenes de guerra, crímenes contra la humanidad y el genocidio, por los altos costes que supone para los estados. Además los actos de piratería están recogido en el Convenio sobre el Derecho del Mar como hemos visto anteriormente, y cualquier Estado está autorizado para la persecución del crimen de piratería marítima.

Otro aspecto que apoya la iniciativa de que los crímenes de piratería deberían ser juzgado por el Tribunal Penal Internacional, es el hecho de que los tribunales locales involucrados en la persecución de los piratas no pueden perseguir estos delitos, pues las víctimas son de muchos estados, las tripulaciones, los armadores de buques, las cargas, etc. Otras circunstancia es la dudosa imparcialidad de los jueces locales, la custodia de las evidencias, las leyes locales inadecuadas, la protección de los derechos humanos de los detenidos, etc.

Existe otra alternativa para el enjuiciamiento de estos crímenes de piratería que es la creación de un tribunal "ad hoc" con jurisdicción para este delito, con la autorización del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Otra posibilidad barajada y que algunos Estados han abogado es un modelo de tribunal "híbrido" que combina tribunales nacionales con internacionales para la persecución de este delito. Esta alternativa tiene las ventajas de un tribunal local potenciado con dinero y personal de todos los Estados involucrados. Esta solución preserva además los beneficios del

⁵ "Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law" Elizabeth Andersen. American Society of International Law.

enjuiciamiento local con sus leyes y costumbres. Otra ventaja de estos tribunales son la cultura y proximidad física de las partes interesadas⁶.

Como conclusión, podemos decir que, cualquier solución sobre el enjuiciamiento del delito de piratería debe reflejar la realidad de que es un problema global y no local. Tampoco se puede ignorar los derechos humanos en la persecución de estos delitos, la captura y la detención debe de realizarse con arreglo a la ley.

4. LA PIRATERÍA MARÍTIMA DESDE EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.

El delito de piratería constituye el más antiguo y genuino delito contra la navegación marítima del que se tiene referencia⁷, por ello la comunidad internacional ha realizado el mayor avance, para la persecución universal. Sin embargo el efectivo enjuiciamiento de los presuntos autores esta planteando serios problemas. La especialidad del medio que se desarrolla, la mar, espacio sin fronteras físicas, muchos de ellos no sometidos a la jurisdicción efectiva de Estado alguno. Por otra parte, la complejidad técnica del delito de piratería tanto en sus aspectos sustantivos como procesales, dificultan la actuación.

En el Derecho marítimo cobra especial relevancia el concepto de pabellón, tanto del buque infractor como del buque de guerra interviniente, con la problemática que plantean los pabellones de conveniencia y los buques sin pabellón. Las probables escasas capacidades de los sistemas judiciales y penitenciarios de los Estados próximos a los espacios marítimos en los que se desarrolla la piratería, junto con los inconvenientes de desarraigo y costes económicos que representa el traslado de los presuntos piratas a

⁶ "Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Lay Through the Rocks and Shoals" Andrew Lee. 2010.

⁷ El historiador griego Plutarco al narrar en su obra "Vidas Paralelas", el episodio del secuestro sufrido durante su juventud por Julio César a manos de unos piratas junto a la isla de Farmacusa; relata que los piratas entonces infectaban el mar con grandes escuadras e inmenso número de buques.

países lejanos para su enjuiciamiento y, en su caso, el cumplimiento de la condena, son otros inconvenientes.

Este delito sigue actualmente sin variación esencial, el atentado que representa contra un buque o aeronave o contra las personas o cosas que se haya a bordo, impidiéndole el legítimo derecho de los reconocidos por el Derecho Internacional del Mar.

La comunidad internacional, dado los problemas actuales en la costa de Somalia, donde los piratas detenidos son puestos en libertad sin comparecer ante la justicia, ha realizado recomendaciones para asegurar su enjuiciamiento para que los Estados, tipifiquen la piratería en su legislación interna. Así como que los Estados adopten las medidas pertinentes para impedir la financiación ilícita de actos de piratería y blanqueo de ganancias procedentes de tales actos, cooperen con INTERPOL y Europol, sigan investigando las redes delictivas internacionales implicadas en la piratería frente a las costas de Somalia incluidas las redes responsables de su financiación y facilitación ilícita.

Así nace la decisión del Consejo de Europa 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 (mas conocida como operación "ATALANTA") y la decisión 2009/907/PESC, de 8 de diciembre de 2009, extendió el mandato de la operación, permite a la fuerza naval de la Unión Europea contribuir a la supervisión de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia. En otra decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010, aparece como novedad la supresión del limite espacial de 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y países vecinos, al constatar que los piratas habían ampliado sus actividades a zonas marítimas situadas mas allá de esas 500 millas.

La tercera modificación fue llevada a cabo por la decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010, en la que se incluye para su

enjuiciamiento a los responsables como los que hayan cometido o sean sospechosos de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada y a las personas sospechosas de tener la intención de cometer o de estar cometiendo dichos delitos. Se incluyen además apartados en el artículo 2 para que la fuerza actuante de la detención recoja datos de las personas implicadas y características para su identificación como impresiones dactilares, así como se da participación a la Interpol para la investigación y seguimiento de estos delitos.

4.1. REFORMA DEL CODIGO PENAL.

La represión del delito internacional de piratería presenta arduos problemas relativos a la definición de la piratería y al enjuiciamiento de este delito por los tribunales nacionales e internacionales, como defiende José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto⁸.

José Luis Rodríguez-Villasante define la piratería como un crimen colectivo cometido por los miembros de una asociación delictiva (tripulación del buque pirata, buque nodriza o infraestructura en tierra). Los sujetos activos de esta acción típica son las personas que realizan los actos ilegales de violencia, detención o depredación siempre que pertenezcan a la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave privado (pirata), conforme a los artículos 101 y 103 de la Convención de 1982, así como la dotación de un buque de guerra o la tripulación de una aeronave militar que se haya amotinado y apoderado de la nave para realizar tales acciones⁹. Por tanto el sujeto pasivo de la acción es cualquier buque o aeronave o las personas o bienes a bordo de ellos, que se encuentren en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. La acción típica consiste en cualquier acto ilegal de violencia (puede ser homicidio, lesiones, amenazas o coacciones), de detención (secuestro) o de depredación (robo, extorsión, hurto, daños, incendios o estragos en el buque, su carga o sus bienes a

⁸ Doctor en Derecho, General consejero togado y director del Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de la Cruz Roja Española.

⁹ Artículo 102 de la Convención de Derecho del Mar de 1982.

bordo. Los verbos típicos según Rodríguez-Villasante que describen la acción delictiva son intimidar o ejercer violencia, presupuestos también para la detención o depredación. No se exige que porten o hagan uso de las armas, pero es tan habitual que las Resoluciones del Consejo de Seguridad califican de robo a mano armada los actos de violencia o depredación cometidos sobre todo en Somalia.

En nuestro Código Penal de 1944 se castigaba en los artículos 138 y 139 y en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955 el delito de piratería. También el Código de Justicia Militar de 1945 lo castigaba hasta el año 1980. La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante fue derogada por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1992, sin que cayera el legislador en la cuenta del delito de piratería. Posteriormente se promulgó el Código Penal de 1995, en el que no se tipificaba el delito de piratería, esta omisión a juicio de Rodríguez-Villasante resulta imperdonable ya que la Ley Orgánica del Poder Judicial atribuía a la jurisdicción española la competencia para conocer los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley penal española, como piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves, pero ¿cómo puede juzgar España a los piratas capturados por un buque de guerra español si el delito no está tipificado en el Código Penal español?

En España se reintrodujo el delito de piratería en el Código Penal por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio, reforma del Código Penal que entró en vigor el 23 de diciembre de 2010. La reforma introduce un nuevo Capítulo, el V (Delito de piratería), en el Título XXIV (Delitos contra la Comunidad Internacional) del Libro segundo (Delitos y sus Penas) y está compuesto de dos artículos:

Artículo 616 ter: El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o

bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años.

Artículo 616 quater: 1. El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra, aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros que sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y este autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años. 2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión. 3. En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos¹⁰.

Así este tipo penal aprobado, además de contemplar el delito de piratería en nuestras propias aguas, tiene la virtud de responder a la evolución del Derecho del Mar, permitiendo la persecución en los espacios de alta mar y espacios no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado y también a nuestro territorio, aguas interiores y mar territorial, así como los espacios autorizados por la resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (como el mar territorial de Somalia).

4.2. PRINCIPIO DE JURISDICCION UNIVERSAL.

Respecto al ejercicio de la jurisdicción universal por los órganos judiciales españoles hay que destacar que para ello debe de cumplirse que existan víctimas de nacionalidad española, que los presuntos responsables se encuentren en España o que se constate algún vínculo de conexión relevante con España. Además se recoge el principio de subsidiariedad, en el sentido de que sólo podrán conocer los tribunales españoles de los delitos declarados de persecución universal cuando no se haya iniciado un procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva de

¹⁰ J.L. Rodríguez-Villasante y Prieto, critica estos tipos penales por que dice desnaturaliza el crimen internacional de piratería al no respetar la definición del artículo 101 del Convenio de Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982.

tales hechos punibles en un tribunal penal internacional o en otro país competente.

4.3. SUPUESTOS DE COMPETENCIA DE TRIBUNALES ESPAÑOLES.

Lo que básicamente determina la competencia es el pabellón del buque que apresa a los presuntos piratas (cualquiera que sea la nacionalidad de estos y la de sus víctimas), por lo que se atribuye la competencia para su enjuiciamiento a los tribunales del Estado que haya realizado el apresamiento¹¹. Pero también contempla que en caso del Estado no pudiera o no quisiera ejercer su jurisdicción, los presuntos delincuentes y los bienes incautados podrán ser entregados a otro Estado miembro o un tercer Estado de un país que si desee ejercerla, con el requisito de que se haya pactado previamente las condiciones de entrega, conforme al Derecho Internacional, en especial sobre derechos humanos.

Cuando el delito de piratería es cometido en aguas interiores, mar territorial o zona contigua españolas, la competencia es de los tribunales españoles para cualquier nacionalidad del buque pirata o del buque o plataformas atacados.

Cuando es cometido a bordo de buques o aeronaves españoles en principio son competente los tribunales españoles pero si el delito se cometiere en alta mar o en espacios no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado, tal competencia se cedería a favor del Estado del pabellón de buque de guerra o aeronave militar u otros buques de Estado debidamente autorizados que hubieren realizado el apresamiento del buque pirata. Si este Estado renunciara al ejercicio de la jurisdicción o simplemente no la ejerciera, serian nuevamente competentes los tribunales españoles.

¹¹ Recordemos el artículo 105 del Convenio Internacional sobre el Derecho del Mar que dice que "todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que este en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de terceros de buena fe."

Cuando las víctimas del delito de piratería fueran españolas o los presuntos responsables se encuentren en España, o hubiera vínculo de conexión en España, la competencia correspondería a los tribunales españoles, salvo si se cometiere en alta mar o espacios no sometidos a jurisdicción que volvería a cederse al Estado del pabellón del buque de guerra o aeronave militar que hubiere realizado el apresamiento. Si el apresamiento del buque pirata lo realizara un buque de guerra o aeronave militar español, siempre que fuere en alta mar o lugares no sometidos a jurisdicción de ningún Estado, la competencia para el enjuiciamiento correspondería a los tribunales españoles.

Respecto a las especialidades de la detención de los presuntos piratas, la misma no puede prolongarse indefinidamente a bordo, al margen de todo control judicial, pues existiría el riesgo de que el Comandante del buque de guerra incurriera en responsabilidad penal por detención ilegal. Como apunta el Magistrado Gómez Bermúdez¹², el Comandante del buque de guerra debe poner cuanto antes a los detenidos a disposición del Juez Central de Instrucción, siendo posteriormente éste el que decidirá si mantiene o no la competencia para la instrucción del correspondiente procedimiento penal.

Rodríguez-Villasante propone que se reforme o se adopten normas internacionales por las Naciones Unidas para perseguir estos delitos y que fueran ratificadas por los Estados. Así como el establecimiento de una jurisdicción universal para la persecución de este delito y la determinación de las competencias jurisdiccionales concurrentes. También propone la modificación de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982, en lo que se refiere a la piratería y a las competencias estatales para su enjuiciamiento y por último la creación por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas de un Tribunal Penal Internacional para el enjuiciamiento de la piratería.

¹² Presidente de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

4.4. EL CASO "ALAKRANA".

Para documentar este punto de estudio de la piratería desde el ordenamiento jurídico español, vamos a ver algunos casos de buques españoles secuestrados, como fue el caso del "Alakrana".

El día 2 de octubre de 2009, el atunero congelador "Alakrana", de bandera española, y matriculado en Bermeo (Vizcaya) se encontraba faenando con 36 tripulantes a bordo en el océano Índico. En esa situación sobre las 7 horas del día indicado fue abordado por unas 12 personas con armas de fuego, que se acercaron a él en dos esquifes, con la intención de secuestrar a la tripulación para obtener un rescate en su liberación. Le fueron robados todos los objetos de valor a la tripulación, así como 50.000 euros que se encontraban en la caja fuerte. Posteriormente se dirigieron a un punto de la costa de Somalia. La Armada Española consiguió detener a dos piratas que se encontraban en un buque nodriza denominado La Ballenera. Después de 47 días de ser capturado el "Alakrana" fueron liberados previo pago de un rescate que fue entregado lanzado al mar por una avioneta.

La Audiencia Nacional en sentencia de 3 de mayo de 2011 condenó a cada uno de los dos procesados a un total de 439 años de prisión como autores de delitos de asociación ilícita, detención ilegal, robo con violencia y contra la integridad moral. En cambio no fueron condenados por el delito de piratería, la razón no es otra que el principio de legalidad y la ausencia de este delito en el Código Penal Español en el momento en que tuvieron lugar los hechos¹³. El secuestro del pesquero fue el detonante de la decisión de incorporar el delito de piratería al Código Penal, reforma que se produjo por Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio como hemos visto anteriormente.

¹³ Alfonso Barrada Ferreiros. "Las sentencias de la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo sobre el caso Alakrana". 2012.



Detenidos del caso "Alakrana" en la Audiencia Nacional.

4.5. EL CASO "PLAYA DE BAKIO".

El buque "Playa de Bakio" es un pesquero atunero congelador, propiedad de la empresa Pesquera Vasco Montañesa (PEVASA), con sede en Bermeo. El "Playa de Bakio" fue secuestrado frente a las costas de Somalia con una tripulación compuesta de 26 personas. La embarcación se encontraba pescando atún y el día 20 de abril del año 2008 a última hora de la tarde una pequeña lancha con tres o cuatro individuos a bordo se acercó al navío, fue atacado con lanzagranadas y posteriormente abordado, redujeron a la tripulación y se hicieron con el control, privaron a los navegantes de cualquier tipo de comunicación con el exterior quitándoles sus teléfonos móviles. Los secuestradores permitieron al patrón del barco Amadeo Álvarez, realizar una llamada a su familia. El Gobierno de España comenzó a organizar el seguimiento del caso, desplazando la fragata "Méndez Núñez" de la Armada Española que tardó 48 horas en llegar a Somalia. El 25 de abril el buque volvió a alta mar ya que otros grupos de combatientes islamistas querían atacar el barco y capturar los rehenes, cuando estaba en poder de los piratas. Cuando transcurrió una semana del secuestro, el 26 de abril del 2008 se anunciaba el rescate de la tripulación. Posteriormente por Andrew Mwangura, director de una organización dedicada a encontrar buques perdidos en la zona y el presidente de la autoridad portuaria de la localidad somalí de Haradhere, Abdisalam Khalif Ahmed se confirmó que se había pagado un rescate, estimado en 770.000 euros pagados por el armador.

Desde el punto de vista diplomático el secuestro fue abordado desde dos frentes, por un lado el embajador de España en Kenia, se desplazó a Somalia para intentar llegar a una solución exenta de violencia. Por otro lado, el rescate a pagar fue negociado en un hotel de lujo en Londres. La elección del lugar responde a que un grupo de piratas tiene relación con mercenarios británicos, y éstos se relacionan con las autoridades a través de un despacho de abogados británico.

5. LA PIRATERIA MARITIMA DESDE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.

5.1. EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP).

A raíz de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, la Organización Marítima Internacional también tomó cartas en el asunto y así en la vigésima segunda asamblea acordó que deberían de elaborarse nuevas medidas relacionadas con la protección de los buques e instalaciones portuarias. En diciembre de 2002 adoptó una enmienda a las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en 1974 el Código PBIP que entró en vigor el pasado 1 de julio de 2004, y en este trabajo lo veremos mas ampliamente posteriormente.

El Código consta de unas prescripciones obligatorias cuyo objetivo básico es detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten a buques e instalaciones portuarias y esta aplicado a buques dedicados a viajes internacionales, ya sea de un arqueo bruto igual o superior a 500 TN, buques de pasajes, unidades de perforación e instalaciones portuarias. Un instrumento importante del código es la evaluación del riesgo en la operación de interfaz buque puerto o buque buque. A fin de incrementar la seguridad se incorporan cuatros operadores en el trafico marítimo: el oficial de protección del buque (OPB), las organizaciones de protección reconocidas (OPR), el oficial de la compañía

para la protección marítima (PCPM) y el oficial para la protección de instalaciones portuarias (OPIP).

El código también en una segunda parte denominada “orientaciones relativas a disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar”, contiene las disposiciones sobre la protección del buque cuando éste se encuentra en las instalaciones portuarias. Es importante decir que el código establece que a los buques de bandera de un estado que no sea parte del convenio, se le aplicaran las mismas medidas de seguridad que al resto de los buques de banderas ratificantes.

5.2. PRÁCTICAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA Y EN LA ZONA DEL MAR ARABIGO.

La organización Marítima Internacional elaboró en agosto de 2010 la resolución MSC 1/ Circ. 1337 que recoge prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe, en su 87 periodo de sesiones.

La OMI define como la zona de alto riesgo para los ataques piratas en relación con el lugar en que se producen, esta zona queda delimitada al norte por Suez, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E, asimismo se recomienda que las prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en estas costas se apliquen cuando el buque se encuentre dentro de la zona delimitada.

Cuando el buque vaya adentrarse en la zona, los armadores y capitanes deberán realizar una evaluación del riesgo, una de las consideraciones principales debe de ser garantizar la seguridad de la tripulación¹⁴. También habrá que tener en cuenta ciertas consideraciones, por ejemplo el

¹⁴ Resolución OMI MSC 1/Circ. 1337 Anexo 2, de junio de 2010 sobre mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe.

francobordo de los buques deberá ser superior a ocho metros porque con menos existen mas posibilidades de que los piratas puedan acceder a bordo; la velocidad mínima deberá ser superior a 18 nudos en la zona de alto riesgo. También se deberá considerar que los piratas organizan sus ataques en embarcaciones pequeñas y tienden a limitar sus operaciones en estados de la mar moderados. En Somalia los piratas utilizan escalas largas y ligeras de peso para subir a bordo por el costado del buque, una vez a bordo se dirigen hacia el puente para hacerse con el control del buque, exigirán que el buque disminuya de velocidad o se pare para que otros piratas puedan subir a bordo.

En Somalia se tendrá en cuenta que las tres organizaciones principales con las que establecer contacto son el Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSC-HOA), el UKMTO que es el primer punto de contacto para los buques presentes en la región y la Oficina Marítima de Coordinación de Bahrein (MARLO) que sirve de canal para el intercambio de información entre las Fuerzas Marítimas Combinadas y el sector de la región.

Se recomienda que los armadores de los buques se inscriban para tener acceso restringido del sitio del MSC-HOA antes de adentrarse en la zona de alto riesgo. Antes de que el buque entre en el corredor internacional se transmitirá al MSC-HOA un formulario de registro de los movimientos del buque. También hay que revisar la evaluación de la protección del buque y la aplicación del plan de protección del buque que se prescribe en el código internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias, para contrarrestar la amenaza de los piratas. El capitán del buque también recibirá orientaciones sobre la derrota recomendada a través de la zona de alto riesgo y los métodos de tránsito por el corredor internacional. Antes de entrar en la zona se deberá planificar y establecer medidas de autoprotección.

El capitán del buque deberá asegurarse de que se envía el formulario de notificación de la situación del buque, de que se transmite el formulario de

registro de movimientos del buque, informará a la tripulación y realizará preparativos y simulacros antes de llegar a la zona, también los capitanes de los buques prepararán un plan de comunicaciones de emergencia que incluirá todos los números de contacto en caso de emergencia, junto con mensajes previamente preparados que deberían estar a mano o expuestos cerca del panel de comunicaciones. También se podrá desconectar el Sistema Automático de Información (AIS) si cree el capitán que su utilización incrementa la vulnerabilidad del buque, pero si se produce un ataque el sistema deberá conectarse.

Cuando el buque se encuentre dentro del Golfo de Adén, los buques que se dirijan en dirección oeste deberían navegar hacia la parte norte del corredor y los que se dirijan en dirección este en la parte sur. Los buques se agruparán según la velocidad para tener la máxima protección durante su travesía con el corredor internacional IRTC.

Se reforzarán las guardias para aumentar la vigilancia en la zona de alto riesgo. También puede ser conveniente utilizar sistemas de circuitos cerrados de televisión o cámaras de visión nocturna. Se hará sonar la alarma o el silbato del buque para informar a la tripulación de que se ha iniciado un ataque pirata, también habrá una señal convenida de "fuera de peligro". La iluminación de la cubierta del buque también es importante siempre que no resulte un peligro para la navegación. Existe un alambre de espino que crea una barrera eficaz de acceso al buque si se utiliza correctamente. También se ha utilizado con éxito el agua mediante aspersores y lanza espumas, ya que dificulta para los piratas la subida a bordo.

En caso de que el ataque sea inminente se seguirá el plan de contingencias, se activará el plan de comunicaciones y se notificará inmediatamente al UKMTO y se activará el sistema de alerta de protección del buque, la alarma de emergencias, llamada por el canal 16 de VHF así como el sistema DSC y el inmarsat C. Se alterará el rumbo y se aumentará la velocidad del buque en la medida de lo posible. Se activarán las medidas

complementarias como son la utilización del agua. Si los piratas han conseguido subir a bordo también se notificara a UKMTO y si da tiempo a la compañía, no se debe oponer resistencia a los piratas y la tripulación deberá de dirigirse a un punto de reunión seguro designado con las manos a la vista y en la cabeza. Después del suceso se realizará un informe que se remitirá al MSC-HOA, UKMTO e IMB; también se recomienda a los armadores y capitanes que lo notifiquen al Estado de abanderamiento del buque.

5.3. CODIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACION DE LOS DELITOS DE PIRATERIA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES.

Otro de los aspectos en los que la Organización Marítima Internacional ha ofrecido a los Estados Miembros facilitar la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrado contra los buques es el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, y que fue aprobado mediante Resolución A.992 (22) de 29 de noviembre de 2001 en su 22 periodo de sesiones de la Asamblea.

El Código entiende por “piratería” como todo acto ilícito definido en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, y que es 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 contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos o contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. También se considera piratería 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 y todo acto que tenga por objetivo incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.

El Código recomienda a los Estados a que adopten medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, para permitirles detener y procesar a las personas que cometan tales delitos. Los investigadores deben de contar con una formación, el objetivo de los cuerpos de seguridad en caso de cualquier secuestro de personas a bordo debe ser la puesta en libertad de dichas personas, la detención de los delincuentes, la obtención de pruebas, la difusión de la información que pueda ayudar a evitar otros delitos, la recuperación de los bienes robados y la colaboración con las autoridades responsables para esclarecer los hechos. Los investigadores deberán contar con la formación y experiencia en técnicas tradicionales de investigación y deberán estar lo más familiarizados posibles con los buques y su entorno.

Cuando se reciba información de que un buque está sufriendo un ataque se deberá enviar inmediatamente investigadores al lugar del delito. Cuando acudan al lugar del delito deberán asistir a los heridos, apresar a los delincuentes, avisar a otros buques siempre que sea posible y proteger el lugar del delito con la recuperación del material forense que pueda suministrar pruebas de la identidad de los delincuentes. El lugar del delito deberá estar protegido hasta que llegue personal debidamente preparado para realizar un examen del mismo.

Para la obtención de pruebas, el interrogatorio bien dirigido en el lugar del delito, puede proporcionar una descripción de los delincuentes, de la embarcación que utilizaron y del rumbo tomado. Los investigadores deben de recordar que durante la investigación es importante recuperar los bienes ya que estos pueden constituir una prueba en un juicio, como se indica en esta resolución de la OMI¹⁵.

La investigación de este tipo de delitos deberá realizarse registrando de manera sistemática todos los datos pertinentes, las fotografías y videos

¹⁵ Resolución de la OMI A.992 (22).

tomados a bordo del buque ayudarán a explicar lo ocurrido. Las declaraciones de los testigos deberán consignarse de manera oficial y aceptable para su uso posterior en procedimientos judiciales. Deberán realizarse en el idioma del testigo y recurriendo a los servicios de intérpretes debidamente cualificados. Hay que recordar que las declaraciones firmadas en un idioma distinto pueden carecer de valor en los procedimientos judiciales. También son importantes en las investigaciones mantener aislados los objetos o lugares del buque en los que los delincuentes puedan haber dejado huellas dactilares u otras marcas ocultas que pudieran ser de utilidad. Un resultado importante de toda investigación es la generación de información, por ello sería importante contar con medios que hagan posible la difusión de la información útil.

5.4. LA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA.

La Organización marítima internacional con objeto de facilitar el tráfico de información sobre seguridad marítima elaboró un manual conjunto¹⁶. En dicho manual se utilizan dos métodos principales para la transmisión de la información sobre la seguridad marítima en las zonas de cobertura del NAVTEX¹⁷ para transmisiones en aguas costeras y el método SAFETYNET¹⁸ para transmisiones en todas las aguas del mundo. Los buques deberán poder recibir transmisiones de información sobre seguridad marítima en la zona en que realizan sus operaciones, de conformidad con lo dispuesto en el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974.

La información suministrada en los radio avisos náuticos se proveerán y distinguirán en información meteorológica supervisada y examinada por el

¹⁶ Manual conjunto de la Organización Marítima Internacional con la Organización Hidrográfica Internacional sobre información sobre seguridad marítima. Edición 53 de Julio de 2009. Mónaco.

¹⁷ NAVTEX es el servicio de transmisión coordinada y recepción automática en 518 Khz. mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha.

¹⁸ El Servicio Internacional SAFETYNET es de transmisión coordinada y recepción automática de información mediante el sistema de llamada intensificada a grupos de Inmarsat, de conformidad a lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar 1974.

equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima de la comisión mixta sobre oceanografía y meteorología marina; la información SAR que será proporcionada por las autoridades responsables para coordinar las operaciones marítimas de búsqueda y salvamento; y la información urgente relacionada con la seguridad marítima proporcionada por las autoridades nacionales e internacionales pertinentes responsables de la gestión del sistema o el plan.

Los radios avisos náuticos se emitirán según lo dispuesto en la regla V/4 del Convenio Solas y contienen información que puede tener una relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar. La información de naturaleza puramente administrativa no se deberá transmitir nunca en las horas de emisión de los radio avisos náuticos internacionales. Los radio avisos náuticos se dividen en cuatro tipos: Los de NAVAREA, los de subzona, los costeros y los radio avisos locales. Los de NAVAREA proporcionan información de altura que se necesita para navegar con seguridad entre ellos se encuentran los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Los avisos de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se identificarán con los títulos ACT OF PIRACY y ARMED ROBBERY respectivamente, esta descripción del título es la normalizada a nivel internacional, y contendrán el lugar donde se ha producido, las coordenadas marítimas con el horario UTC así como una descripción breve del hecho.

La Organización Marítima Internacional posteriormente en marzo de 2010, y en concreto el subcomité de radiocomunicaciones y de búsqueda y salvamento elaboró unas directrices sobre los procedimientos para la transmisión de la información sobre seguridad marítima relativa a la piratería, con el objetivo de adoptar todas las medidas necesarias para reprimir y erradicar los actos ilícitos; también influyó en la elaboración de estas directrices los actos de piratería en el océano Índico nororiental y frente a las costas del Cuerno de África porque se había puesto en relieve

la necesidad de que haya un alto grado de cooperación entre las fuerzas navales encargadas de las operaciones de lucha contra la piratería y los buques mercantes de la región.

Respecto a la transmisión de mensajes sobre medidas de lucha contra actos de piratería, se dieron instrucciones para que los responsables de las fuerzas de seguridad en aplicación de las medidas de protección de la región, dieran aviso al coordinador de la zona NAVAREA para que se emita radio aviso náutico a través de la red ISM adecuada ya sea navtex o safetynet y otras redes de difusión en caso de que existan. Los mensajes también se dividieron respecto a los que se emitían con información sobre seguridad marítima relativos a la lucha contra los actos de piratería diariamente y los radio avisos sobre ataques piratas. El informe diario sobre la situación se emitirá sobre las 8'00 hora local y se realizaría en una zona rectangular que comprenda la región de los probables ataques piratas mas un margen de 700 millas marinas en cada dirección. Los avisos sobre ataques piratas se emitirán mediante un radio aviso NAVAREA o costero con carácter urgente.

Las operaciones militares en la zona del Cuerno de África también ha influido en las directrices emitidas por la OMI para coordinar estas comunicaciones así las autoridades navales o militares para facilitar información relativa a la piratería nombrarán un coordinador militar de radio avisos náuticos (MNWC) que se encargara de todas las cuestiones relacionadas con la divulgación y coordinación de la información que se vaya a transmitir. Los datos de contacto deberían de comunicarse a la secretaria de la OMI. También deberán contemplar estas autoridades la posibilidad de instalar medios para recibir transmisiones de SAFETYNET de Inmarsat C y de NAVTEX para supervisar la transmisión de mensajes¹⁹.

¹⁹ Anexo 2 “Directrices sobre los procedimientos operacionales para la transmisión de información sobre seguridad marítima relativa a los actos de piratería y operaciones y medidas para la lucha contra la piratería” COMSAR 14/17. 21 de mayo de 2010. OMI.

5.5. EL MANUAL NAVTEX.

La Organización Marítima Internacional en el 89 periodo de sesiones de su Comité de Seguridad Marítima aprobó el Manual Navtex en mayo de 2011. El NAVTEX que se citó en el punto anterior, es un servicio internacional automático de impresión directa para la difusión de radio avisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes de información urgente dirigida a los buques. NAVTEX también forma parte del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima elaborado por la Organización Marítima Internacional.

El servicio NAVTEX permite que los buques provistos de un receptor especializado reciban por presentación visual o impresión automáticas los radio avisos náuticos y meteorológicos, los pronósticos meteorológicos y la información urgente. Es adecuado para ser utilizado en buques de todo tipo y tamaño. La transmisión tiene un alcance máximo de unas 400 millas marinas²⁰.

Es obligatorio para los buques recibir los mensajes transmitidos mediante los caracteres de identificación del asunto A, B, D, y L que se han asignado a los radio avisos náuticos, radio avisos meteorológicos, información sobre búsqueda y salvamento, avisos sobre actos de piratería, sobre tsunamis y otros fenómenos naturales. Los mensajes de este servicio en 518 Khz. se transmitirán solamente en el idioma inglés.

Respecto a los ataques de piratas estos radios avisos se transmitirán utilizando la letra D (carácter indicador del asunto) con objeto de advertir a los navegantes que mediante la activación de una alarma audible. Se transmitirán inmediatamente después de recibirlos y en las transmisiones programadas siguientes.

²⁰ La milla marina tiene una longitud de 1.852 metros.



El sistema NAVTEX.

5.6. EL SISTEMA LRIT.

Uno de los avances más recientes en protección marítima es el sistema conocido como LRIT²¹, que se trata de un sistema técnico de monitoreo de embarcaciones a distancia y así determinar el riesgo que puedan implicar. El sistema es obligatorio en embarcaciones de más de 300 toneladas de arqueo bruto dedicadas a pasaje y/o carga, así como las unidades de perforación móviles mar adentro.

Bajo este sistema las embarcaciones están obligadas a transmitir su identidad, ubicación así como la fecha y hora de su posición. A diferencia con el sistema de identificación automática (AIS) acordado también por la OMI en el 2003, el sistema LRIT proporciona exclusivamente a los destinatarios que tengan derecho a ello y que son los estados miembros del Convenio SOLAS, con el obvio deber de confidencialidad²².

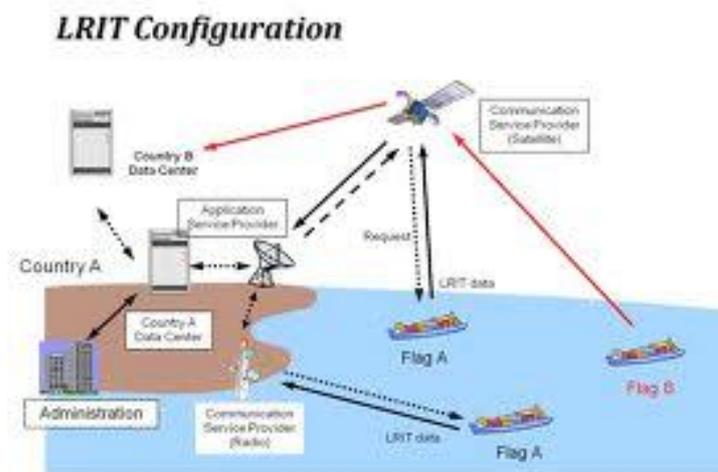
Este sistema fue implantado en mayo del año 2006 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y fue incluido en el SOLAS. El sistema tiene una doble protección en lo que se refiere a la seguridad y al salvamento. Para la puesta en marcha del sistema se estableció un Centro Internacional de Datos LRIT y un sistema internacional de datos LRIT. El equipo se fija automáticamente para que se transmita la información LRIT del buque a intervalos de seis horas, al centro de datos

²¹ Fue aprobado por el comité de Seguridad Marítima de la OMI en mayo del 2006.

²² David Enríquez, Doctor en derecho e investigador del Instituto Panamericano de Jurisprudencia.

LRIT identificado por la Administración, a menos que el usuario de datos LRIT que solicite la provisión de información LRIT especifique un intervalo de transmisión más frecuente.

Los Gobiernos tienen, evidentemente, una cierta limitación a la obtención de datos confidenciales de todos los buques que navegan por el mundo. Esta limitación es a los buques de su bandera, los que hayan comunicado su intención de entrar a puerto o lugar bajo jurisdicción del país, y a buques que naveguen a menos de 1000 millas de sus costas. La información recibida siempre tiene carácter confidencial, no podrá ser usada comercialmente, y estará protegida contra el acceso y divulgación no autorizados.



Disposición del sistema LRIT.

5.7. EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE BUQUES.

El capítulo V del Convenio SOLAS también incluía referencias a la instalación a bordo de los buques del sistema de Identificación Automática de buques (Automatic Identification System, AIS). Este sistema tiene como objetivo la obligatoriedad de los buques de comunicación de su situación y otras informaciones de seguridad para que tanto otros buques como las

estaciones costeras puedan conocer las mismas. Ello permite reducir las posibilidades de colisión entre buques pero también tiene ventajas sobre el sistema tradicional de radar y punteo. Su alcance es mayor, permite detectar rápidamente su rumbo y velocidad mas rápidamente sobre la carta electrónica y reduce errores en relación con otros blancos terrestres o productos de mala interpretación por motivos meteorológicos. Es obligatorio para los buques de arqueo bruto superior a 300 GT y para todos los buques de pasaje, independientemente de su tamaño.



El sistema automático de identificación de buques AIS.

5.8. EL NUMERO IMO.

Otra modificación del Convenio SOLAS relativa a la seguridad es la necesidad de que el buque dispusiera de un Registro Sinóptico de Buques, y la obligatoriedad de marcas identificativas del buque en lugares visibles tales como en los costados, cubierta, ciertos mamparos, etc. Aunque ya en el año 1987 se había aprobado el número IMO (Ship Identification number scheme) para evitar la prevención del fraude con los cambios sucesivos de nombres y registros, fue después de los atentados de Nueva York, lo que reforzó su cumplimiento y que los buques lo llevaran de forma visible.

El número consiste en las letras IMO seguidas de siete dígitos y es obligatorio para todos los buques mercantes de propulsión mecánica mayores de 100 GT, con excepción de los buques pesqueros, sin medio de

propulsión, embarcaciones de recreo, barcas, barcos especiales, de guerra, de madera, etc. Este número nunca se reasigna a otro barco y será referente del buque en todos sus certificados.



El número IMO.

6. LA UNIÓN EUROPEA EN LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA.

La Unión Europea en lo que respecta a la seguridad y protección marítima ha dado respuestas a largo plazo a las amenazas sobre la seguridad global.

La lucha contra la delincuencia organizada en las rutas del narcotráfico, se centra en la creación de infraestructuras de persecución del narcotráfico en determinados aeropuertos y puertos marítimos de África Occidental, Latinoamérica y el Caribe. Existe en concreto un programa de Cooperación entre Puertos denominado SEACOP que tiene como objetivo propiciar el desarrollo de capacidad de lucha contra el tráfico de drogas marítimo y las redes delictivas asociadas y reforzar la cooperación regional y transregional con esos fines. Este programa se implantará en países como Cabo Verde, Ghana, Senegal, Sierra Leona, Costa de Marfil, Togo, Benin, Guinea-Bissau y Gambia y posteriormente en Venezuela, Colombia, Brasil y algunos países del Caribe.

Se esperan que con este programa se establezcan unidades conjuntas de control marítimo en los puertos estratégicos y de unidades conjuntas de inteligencia marítima, mejora de la cooperación regional y del intercambio de la información policial, formación marítima regional y creación de sistemas de información marítima nacional y regional²³.

También la Unión Europea incluye un programa para el aumento de la seguridad y la protección marítima en las rutas marítimas estratégicas, ya que contempla la amenaza de la piratería y asaltos de los buques a mano armada como una grave amenaza para las rutas comerciales marítimas tradicionales. El programa refuerza la capacidad de los Estados costeros para asegurar la protección y la seguridad. Se centra en los puntos más vulnerables de las grandes rutas de navegación, donde los peligros y amenazas son mayores. Inicialmente, la acción se concentraba en el Estrecho de Malaca y Singapur debido a la intensidad del tráfico y el transporte de materiales peligrosos y nocivos en esa zona. Actualmente el programa ha dirigido su atención hacia el Océano Índico occidental debido al rápido deterioro de la seguridad en esta zona. La comisión promueve desde hace tiempo la aplicación del Código de Conducta de Yibuti, que brinda un marco para la cooperación entre los Estados costeros y usuarios con vistas a la represión de la piratería y asaltos a mano armada a los buques en el Océano Índico occidental y en el Golfo de Adén. La aplicación del acuerdo conlleva al establecimiento de un centro de formación regional en Yibuti y un centro regional de intercambio de información en Yemen. El segundo componente de este programa facilita la formación y equipo a las fuerzas con funciones coercitivas en el Océano Índico occidental. El tercer componente incluye medidas para aumentar la seguridad marítima en el Golfo de Guinea.

El problema de la piratería y asaltos a mano armada en las costas de Somalia y en el Océano Índico occidental ha adquirido un matiz más preocupante por eso la Unión Europea aplica un programa en la zona. La

²³ Instrumento de Estabilidad al desarrollo de capacidad en materia de seguridad en terceros países. Comisión Europea. Dirección General de Desarrollo y Cooperación EuropeAid.

UE espera resultados como la creación y mantenimiento de un nuevo centro de intercambio de información marítima en Sana'a; la creación de un centro de documentación, educación y formación sobre asuntos marítimos en Yibuti donde se impartirá la formación de los agentes de los cuerpos de seguridad y los guardacostas; el aumento de la capacidad de las fuerzas con funciones represivas para investigar la piratería y los delitos relacionados con ellos, incluidos el movimiento de grandes cantidades de dinero en efectivo y el blanqueo de capitales; y por último mejorar el nivel de intercambio de información, coordinación con la comunidad internacional y la capacidad de respuesta de los Estados costeros²⁴ .

La seguridad marítima tiene sin duda efectos en la seguridad global, debido a la creciente complejización de los fenómenos internacionales, los aspectos de la seguridad marítima están adquiriendo una importancia sin precedentes. Esto ocurre porque los flujos comerciales se siguen desarrollando en los mares. También ocurre porque en la actualidad sigue existiendo una desigualdad económica increíblemente grande entre los propios Estados, particularmente en el caso de África, donde países como Yemen y Somalia que tienen grandes dificultades para superar sus precarias economías de subsistencias, y sus juventudes se ven en la necesidad de reclutarse en movimientos guerrilleros locales para poder sobrevivir. En Somalia operan dos importantes grupos que viven de las actividades insurgentes, como son Al Shabab que pretende formar un Estado islámico y es acusado de estar ligado a Al Qaeda y Hezb Al Islam, que opera en el sur y centro de Somalia y pretende formar un Estado integrista Islámico. Otros jóvenes deciden ingresar en grupos de piratas para asaltar y secuestrar buques internacionales que transiten por sus costas, al afectar a los flujos comerciales estas actividades tienen una gran incidencia en la seguridad global.

²⁴ Instrumento de Estabilidad al desarrollo de capacidad en materia de seguridad en terceros países. Comisión Europea. Dirección General de Desarrollo y Cooperación EuropeAid.

7. LA PIRATERIA EN EL ESTRECHO DE MALACA.

El estrecho de Malaca une las principales economías asiáticas como China, India, Japón y Corea del Sur. Más de 50.000 buques navegan al año por sus aguas, transportando aproximadamente una cuarta parte del comercio mundial de mercancías. En esta zona que ha sido tradicionalmente azotada por la piratería, los estados ribereños rechazaron cualquier oferta de cooperación que supusiera la presencia de buques de guerra extranjeros en sus aguas²⁵. En el estrecho de Malaca con un recorrido de 500 metros de longitud es el mayor de su clase en el mundo. Sus características lo hacen ideal para el ataque de los piratas puesto que algunos días mas de 600 naves pueden llegar a transitar por allí, en una anchura que varia desde las 11 a 200 millas, y su profundidad entre los 10 y 70 metros. Las tripulaciones de estos buques deben concentrarse al máximo con el fin de efectuar un paso sin complicaciones en tan adverso lugar, reduciendo la vigilancia de forma notable²⁶.

La economía de Malasia recae en el estrecho debido a la importancia que tiene para este país el comercio marítimo. El puerto estrella del país es Klang, que esta situado adyacente al estrecho, actúa como centro de un rápido crecimiento industrial cerca de Kuala Lumpur, la capital. Es el principal terminal de contenedores donde se mueven las dos terceras partes del total del transporte de contenedores de Malasia y donde están ubicadas las principales refinerías del crudo del país. Otro puerto importante es Penang donde también se descargan contenedores.

²⁵ Vid. Huang, Victor. "Building maritime security in Southeast Asia. Outsiders not welcome?" 2008.

²⁶ Ponencia "Moderna piratería marítima en el océano indico". Borja Alonso.



Terminal de contenedores de Malasia.

Respecto a los piratas en el sudeste asiático puede variar desde un simple pescador a un miembro de una importante mafia local, e incluso se han denunciado casos en los que se acusaba a personal militar de países como Indonesia de encubrir y hasta de llegar a tomar parte activa en las actividades criminales de este tipo.

La piratería en este estrecho ha tenido un papel destacado en estos últimos siglos a nivel mundial pero que en los pasados años y sobre todo desde 2004 su incidencia se ha visto reducida dramáticamente. Por ello el estudio de la piratería en esta zona nos permite obtener una serie de conclusiones que pueden servir de base para la presente operación "Atalanta" y los problemas de Somalia²⁷.

²⁷ Javier Gil Perez. "La piratería en el estrecho de Malaca. Lecciones para el caso somalí".



Mapa del Estrecho de Malaca.

El hecho de que hayan existido altos índices de piratería en el Estrecho de Malaca es debido a varios factores, el primero es el alto volumen de barcos que circulan por el área, lo cual ocasiona que siempre existan buques para asaltar. En otro termino, la existencia de abundantes islas y puntos críticos donde refugiarse desde los cuales asaltar, este un factor clave en el establecimiento de la piratería. En el archipiélago indonesio existen unas 21.000 islas, muchas de ellas desiertas. Asimismo se une que la maniobrabilidad de los buques en estos puntos está muy limitada debido a las características de la navegación por estos pasos estrechos y concurridos del tráfico marítimo. Y la última causa que podemos añadir es la mala situación económica y política de Indonesia y el impacto que tuvo la crisis financiera de 1997 que asoló estos países. También se añadió en esta época que los estados afectados por la piratería no quisieron colaborar para erradicar la misma.

Debido a que estos Estados afectados por la piratería en esta área han implementado una serie de políticas dentro del ámbito nacional, bilateral y multilateral han producido unos resultados magníficos en la lucha contra la piratería.

En el año 2005 los asaltos a buques en el estrecho de Malaca se convirtieron en habituales, llegando a declarar la aseguradora británica

Lloyd's como zona de guerra estas aguas. Esta piratería fue incrementando sus niveles de violencia con el uso de lanzagranadas, fusiles de asalto, etc. así como aumentaron la frecuencia de sus actuaciones.

Los tipos de ataques en esta zona fueron abordar los buques de noche cuando estos estaban anclado cerca de puerto esperando para la descarga o también en alta mar. Si el barco estaba parado se tendía a secuestrar la tripulación y pedir un rescate. Si era en mar abierto los fines podían ser el robo de la carga o del barco para su posterior venta²⁸.

Un caso curioso de ataque fue en caso del buque "Marta"²⁹, un buque con bandera de Chipre que en agosto de 1990 fue abordado por piratas durante la noche cuando navegaba de Bangkok a Busan. Transportaba 2000 toneladas de hojalata valorada en 2 millones de dólares. Los atacantes se hicieron con el buque y viajaron hacia el sur y los piratas pintaron la chimenea del buque y le cambiaron el nombre al de "V TAI" e izaron una bandera de Honduras intentando no alterar el puerto de registro visible en su popa. Después el buque fondeó y trasvasaron la mercancía con una barcaza, después cuando navegaba rumbo norte los piratas abandonaron el buque.

Los grupos terroristas también aparecieron en estas aguas utilizando las rutas marítimas para mover armas y personal a lo largo de todo el sudeste asiático, principalmente la ruta que conecta el sur de Filipinas con el norte de la isla de Sulawesi en el este de Indonesia. El 11 de septiembre demostró que las posibilidades de acción y de ejecución del terrorismo islamista son infinitas y por ello no debemos de subestimarles y la posibilidad de un gran atentado marítimo no debe ser obviada por muy fantástica que parezca.

La piratería en el estrecho de Malaca se fue controlando primero porque Indonesia consiguió estabilizarse políticamente tras los primeros años

²⁸ Estos hechos ocurrieron con el buque Alondra Rainbow en el año 1999.

²⁹ Periódico La Vanguardia 1991, artículo "Piratas viento en popa"

convulsos de la democracia del país. Así una vez que las tensiones financieras y económicas remitieron pudieron ponerse a trabajar sobre la piratería. El segundo hecho fue la llegada al poder de Susilo Bambang, el cual era un militar experimentado y supo tejer una relación diplomática como militar con los países vecinos para atacar a la piratería. Por tanto una importante lección que debemos aprender sobre la lucha contra la piratería es que no se combate únicamente desde el mar, sino principalmente desde tierra eliminando las bases piratas por un lado y por otro mejorando las condiciones económicas y sociales que pueden constituirse como un perfecto caldo de cultivo para que emerja la piratería. Por tanto si no se acometen reformas económicas y políticas dentro del propio Estado afectado no se puede acometer la lucha contra la piratería con garantías³⁰. Por tanto, en el estrecho de Malaca existió una gran colaboración y cooperación entre los estados afectados, es decir, no solo Indonesia, Malasia y Singapur, sino que el resto de países de Asia usuarios del estrecho participaron en la lucha contra la piratería.

Respecto a las operaciones desplegadas en el estrecho de Malaca podemos citar como operación interna la denominada "Octopus" que fue llevada a cabo por Indonesia durante tres meses durante el año 2005 y consistió en desplegar 20 buques de guerra, helicópteros, submarinistas, equipos anfibios de reconocimiento por sus aguas territoriales produciendo magníficos efectos disuasorios. También se realizaron operaciones bilaterales como Malindo Corpat (2006), entre Indonesia y Malasia consistente en realizar cuatro veces al año durante 17 días patrullas compuestas por dos barcos y un avión de cada país y la operación Optima Malindo Corpat (2006), realizándose tres veces al año por 20 días participando todas las instituciones marítimas de cada país y una tercera denominada Indosin Corpat (2006) llevada a cabo entre Indonesia y Singapur 4 veces al año durante 60 días dos barcos y un avión de cada país.

³⁰ Jesús R. Bacas, Javier Gil, Isidro Sepúlveda. "Crisis somalí, piratería e intervención internacional". 2009.

También se realizaron operaciones multilaterales como la denominada autopista electrónica marina (2005) cuyo objetivo era establecer una red de cartas de navegación electrónicas junto con los sistemas de posicionamiento global (GPS) y sistemas de identificación automáticos (AIS) para dar información vital y en tiempo real a los barcos. Otra operación multilateral fue la ReCAAP, simbolizado por la creación de un centro de intercambio de información, es uno de los grandes acuerdos tomados en el ámbito de la lucha contra la piratería en las aguas de Asia por los países afectados por este fenómeno. En este acuerdo se comparte información mediante seminarios, programas de asistencia técnica y la cooperación entre los distintos Estados. La operación Malsindo (2004) entre Singapur, Malasia e Indonesia estableciendo patrullas conjuntas durante 24 horas al día 365 días al año cada una en sus respectivas aguas territoriales para garantizar la circulación de los buques. La Operación Eye in the Sky (2005) que se centra en el espacio aéreo y se realizaban hasta dos vuelos semanales compuesto por personal de los países miembros.



Patrullas conjuntas en aguas del estrecho de Malaca.

Estados Unidos también intento crear normas efectivas, controles y patrullas costeras para erradicar la piratería y grupos terroristas, pero en el estrecho de Malaca, Malasia e Indonesia se opusieron argumentando que tropas de Estados Unidos patrullando sus aguas infringiría su soberanía.

En el año 2004 se creó una nueva guardia costera en Malasia empezando a patrullar sus aguas en el año 2005.

La seguridad privada contratada por compañía navieras, merecen un apunte respecto al estrecho de Malaca porque Singapur reconoce y acepta las compañías privadas en sus aguas pero Indonesia y Malasia no lo permiten, encontrándose las navieras con importantes problemas jurídicos.

8. LA PIRATERIA EN EL GOLFO DE GUINEA.

8.1. Consideraciones geopolíticas y de seguridad.

Esta región es una de las más importantes para nuestro país, ya que el Golfo de Guinea es una zona con profundas conexiones transfronterizas y transoceánicas que nos afectan. Es uno de los teatros de operaciones a nivel estratégico que está obligando a la Armada de EEUU a redefinirse como señaló el Secretario de Defensa Gates³¹.

El Golfo de Guinea es una zona como suele ocurrir en otras zonas de África donde existe competencia por el acceso y control a los recursos naturales. La pesca ilegal es considerada la peor de todo el planeta y en ella participan buques occidentales. La contaminación por hidrocarburos también radicaliza a las comunidades locales, se estima que cada año se vierten en el Delta del Níger una cantidad de crudo equivalente a la del buque Exxon Valdez en 1996. Otra amenaza en la zona en cuanto a los efectos del cambio climático es la intensidad de explotación sobre los recursos hídricos y el suelo ya sobreexplotados. La población de la zona está distribuida irregularmente, así el 66% de la población tiene menos de 25 años y los jóvenes tienen un fervor revolucionario, como se ha visto en las oleadas de revueltas en 2011. La juventud es mucho más susceptible a ser utilizada en acciones violentas para beneficio de ciertas élites políticas. En el delta se concentra una gran densidad de población y en otras hay despoblamiento

³¹ "new missions have required new ways of thinking (...) you don't necessarily need a billion-dollar guided-missile destroyer to chase down a bunch a teenage pirates". Discurso de 3 de mayo de 2010.

que favorece el terrorismo y el crimen organizado con repercusiones en el Golfo de Guinea. En el Golfo también confluyen fenómenos como la piratería, el crimen organizado el extremismo religioso y el separatismo, incluso hay organizaciones que combinan varios de estos elementos. La actual crisis económica y financiera mundial ha influido negativamente en la zona al existir mayor competencia por los recursos existentes en el Golfo, además de lastrar los modestos avances en desarrollo.



Mapa del Golfo de Guinea en África Occidental.

En relación a este trabajo también hay que destacar como otra de las amenazas en el Golfo de Guinea a la piratería. La seguridad marítima comienza a perfilarse como un aspecto fundamental en la seguridad en el continente africano. El Golfo de Guinea es la segunda zona del mundo con mayor número de ataques, además la violencia empleada en Nigeria supera a la de Somalia. La abundancia de recursos e instalaciones en la mar, la cercanía a vitales rutas marítimas internacionales y la debilidad de las marinas hacen que los efectos de la piratería en estas aguas se multipliquen. Los piratas también atacan a instalaciones tierra adentro en Guinea, Camerún o Nigeria.

La actuación de España en materia de paz y seguridad son el gobierno democrático de la zona, los mecanismos de prevención y gestión de

conflictos y reconstrucción postconflictos. También coopera nuestro país en la lucha contra el crimen organizado, terrorismo, piratería, tráfico ilícito y en Defensa. Para nuestro país el Golfo es esencial en la seguridad nacional e internacional, porque hay intereses vitales y estratégicos³² para España como el bienestar de los españoles³³, la seguridad económica o las relaciones de buena vecindad. El incremento del terrorismo internacional al norte de Malí, Níger y otras zonas del Sahel y su repercusión en zonas vinculadas como Nigeria es una importante amenaza.

Desde el punto de vista económico, la zona del Golfo se puede dividir en aquellos países sin recursos energéticos relevantes y aquellos que si lo poseen, pero que dependen de la explotación de los mismos.

La Unión Europea busca reforzar sus lazos con África Subsahariana por los retos y amenazas emergentes, el suministro energético y el acceso a otros recursos naturales. EEUU también está prestando su atención a África, por eso EEUU promueve activamente la seguridad en el Golfo. Washington persigue aumentar la lucha antiterrorista, reforzar el control sobre las vías fluviales y la Zona Económica Exclusiva, mejorar el adiestramiento en áreas críticas como la piratería y potenciar la interoperatividad de las distintas armadas. Esta labor es compatible con el marco de las Naciones Unidas para la seguridad marítima en África, que llama a patrullas conjuntas.

Respecto a Guinea Ecuatorial, la zona está adquiriendo una relevancia cada vez mayor, especialmente para países emergentes como China. La renta petrolera está habilitando a Guinea para dotarse de medios y capacidades navales, aéreos, terrestres, organizativos y técnicos. Su economía es excesivamente dependiente de las exportaciones de hidrocarburos. En Guinea Ecuatorial por un lado se concentran los recursos en los espacios marítimos, pues es donde se encuentra el petróleo, el gas, la pesca y las rutas marítimas, y donde se materializan los retos y las

³² Un tercio del crudo de España proviene de África.

³³ La piratería afecta a la zona donde operan pesqueros españoles y también a las rutas marítimas internacionales.

amenazas y por otro lado en el interior se encuentra el centro de la política, donde están las élites gobernantes actuales y que extraen buena parte de su fuerza social y política y donde se localizan los depósitos de ciertos minerales estratégicos como el uranio o el manganeso.

Nuestro país en cuanto a relaciones comerciales con Guinea y en lo que respecta a la importación de productos, durante el año 2009 supusieron un 0,02% del total de las importaciones españolas. Las exportaciones a Guinea el 0,22%. Empresas como Repsol y Unión Fenosa están presentes en el terreno. Se puede resumir diciendo que España ha sido poco estratégica en sus relaciones con Guinea pero existe una relación singular que les une, España seguirá en Guinea aún cuando los demás pierdan su interés en el petróleo, nuestro país debe trabajar dentro del marco de la relaciones de la UE-África³⁴.



Protección de intereses españoles en el Golfo de Guinea.

La piratería en esta zona consiste en el ataque a buques que se encuentran fondeados o abarloados. Los piratas suelen llevar armas de fuego y los

³⁴ José Hornero Gómez. Diplomático. Ministerio de Defensa.

ataques son más violentos que los de la piratería asiática. El botín suele ser dinero, efectos personales, la mercancía y los equipos de navegación. Se estima que los ataques piratas en esta zona puedan ser más que en la zona de Somalia aunque son menos denunciados.

Recientemente el Jefe de la Armada Rusa, contralmirante Víctor Chirkov, denunció que el Golfo de Guinea se está convirtiendo en el segundo foco de piratería marítima después de Somalia. Esta noticia está basada en el hecho de que organismos rusos e internacionales registran actividades piratas en el Golfo de Guinea. También destacó que la acción de los piratas es diferente en esta zona a la piratería del Cuerno de África y que se encuentran en un aumento de un 30 % desde el año 2010 al año 2011³⁵.

8.2. Nigeria.

La República Federal de Nigeria está situada en el Golfo de Guinea, es el país más poblado del continente africano con poco más de 130.000 habitantes. Existe una gran inestabilidad social y un caos político, desde que el país dejó de ser colonia británica para convertirse en nación independiente en el año 1960, Nigeria ha sido gobernada por militares y cada intento de gobierno civil ha sido frustrado por golpes de estado. En el año 2003 se celebraron elecciones democráticas. Por otro lado, este país tiene una gran riqueza en el territorio ya que fueron descubiertos en los años 60 importantes depósitos de petróleo y de gas natural que cambiaron la economía del país de agrícola y pastoreo a la industrial; pero el petróleo se encuentra en manos de empresas extranjeras y el desarrollo del país se centra en el litoral. También la zona tiene importantes yacimientos de diamantes y oro. Otra fuente de riqueza es la pesca. El 70% de la producción de petróleo de África se concentra en el oeste de África.

Pero la inestabilidad y los actos de violencia, sabotajes y los secuestros han hecho perder a Nigeria un cuarto de su producción desde enero de 2006.

³⁵ www.obozrevatel.com RIA Novosti. Moscú 26 de junio de 2012.

Los responsables de estos actos son milicianos que luchan por que se distribuya de forma más justa la riqueza que se genera en el delta, pero también bandas criminales que se aprovechan de la situación de inseguridad para realizar secuestros y después pedir rescates.

El sur de Nigeria, donde se bombean enormes cantidades de petróleo, es una vasta región pantanosa en la que bandas armadas atacan las embarcaciones, destruyen propiedades y secuestran trabajadores extranjeros. Algunas bandas tienen fines políticos, otros son militantes que luchan por una distribución mas justa de la riqueza producida por la bonanza del petróleo.

Durante el presente año los informes recibidos respecto a la piratería en Nigeria a fecha de abril de 2012 ya igualan todos los casos reportados en el año 2011, la Cámara de Comercio Internacional y la Oficina Marítima Internacional lo aseguraron en el informe de piratería mundial. La piratería en Nigeria actualmente está en aumento, asimismo se están reportando incidentes a distancias superiores a 70 millas náuticas de la costa, lo que sugiere que los buques pesqueros están siendo utilizados como nodrizas para atacar a los barcos en el alta mar. Los ataques también están aumentando respecto a las embarcaciones fondeadas cerca de la costa³⁶.

8.3. Angola.

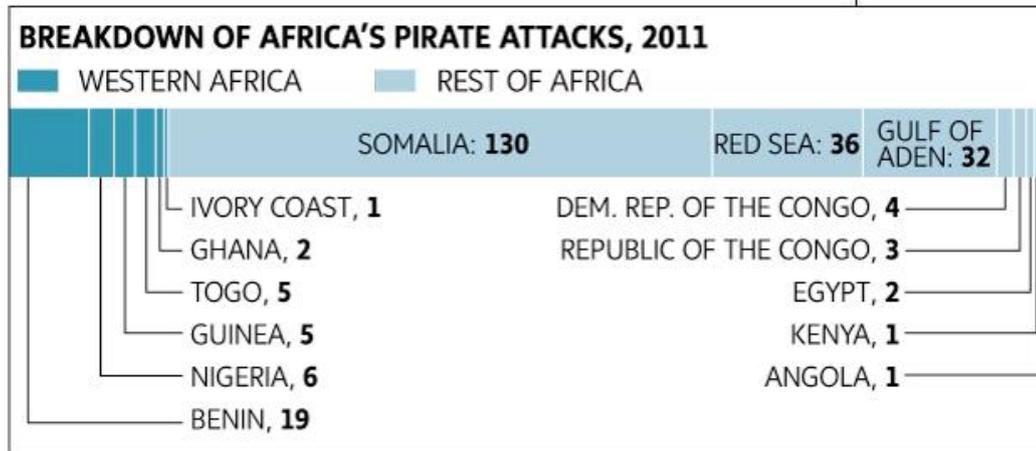
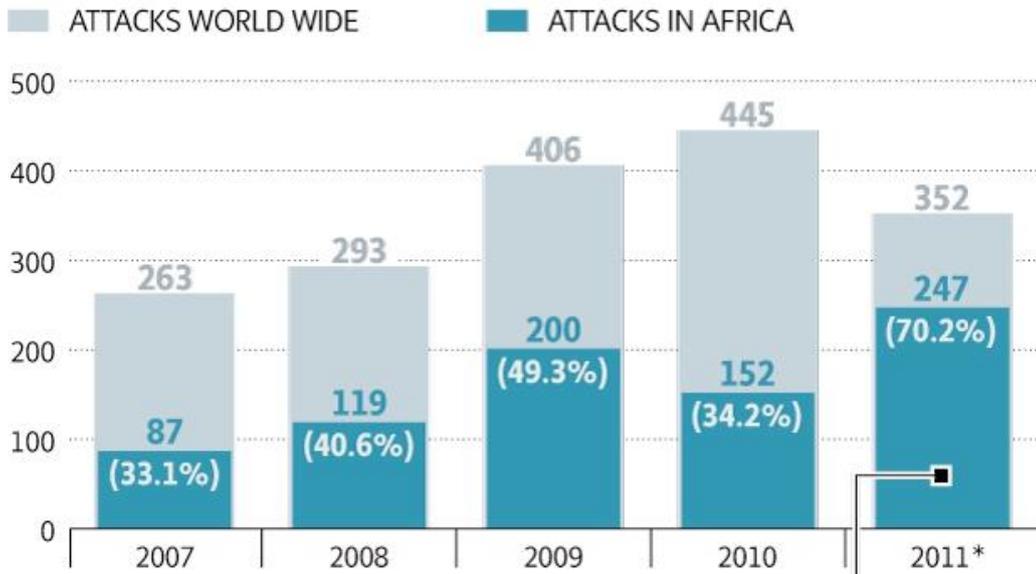
Angola esta situada al suroeste de África, y fue colonia portuguesa hasta 1975, año en que Portugal se retiró y estalló la guerra civil que terminó en el año 2002. Actualmente la situación política parece estar normalizada, pero la población sigue padeciendo el resultado de una guerra prolongada. También estos datos contrastan con la riqueza del país en cuanto a yacimientos de crudo. En realidad Angola es segundo productor de petróleo de África. La economía de Angola ha ido creciendo pero sin embargo sus habitantes siguen siendo los más pobres.

³⁶ "La piratería esta en aumento en Nigeria". Artículo 27 de abril de 2012. Eki Toju de IBM.

Debido a la gran congestión portuaria muchos buques se ven obligados a fondear durante varios días, siendo presas fáciles de abordar, por lo que muchos angoleños debido a su precaria situación, se convierten en piratas.

PIRATES OF THE WORLD

Number of actual and attempted attacks



* January – September

MURAT YUKSELIR/THE GLOBE AND MAIL » SOURCE: ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Cuadro de los ataques piratas en África.

8.4. Benin.

La piratería en la zona esta influyendo negativamente en la región del Golfo de Guinea. La región se esta volviendo mas insegura, además de estar incrementando los precios de los productos. Además se están incrementando los transportes y seguros de las cargas debido a la piratería.

Debido a esta inseguridad muchas empresas prefieren retirar sus inversiones y negocios en la zona, lo cual influye en los puestos de trabajo locales³⁷ .

Otro país que sufre la piratería en el Golfo de Guinea es Benin. El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas elaboró un informe sobre la situación de la piratería en el Golfo de Guinea el 19 de enero de 2012, en base a la petición del mismo por el Presidente de Benin Sr. Boni Yayi. En dicho informe se pone de manifiesto que la piratería no es un fenómeno nuevo, ya que la región ha experimentado desde 1990 ataques y robos a buques, pero desde el año 2010 los incidentes de piratería y robo a mano armada se han incrementado, siendo la segunda región del continente africano con mayor número de casos.

Benin es uno de los países mas afectados por la piratería por ser mas vulnerable, los mayores ataques se producen durante la noche y sobre buques petroleros y quimiqueros que están fondeados mientras están realizando operaciones de transferencia, usualmente a unas 40 millas de la costa. Los ataques no son oportunistas sino que están sistematizados y organizados.

La economía de Benin depende de los servicios y tránsitos del puerto de Cotonou, de la exportación de algodón. El puerto de Cotonou maneja el 90 por ciento de las mercancías que entran y salen del país, pero debido a las actividades de la piratería en agosto del año 2011 el país fue añadido a la lista de los países de alto riesgos para la navegación marítima. El resultado es que un 70 por ciento de buques menos entran en el puerto de Cotonou, estimándose unas perdidas para el país de 81 millones de dólares³⁸ .

El Gobierno de Benin ha incrementado la vigilancia en la zona con nuevas patrullas marítimas e instalación de dos sistemas de radares costeros.

³⁷ "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", Freedom C. Onuoha.

³⁸ "Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea". Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. 19 de enero de 2012.

También se han intensificado las relaciones con Nigeria quien ha apoyado a Benin en la lucha contra la piratería mediante comandos tácticos, dos helicópteros y dos buques. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha recomendado al Gobierno de Benin que adopte una estrategia de seguridad marítima, que establezca un comité de seguridad marítima en el que estén implicados todos los organismos del sector, así como adopte acuerdos con los países próximos en la lucha contra la piratería, entre otras.

En otros aspectos Benin se ha convertido en el mayor puerto de transferencia de drogas procedentes de Sudamérica con destino a Europa. El sistema de justicia del país necesita ser revisado, en particular el Código Penal y el Procedimiento Penal, ya que ambos están desfasados, según el informe del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

9. LA PIRATERIA EN SOMALIA.

En Somalia con un gobierno que funciona débilmente, playas largas y aisladas, y personas que están acostumbradas a la guerra y en permanente desesperación, se puede decir que "Somalia es el ambiente perfecto para que la piratería prospere".³⁹

El Gobierno español ha optado por la prudencia a la hora de plantear intervenciones contra la piratería, como se pudo ver en los secuestros del atunero "Playa de Bakio" y el "Alakrana", en estos casos no se llegó a intervenir aunque se reforzó el operativo, porque primó la seguridad de los secuestrados, y fue desaconsejado el rescate por la fuerza.

³⁹ Informe de Chatham House del Centro de análisis de Reino Unido.



Detención de piratas del "Alakrana" por fuerzas de la operación "Atalanta".

En el caso Somalí, la cooperación regional es esencial para llegar a una solución⁴⁰. El Consejo de Seguridad pidió a los países africanos cooperar para colocar oficiales que apliquen la ley, los llamados "jinetes de la navegación", a bordo de buques de guerra en las aguas de Somalia y llevar a los piratas capturados a juicio en cortes nacionales, un sistema que ha tenido éxito en el Caribe. Sin embargo, los líderes africanos en la reunión del Consejo, argumentaron fuertemente que enfrentarse a la piratería no debe de hacerse sin resolver los retos más grandes que enfrenta Somalia en términos de pacificación, seguridad y asistencia humanitaria. Este abordaje integral, aseveran, ofrece la solución a largo plazo del problema.



Imagen de pirata somalí.

⁴⁰ Antonio Maria Acosta de la ONUDD.

El Golfo de Adén sin duda, es donde el asalto a buques mercantes y petroleros amenaza una de las principales arterias del comercio y el suministro energético. La ruta por la que surcan 20.000 barcos al año hacia el estratégico canal de Suez, un 12 por ciento del comercio marítimo mundial y un 30 por ciento del suministro de petróleo para Europa, está hoy “fuera de control”⁴¹

El origen principal del problema y la solución están en tierra mas que en el mar. Desde el derrocamiento en 1991 de Mohamed Siad Barre el país vive dividido, sin un gobierno efectivo e inmerso en una lucha sin cuartel entre los señores de la guerra que encabezan los distintos clanes. En este panorama la Unión Europea decidió lanzar la operación "Atalanta" que comandada por el vicealmirante británico Philip Jones incluye seis buques aportados por España, Alemania, Reino Unido, Francia y Grecia, tres aeronaves y la intervención de casi un millar de marinos. Se prevé que esta composición cambie. España ya tiene en Yibuti un destacamento de 90 militares, impulsada sobre todo a raíz del secuestro del atunero español "Playa de Bakio" en abril del 2008, con 26 tripulantes. En el teatro de operaciones los piratas se arriesgan en aguas cada vez más alejadas del suelo somalí, incluso llegando al este de Dar Es Salaam, capital de Tanzania. El "Sirius Star" fue atacado frente a territorio tanzano a 800 kilómetros de la costa. Esta situación ha provocado la primera intervención exterior de la armada china desde el siglo XV. Tres buques, dos destructores y una nave de avituallamiento zarparon de la isla de Hainan. Rusia también se ha sumado a las operaciones. A todo esto se une que la industria pesquera de Somalia ha desaparecido en los últimos 15 años y son buques europeos y asiático los únicos que pescan en sus aguas.

El secuestro de buques en Somalia se ha convertido en un gran negocio. Los piratas poseen ya una sofisticada logística con un sistema bien informado de preavisos en los puertos de origen, detectores con GPS y buques nodriza con 30 a 60 hombres que lanzan las lanchas inchables

⁴¹ Miguel Salvatierra, revista política exterior, marzo 2009.

desde las que se aborda el objetivo. Las armas son quizás lo menos sofisticado y más fácil de conseguir: kalashnikov y lanzagranadas. Fuentes próximas a las compañías de seguros calculan que se pagaron unos 50 millones de dólares al año en rescates y los abogados de Londres son contratados por el armador cuyo barco ha sido secuestrado, por el propietario de la carga o por ambos a la vez. Es frecuente que los gobiernos interfieran y traten de conseguir ante todo que no se produzcan víctimas.

El conflicto somalí sin duda ha hecho saltar las alarmas por la amenaza directa contra una ruta marítima clave que puede hacer que se disparen los precios del transporte marítimo en un mundo globalizado. Las compañías aseguradoras declararon el golfo de Adén como “zona de guerra” y las tarifas por navío y viaje aumentaron de 500 a 20000 dólares en el año 2008. El despliegue de los buques de guerra en la zona intenta tener una capacidad disuasoria frente a los piratas.



Tráfico marítimo en el Golfo de Adén.

9.1. CAUSAS DE LA PIRATERÍA EN SOMALIA.

Las características actuales de la piratería en Somalia, se remontan a principios de los años 90⁴², y esta relacionada con la pérdida de los recursos pesqueros de los que dependen la economía y alimentación de las comunidades costeras, las acciones que dilapidan la riqueza en el ecosistema marino del Cuerno de África no se limitan a la sobreexplotación de las especies marinas (unos 700 buques de compañías extranjeras faenan de manera ilegal en la zona de Somalia), sino que también incluyen descargas de vertidos tóxicos de todo tipo incluido residuos nucleares del que sospecha la Organización para la Agricultura y la Alimentación de la ONU.

A partir del desmoronamiento del régimen de Barre en 1991, surge un tipo de piratería que se desarrollara durante la década que se autodenomina “guardacostas”, cuyo objetivo eran los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en las aguas costeras, ya que el problema de la pesca había generado recelos y conductas agresivas por parte de las comunidades de pescadores somalíes contra las flotas pesqueras extranjeras, además de enfrentamientos entre pesqueros somalíes y barcos extranjeros. Estos conflictos sin duda constituyen uno de los factores que ha dado vida y retroalimentación a la piratería de la zona⁴³.

“Nuestra pesca ha sido erradicada y no podemos pescar, por lo que vamos a pescar lo que sea que pase por nuestras aguas porque necesitamos comer”, así lo manifestaban uno de los piratas que secuestraron el superpetróleo "Sirius Star" el 15 de noviembre de 2008, en una entrevista en la BBC. También argumentaba la BBC en un reportaje sobre los piratas somalíes que: “Los piratas se casan con las mujeres más hermosas, construyen las casas más grandes, andan en automóviles nuevos y tienen

⁴² En 1980 durante el gobierno del dictador Barre, se encuentran ladrones marinos que asaltan buques de todo tipo dentro de las aguas jurisdiccionales de Somalia.

⁴³ Fernando Fernández Fadon “Piratería en Somalia: mares fallidos y consideraciones de la historia marítima”. 2009.

las ultimas armas...muchos jóvenes de Puntland, sin ninguna perspectiva de trabajo ni de estudios, son fácilmente atraídos por esta moda.”

La herramienta conceptual para responder a la cuestión de la piratería es la que proporciona el término “mares fallidos”⁴⁴, definido como la incapacidad de algunos Estados para controlar sus espacios marítimos con repercusiones regionales o internacionales. En estos mares fallidos no solamente se realiza la piratería como actividad ilegal sino que también la capacidad logística y operativa da cobertura a otras actividades como el transporte y distribución de mercancías ilegales, tráfico de armas, de seres humanos, tráfico de contrabando, etc. A todo esto se une la corrupción de las autoridades portuarias y de las fuerzas de seguridad que provocan que siempre los traficantes de armas tengan un representante cerca de cualquier interceptación de un envío de armas por parte del Gobierno Federal de Transición para asegurarse su liberación.

Por otra parte conviene llamar la atención sobre la ampliación de la zona de actuación de la piratería llegando a 500 millas náuticas de la costa de Kenia, y a considerables distancias al este de Tanzania; así como la utilización de buques nodriza propios o secuestrados para actuar en las zonas de mayor tráfico marítimo.

Otro concepto relacionado con la piratería es el de "estados fallidos". Los estados fracasados o fallidos están afectados por tres aspectos geopolíticos: el final de la guerra fría, la herencia de regimenes coloniales que destruyeron las estructuras sociales tradicionales, y un proceso de construcción que no es capaz de poner al Estado sobre unas bases sólidas⁴⁵. En el Cuerno de África, Somalia se distingue por tener un sólo grupo étnico. La identidad somalí esta definida por una lengua común y una economía denominada pastoralismo, los somalíes son musulmanes de la rama sunni y en lo político su sistema está basado en la forma patriarcal clánica. En el año 1854 Italia y Gran Bretaña ocuparon los territorios y

⁴⁴ Fernando Fernández Fadon. 2006.

⁴⁵ López Villacañas, Román y Almazán Marco A. “Somalia Estado fallido y piratería marítima”.2009.

Somalia se repartió entre Francia, Gran Bretaña e Italia, y así permaneció hasta la Segunda Guerra Mundial. En el año 1960 se le concede la independencia siendo el primer presidente Adén Abdullah Osama Daar, elegido en 1960. En 1969 por un Golpe de Estado contra el siguiente presidente Abdi Rashid Ali Shirmarke, se proclama presidente el General Muhammad Siyaad Barre.

El Gobierno de Barre era una dictadura socialista, siguiendo la moda de esa época en África. Posteriormente la caída de Barre se precipitó con el movimiento armado de los Hawiye; el Congreso Somalí Unido. En julio de 1989, estallaron en Mogadiscio numerosas manifestaciones antigubernamentales que llevaron a la muerte de 450 personas. Desde 1991 Somalia ha estado sin un gobierno central, siendo considerado por muchos autores como un estado fallido. Por tanto el problema de la piratería a largo plazo no puede resolverse sin atacar a la pobreza y la hambruna que vive la mayoría de la población somalí, así como el problema de la falta de gobierno.

En el año 2004 el parlamento transitorio eligió a Abdullahi Yusuf Ahmed como nuevo presidente pero tampoco este gobierno pudo funcionar efectivamente. Estados Unidos posteriormente financió la invasión etiope a Somalia para derrocar el gobierno de las Cortes Islámicas e instalar el impopular Gobierno Federal de Transición.

Somalia es un Estado fracasado, y reconstruirlo va a ser un esfuerzo muy grande, se necesita cooperación para poder llevarlo a cabo y los gastos serian enormes. Por otro lado si se abandona a su suerte, se incurrirá en un error de dejar toda la región del Cuerno de África en manos de la violencia. La piratería marítima cada día será más difícil de solucionar.

9.2. LOS GRUPOS DE PIRATAS EN SOMALIA.

Existen varios grupos de piratas en Somalia⁴⁶: Los Grupos de Guardacostas Voluntarios Nacionales, los Grupos de Marka, los Marines Somalíes y los Grupos de Puntlandia.

- Los primeros atacan pequeñas embarcaciones de pesca entre otros tipos y su jefe sería Mohamed Garad, antiguo caudillo somalí.

- Los Grupos de Marka son un conglomerado de pequeños grupos que operan en la zona de Marka llegando alguna de sus naves a montar cañones en cubierta. Sus actividades combinan el contrabando y los asaltos marítimos a todo tipo de buques.

- Los Marines Somalíes es el mejor grupo organizado y el más activo, entre sus hazañas se encuentra el secuestro del atunero español "Playa de Bakio", su estructura de mando es similar a un estado mayor militar ya que cuenta con un almirante general, un almirante y vicealmirante y un jefe de actividades financieras según datos de la ONU.

- Y el último de los grupos denominado Grupos de Puntlandia son los más antiguos de Somalia, sus negocios también incluirían el contrabando y utilizan buques pesqueros transformados.

Todos los grupos son de corte mafioso muy activos y muy organizados, no se limitan al ataque oportunista, sino que plantean auténticas campañas de saqueos. Adaptan sus zonas de acción en función del despliegue militar al que se enfrentan. La interacción entre grupos también es posible, tanto para llevar a cabo una acción específica como para llegar a un acuerdo financiero⁴⁷.

⁴⁶ Informe de la ONU 2008/769 en diciembre de 2008.

⁴⁷ Borja Alonso. "Moderna piratería marítima en el océano indico: Una perspectiva."

El epicentro de la piratería es en Puntlandia, donde está penetrando en todos los niveles de la sociedad, incluyendo a las estructuras del gobierno⁴⁸. Un pirata puede ganar entre 6.000 y 10.000 dólares por un rescate de un millón de dólares. Los piratas son respetables por el nivel económico que genera.

9.3. EL MODUS OPERANDI DE LOS PIRATAS SOMALIES.

Si analizamos el grupo de los Marines Somalíes, que han secuestrado entre otros el barco de recreo francés "Le Ponant" y el atunero español "Playa de Bakio". Este grupo tiene al menos dos bases conocidas en las localidades de Harardheere y Eyl, desde donde proyectarían sus medios marítimos compuestos por embarcaciones rápidas contra los buques extranjeros que transitan por las aguas del Cuerpo de África. La ONU estima que el número de piratas oscilaría entre 1000 y 1500, con unas 60 embarcaciones a su disposición. Este grupo dispone de una estructura de inteligencia con sus propias redes de información distribuidas en los países de la región, que informarían al cuartel general para que decidiera sus objetivos.

Los piratas atacan generalmente en grupos de tres o cuatro embarcaciones rápidas a los barcos desde diferentes posiciones, los piratas van armados con fusiles de asalto tipo AK-47, ametralladoras y granadas, además del lanzagranadas tipo RPG-7⁴⁹. Incorporan en las embarcaciones medios electrónicos como radares, teléfonos móviles y satélite y GPS además de otros sistemas de comunicación. Tienen conocimientos de navegación apreciables. En la acción dedican dos o tres embarcaciones a la ofensa mientras que otra actúa de apoyo logístico al ataque. Tras intimidar al buque con disparos en caso de que éste se detenga, será abordado con una escalera telescópica de aluminio reduciendo a su tripulación y remolcando las embarcaciones usadas por la popa del buque secuestrado.

⁴⁸ Julio Albert Ferrero. "La piratería y el terrorismo".

⁴⁹ "La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral". Alejandro MacKinlay. 2010. Real Instituto Elcano.

Tras el secuestro el buque será dirigido hacia algún fondeadero-santuario en la costa de Somalia.

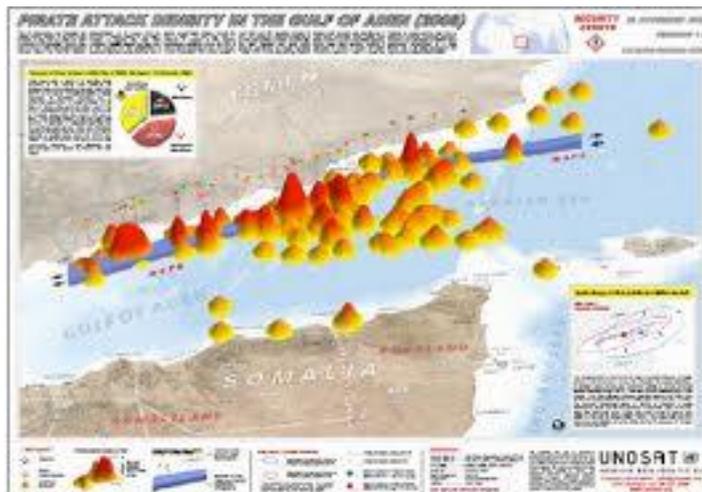
Se ha constatado que los piratas somalíes también utilizan una droga denominada "khat", que les ayuda a pasar semanas al sol en alta mar. Esta droga es un estimulante del tipo anfetaminas, elaborada a partir del arbusto del mismo nombre que crece en África Oriental y en la península arábiga, y se consume de forma generalizada en Somalia. Entre sus efectos tiene la pérdida del apetito y la euforia⁵⁰.

La forma principal de liberar los buques es pagar su rescate, y para hacerlo existen complejas redes internacionales de intermediarios pudiéndose hacer en efectivo o transacciones. Como ejemplo, el buque "Feisty Gas" capturado el 10 de abril de 2005 propiedad de una empresa de Hong Kong, empezó a negociar con su propietario. El agente de Hong Kong se reunió con los secuestradores en Mombasa y pago un rescate de 315.000 dólares.

El dinero obtenido en el secuestro se divide en varias partes que va dedicada a la compra de armas, a los propios piratas a modo de usufructo, a los caudillos y a sus milicias, así como a los intermediarios ya sean nacionales o extranjeros⁵¹.

⁵⁰ "La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral". Alejandro MacKinlay. 2010. Real Instituto Elcano.

⁵¹ Según informe de la ONU el 30% es para la milicia marítima, 10% para la comunidad local, 10% para las milicias terrestres, 20% para el financista y un 30% para el organizador.



Densidad de los ataques en el Golfo de Adén.

Otro caso importante fue en septiembre de 2008, fue asaltado el buque "MC Faina", un barco ucraniano cargado con 33 tanques y munición. Los continuos ataques a superpetróleos también son frecuentes debido a su valor estratégico y comercial⁵².

El atunero vasco "Playa de Bakio", fue secuestrado por una milicia somalí en aguas internacionales el 19 de abril de 2008, la tripulación era de 26 pescadores de los cuales 13 eran españoles, se estima se pago 1,5 millones de dólares por el rescate. El buque "Petro Ranger" zarpó el 16 de abril de 1998 de Singapur transportando gasoil y queroseno, nueve horas después fue secuestrado con 21 tripulantes, todos ellos fueron detenidos por autoridades chinas cerca de la isla de Hainan, pero posteriormente fueron repatriados.

El "Sirius Star" fue secuestrado el 11 de noviembre de 2008, superpetróleo de 330 metros de eslora y una tripulación de 25 miembros, transportaba 300 millones de toneladas de petróleo con un costo de 100 millones de dólares y fue secuestrado a 450 millas náuticas de la costa (834 Km.). El buque "Le

⁵² Laura Hammond. Profesora de Estudios de Ayuda al Desarrollo Real Instituto Elcano. "La piratería en Somalia: Una amenaza para la seguridad interna y externa."

Ponant", velero de lujo francés fue secuestrado con 30 tripulantes el 4 de abril de 2008, se pago dos millones de dólares por su rescate.

*"Los piratas se disfrazan con frecuencia de pescadores. Sus embarcaciones son las mismas que usamos para pescar, con la diferencia de que nosotros no estamos armados"*⁵³. Así lo manifestaba un pescador de la región de Haradhere, en Puntland (Somalia), ante la prensa un día después del ataque de los helicópteros de la fuerza europea "Atalanta" contra las costas de Somalia, en una operación anti-piratería. Durante esta incursión también sus embarcaciones fueron destruidas, con consecuencias desastrosas para su pobre economía.

9.4. LA DIMENSIÓN MEDIÁTICA Y CIBERNÉTICA DE LA PIRATERÍA.

La inteligencia es obtenida por los piratas por medio de Internet y el seguimiento de prensa y de otras fuentes de información y se completa con la información que reciben los piratas de los intermediarios o de otras fuentes como los medios de comunicación para mejorar su capacidad de presión sobre los responsables de la seguridad del buque y de las personas. También puede recabar la inteligencia estratégica de la información detallada que ofrecen los Gobiernos que envían medios aeronavales a combatirlos y los medios de comunicación que detallan las operaciones. Con ello, los piratas, tienen a su disposición el número, tipo, capacidades e incluso movimiento de las unidades navales y aéreas que se envían a la zona⁵⁴.

La propaganda de la piratería crea el caos y pánico en la zona llegando incluso a optar por la International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) cuyo integrantes poseen el 75% de los petroleros del mundo a desviar el tráfico por la ruta del Cabo de Buena Esperanza y Este de Madagascar a fin de evitar las costas de Somalia y el Golfo de Adén.

⁵³ Missionary International Service News Agency SRL. 21 de mayo de 2012.

⁵⁴ "Piratería en Somalia: Mares fallidos y consideraciones de la historia marítima". Fernando Fernandez Fadon. 2009. Real Instituto Elcano.

También crece el coste de los seguros asociados a la navegación por la zona⁵⁵.

Los continuos ataques contra petroleros pueden llevar a un alza de los precios del crudo a nivel mundial. Los armadores podrían tener que contratar los servicios de empresas de seguridad privadas para proteger sus barcos. Podrían verse obligados a elegir rutas más largas como la expuesta en el párrafo anterior. Los rescates suelen oscilar entre los 500.000 dólares y el millón de dólares, estimándose que en el año 2008 se pagaron 30 millones de dólares en rescates.

9.5. PAPEL DEL ESTADO RIBEREÑO Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

El caso somalí tiene un aspecto peculiar frente a otras zonas afectadas por la piratería y es el papel que está desempeñando el Consejo de Seguridad. Los Estados han tenido que recurrir excepcionalmente a este órgano de las Naciones Unidas para suplir la incapacidad del Gobierno Federal de Transición para hacer frente a este grave problema de seguridad en aguas somalíes y en el océano indico occidental. La piratería en estas aguas esta estrechamente ligada al caos y la descomposición interna en la que se encuentra el país en permanente guerra civil desde la caída de Mohamed Siad Barre en 1991. Además en esta situación de caos ha proliferado además diversas prácticas depredadoras en sus espacios marítimos como la pesca ilegal o el vertido deliberado de sustancias contaminantes y supuestamente de residuos tóxicos⁵⁶.

El delito de la piratería en esta situación de estado fallido, no puede ser perseguido y reprimido, por lo que se producen graves consecuencias para la libre navegación. La creciente inseguridad en las aguas somalíes ha impedido el ejercicio del derecho de paso inocente, pues los buques han tenido que alejarse cada vez más de estas costas para evitar los posibles

⁵⁵ Informe Middleton. 2008.

⁵⁶ United Nations Environment Programme, The State of the Environment in Somalia. 2005.

ataques, sin que ningún otro Estado haya podido tomar medidas, hasta la intervención del Consejo de Seguridad⁵⁷. La solución en este caso pasa por la actuación del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas desplegando unidades navales en la zona. Dichos buques de guerra desempeñan fundamentalmente una misión de policía, esto es, garantizar el orden y la seguridad en la alta mar y en los espacios bajo soberanía somalí; no participan en una operación militar, ni intervienen en el conflicto del país⁵⁸. Esta cooperación internacional no se limita a la vigilancia y control del tráfico marítimo en la zona sino que el Consejo de Seguridad también insiste en la necesidad de proceder al apresamiento de los barcos piratas y a la detención de las personas responsables de este tipo de actos delictivos para su enjuiciamiento. Pero estas medidas tropiezan no obstante con obstáculos de carácter jurídico relacionados con la determinación de la competencia para juzgar a los detenidos por piratería por los buques de guerra desplegados en la zona, especialmente cuando la captura se produce en el mar territorial somalí. El Consejo de Seguridad ha constatado que existe incapacidad y legislación nacional para facilitar la custodia y el enjuiciamiento de los presuntos piratas tras su captura. Esto ha hecho que los piratas sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia. Por tanto es necesario que los estados tipifiquen a la piratería en su legislación interna y consideren favorablemente la posibilidad de enjuiciar, en los casos apropiados, a los presuntos piratas. Así lo han hecho Francia, Bélgica y Kenia o Seychelles.

Otro aspecto a que ha instado Naciones Unidas a los Estados es que se concierten acuerdos o arreglos especiales con los países dispuestos a asumir la custodia de los piratas con el fin de embarcar a agentes del orden de esos países para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas como consecuencias de las operaciones que se

⁵⁷ Julio Jorge Urbina. Profesor Titular del Derecho Internacional Público. Universidad de Santiago. "Estados Fallidos y Proliferación de Actos contra la Seguridad de la Navegación Marítima en Aguas Somalíes"

⁵⁸ Tullio Treves. "Piracy, law of the sea, and use of force: Developments off the coast of Somalia". 2009.

realicen en virtud de la resolución⁵⁹. Esto permite que agentes de policía de la región como Yibuti, Kenia, Tanzania o Yemen embarcados en buques de guerra desplegados en la zona, puedan ejercer su jurisdicción en aguas territoriales somalíes para perseguir delitos, pero hasta ahora no ha ocurrido este mecanismo en el Gobierno Federal de Transición de Somalia.

El Consejo de Seguridad también ha planteado la posibilidad de crear algún tribunal de carácter internacional para juzgar a los sospechosos de haber participado en la comisión de estos delitos con carácter complementario a la acción de los tribunales estatales. Pero todas estas resoluciones se basan en el consentimiento del Gobierno Somalí.

El problema de la piratería en Somalia depende a largo plazo de que el Gobierno Federal de Transición desarrolle efectivamente la Fuerza de Seguridad Nacional y la Fuerza de Policía de Somalia. La Unión Europea ha puesto en marcha una misión militar destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes (EUTM Somalia). La piratería en Somalia ha puesto de manifiesto que los Estados ribereños juegan un papel esencial en la persecución de este tipo de delitos. Si estos Estados carecen de capacidad o voluntad necesaria para vigilar sus aguas y perseguir cualquier actividad delictiva que se cometa en ellos o en la parte de la alta mar próxima a sus costas no será posible su erradicación. El resto de los Estados podrán contribuir a garantizar la seguridad de la navegación internacional, pero estas medidas sólo serán eficaces a medio y largo plazo si permiten fortalecer la capacidad de los Estados ribereños.

Pero la respuesta militar que los países externos están dando por el momento es comprensible pero esta aquejada de muchas limitaciones, la más importante es que la piratería no es una actividad bélica, sino criminal.

⁵⁹ Estos acuerdos ya han sido suscritos por EEUU en diferentes Estados de América Latina y el Caribe en la lucha contra el Trafico de Drogas. Philipp Wendel "State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law". 2007

En este problema hace falta mas policías y jueces⁶⁰ , ya que el uso de la violencia en la represión de los delitos esta limitado por la necesidad y proporcionalidad, y la participación en el delito no se presume, debe probarse en cada caso.

9.6. LA CONSTRUCCIÓN DE CAPACIDADES DE RESPUESTA EN SOMALIA Y EN LA REGIÓN.

Existe un acuerdo general sobre que las causas de la piratería se encuentran en tierra, que son complejas y difíciles de resolver; así la solución definitiva de la piratería en el Cuerno de África no es posible solamente con el esfuerzo naval, ya que se precisarían más medios y más importantes de los disponibles actualmente para prestarlo con garantías. Una aproximación integral a la solución de la piratería en aguas del Cuerno de África pasa por la creación de un marco de actuación coordinado, que incluya a la multitud de actores estatales, e internacionales interesados.

La Organización Marítima Internacional, desde el año 2005 ha promovido la cooperación y coordinación regional entre las naciones del área del Indico Occidental, Mar Rojo y Mar de Omán, siguiendo experiencias del Estrecho de Malaca y Sudeste de Asia. La diferencia es que en el Cuerno de África, Somalia es un Estado fallido con un gobierno incapaz de sostener su autoridad sobre el territorio y con unas naciones vecinas con capacidades judiciales, navales y policiales claramente insuficientes para la magnitud del problema.

Por Naciones Unidas también se estableció en el año 2006 el International Contact Group, para apoyar el proceso de paz y reconciliación en Somalia, con el fin de conseguir el reestablecimiento del Estado somalí.

En enero de 2009 la Organización Marítima Internacional convoco en Yibuti a 17 naciones del área para acordar la adopción de un código de conducta,

⁶⁰ " En torno a la piratería somalí" José Maria Ruiz Soroa.

para luchar contra la piratería y el asalto a mano armada a buques en aguas del Índico Occidental y el Golfo de Adén. Este código se establece como el principal marco de cooperación para las actividades de construcción de capacidades regionales para la lucha contra la piratería, estableciendo cuatro pilares principales como son la puesta en vigor de una legislación nacional para condenar los actos de piratería; el establecimiento de capacidades para poder hacer cumplir la ley en la mar como guardacostas o fuerzas navales; el desarrollo de las capacidades de formación y adiestramiento, estableciendo un Centro de Formación en Yibuti; y por último la mejora del conocimiento de la situación marítima a través de redes de vigilancia marítima en las costas de las naciones regionales, que incluirían estaciones de vigilancia e identificación y el intercambio de información a través de un centro en Sanaa, enlazado en red con los Centros Regionales de Coordinación de Salvamento Marítimo de Mombasa y Dar es Saalam.

Otro aspecto importante en la construcción de capacidades contra la piratería es el Grupo de Contacto sobre Piratería en las Aguas de Somalia CGPCS, creado en enero de 2009 inmediatamente después de la Resolución 1851 del Consejo de Seguridad por un grupo de 24 naciones, entre las que se encuentra España, y seis organizaciones internacionales. El grupo facilita la discusión y coordinación de acciones entre Estados y organizaciones internacionales dirigidas a la supresión de la piratería en aguas de Somalia, se estructura en cuatro grupos de trabajo: Operaciones navales e intercambio de información; marco legal; refuerzo de la industria marítima a la acción de los piratas; y por último el grupo de tareas de información pública y comunicación estratégica⁶¹.

⁶¹ "La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: La necesidad de una aproximación integral" Alejandro MacKinlay. Real Instituto Elcano. 2010.

10. ACTUACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE CONTRA LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.

La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), también actúa contra la piratería en el cuerno de África, consciente de la inestabilidad política y social que emana principalmente de Somalia. Además de contemplar la pobreza de la región y las constantes crisis alimentarias. El Golfo de Adén, por otra parte, es un punto estratégico obligado para poder entrar en el Canal de Suez (Egipto) que conecta Oriente Medio con Asia; todo esto ha llevado a la OTAN a las siguientes actuaciones⁶²:

- Llevar a cabo planes como la "Operación Allied Provider" en el año 2008 contra la piratería para tener rutas comerciales más seguras en el cuerno de África, así como un esfuerzo para proteger al Programa Mundial de Alimentos y poder apoyar a los habitantes necesitados de la vasta región. Además de proporcionar escolta a los buques fletados del Plan Mundial de Alimentos, la OTAN envió patrullas de disuasión y evitar, el secuestro de embarcaciones, buques y sus tripulaciones.

- En marzo del 2009, lanzó una misión antipiratería denominada "Operation Allied Protector", para hacer más seguras las rutas comerciales marítimas y de navegación internacional en el Cuerno de África. Se llevaron a cabo trabajos de vigilancia y protección.

- Actualmente la misión "Operation Ocean Shield" tiene una visión mas amplia, no sólo garantiza la seguridad marítima sin no que a la vez ofrece capacitación a los países de la región en el desarrollo de su capacidad para combatir el problema de la piratería. La OTAN ha expandido la misión para controlar la piratería en aguas de Somalia hasta finales de año 2012, efectuando rotaciones de grupos navales, con el fin de que exista una

⁶² Documento tópico B: Piratería en el cuerno de África, de la OTAN.

presencia militar continua. "Esta misión esta realizando una contribución demostrable en el aumento de la seguridad de la navegación"⁶³ .

También desde la Unión Europea se ha lanzado la misión denominada EUTM-Somalia, que tiene como objetivo formar a 2000 militares somalíes en dos ciclos de adiestramiento de seis meses cada uno en las base de adiestramiento de Uganda. La finalidad de este entrenamiento es que las Fuerzas Armadas Somalíes puedan adiestrarse y equiparse para afrontar, desde tierra, la lucha contra la piratería y erradicar la mayor cantidad de grupos beligerantes en la zona, y que cuando la Unión Europea finalice la misión, sigan el combate contra la piratería. También la Unión Europea lanzó la operación "Atalanta" que veremos en el siguiente punto.

11. LA OPERACIÓN "ATALANTA" DE LA UNIÓN EUROPEA EN SOMALIA.

Es considerada la primera iniciativa antipiratas de la era moderna, la operación "Atalanta" fue lanzada por la Unión Europea y comandada por el vicealmirante británico Philip Jones, incluye seis buques aportados por España, Alemania, Reino Unido, Francia y Grecia, tres aeronaves y la intervención de casi un millar de marinos.

En el teatro de operaciones los piratas se arriesgan en aguas cada vez más alejadas del suelo somalí. El 6 de diciembre un buque de bandera holandesa fue atacado al este de Dar Es Salaam, capital de Tanzania. El "Sirius Star" como hemos visto anteriormente, también fue atacado a 800 kilómetros de la costa. Esta situación, también a provocado la primera intervención exterior de la armada de la Republica Popular de China desde el siglo XV. Tres buques, dos destructores y una nave de avituallamiento, zarparon el día 26 de diciembre de la isla de Hainan. Tokio también hace planes para enviar dos destructores como fuerza de protección, así como Rusia, todo ello de acuerdo con la Resolución del Consejo de Seguridad de

⁶³ Declaración de James Appathurai, portavoz de la OTAN.

Naciones Unidas 1814 de 15 de mayo de 2008, que solicito a los Estados miembros que tomaran medidas para proteger la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia.

El Reino de España fue impulsado sobre todo a raíz del secuestro del buque atunero español "Playa de Bakio", el 20 de abril de 2008, con 26 tripulantes a bordo⁶⁴. El Congreso de los Diputados del Reino de España aprobó mediante autorización 095/000003 la participación de un contingente español en la operación "Atalanta" de la Unión Europea para luchar contra la piratería en aguas de Somalia, que fue aprobada por la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo de la Unión Europea, y ampliada por la Decisión 2009/907/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2009 permitiendo esta ampliación que la fuerza naval contribuya también a la supervisión de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia. España envió un contingente formado por una fragata, un buque de aprovisionamiento logístico, un avión de patrulla marítima y un máximo de 395 efectivos. La segunda ampliación y más significativa de la Decisión 2010/437/PESC del Consejo de 30 de julio de 2010 suprimió el límite espacial de las 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y países vecinos que figuraban como zona operaciones de las fuerzas navales, al constatar de que los piratas habían ampliado sus actividades a zonas situadas a más de 500 millas. Y la tercera Decisión 2010/766/PESC de 7 de diciembre de 2010 incluye como piratas también a personas sospechosas de tener la intención de cometer o de estar cometiendo dichos delitos, es decir, permite la detención y entrega de quien tan sólo sea sospechoso de realizar actos preparatorios del delito de piratería, y también de quien lo haya intentado sin éxito. Esta última Decisión también incluye que la fuerza actuante en la detención, deberá recoger los datos de las personas implicadas en el delito de piratería tales como las impresiones digitales y contempla la participación de Interpol para la investigación y seguimiento

⁶⁴ "Piratas globalizados: viejas prácticas y nuevos desafíos", Miguel Salvatierra.

tanto de la piratería como de su posible vinculación con otros delitos internacionales (tráfico de armas, terrorismo, etc.)⁶⁵ .

11.1. OBJETIVOS DE LA MISIÓN "ATALANTA".

Esta misión tiene como objetivos principales proteger a todos los buques del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas y el resto de buques que se encuentren en su zona de actuación y emplear las medidas necesarias para disuadir, prevenir e intervenir con el fin de poner fin a los actos de piratería y robo a mano armada que puedan cometerse en la zona donde están presentes.

Cuando un buque se acerca a la zona de operaciones recibe información del Maritime Security Center Horn of Africa de la UE sobre recomendaciones y procedimientos de seguridad a los buques en tránsito. El mando de la operación lo ostenta un almirante británico en el Cuartel General multinacional de Northwood (Reino Unido) y el Comandante en la zona de operaciones se encuentra embarcado en uno de los buques de la fuerza aeronaval. La fuerza naval deberá intervenir, usando la fuerza si es preciso y podrá coordinar su actuación con el resto de las fuerzas internacionales presentes en la zona mediante el sistema Mercury de comunicaciones por Internet.

11.2. ZONA DE ACTUACIÓN.

Lo que llama la atención de esta operación es la extensión de la zona a controlar lo que condiciona las operaciones navales como han afirmado algunos expertos y responsables como el Comandante en Jefe de la Operación "Atalanta"; la zona comprende un área de 1,1 millones de millas cuadradas o equivalente al tamaño de los mares Mediterráneo y Rojo juntos. El señalamiento de tres áreas principales atendiendo a los buques cuyas derrotas discurren por el Golfo de Adén, los buques del Programa

⁶⁵ Ministerio de Defensa. Documento Marco 02/2011 sobre "Tratamiento de la Piratería Marítima en el Ordenamiento Jurídico Español."

Mundial de Alimentos que navegan desde Kenia y Tanzania a puertos como el de Mogadiscio u otros en la costa norte; además de las acciones necesarias para proporcionar apoyo a los pesqueros, muestran la dispersión geográfica que puede repercutir sobre la disponibilidad de medios⁶⁶.



Zonas a proteger en la operación Atalanta.

Ante la proliferación y concentración de los ataques en el área del Golfo de Adén, desde finales de Agosto y a iniciativa de Estados Unidos se tomó una primera contramedida, adoptándose la decisión de establecer un corredor de seguridad para el área reseñada. En la implementación de la misma se consideraron probablemente el cálculo del riesgo de otros factores como la mayor proximidad al litoral somalí y la racionalización de los medios disponibles.

⁶⁶ "Piratería en Somalia: mares fallidos y consideraciones de la historia marítima". Fernando Fernández Fadon. Real Instituto Elcano.



Corredor de seguridad para el tráfico marítimo en el Golfo de Adén.

11.3. ESTRATEGIAS DE PROTECCIÓN.

El tratamiento de la piratería en alta mar, es objeto de operaciones denominadas como "control del mar". Dichas operaciones constituyen un medio para lograr un fin, que no sería otro que obtener la facultad de usar el mar con razonable seguridad. Por tanto la idea de que la mera presencia de un buque de guerra sirve para disuadir a los piratas no es sólida, en tanto en cuanto su despliegue no sirve para nada si no se encuentra en el lugar y en el instante adecuado. Una estrategia de protección es agrupar a los buques mercantes amenazados e incluirlos en un sistema de convoyes a fin de reducir su vulnerabilidad al mínimo, aunque este método eleva los costes ya que la velocidad del convoy debe ajustarse a la del barco más lento.

La opción de dotar de armamento a los marinos mercantes no se presenta como una opción adecuada y mucho menos realista, ya que además del peligro que supone entregar armas a los tripulantes de los 30.000 barcos que transitan anualmente el Golfo de Adén, habría que sumarles los pesqueros y demás barcos que naveguen en un radio de 400 millas de las costas somalíes. También hay que tener en cuenta la escalada violenta que podría tener la medida y el punto de vista legal pues cada país posee una

ley diferente en cuanto al uso y tenencia ilícita de armas, las necesidades de formación en el uso de las armas y su elevado coste⁶⁷ .

Otra misión prioritaria de la operación "Atalanta" es la protección de buques del Programa Mundial de Alimentos, mediante servicio de escolta con buques de guerra, pero en la zona pueden ser blanco de un atentado, por lo que se realizó la escolta próxima y se desplegó infantes de marina a bordo de las naves del Programa Mundial de Alimentos⁶⁸ . En el caso de protección de pesqueros por este motivo también resulta poco eficaz la prestación de escoltas con buques de guerras, siendo más efectivo la patrulla con aviones como el P-3 Orión que fue enviado por España, informando con anticipación a los buques militares y pesqueros de la situación⁶⁹ .



Zona actuación pesqueros españoles en el cuerno África.

La piratería en la zona es un fenómeno delictivo de larga duración porque hay muchos grupos interesados en su supervivencia. La presencia militar no ha disuadido a los grupos piratas de atacar a los buques que transitan por la zona de la misión. Tampoco se han resuelto los problemas jurídicos ni

⁶⁷ Fernando Fernández Fadon. Profesor de Relaciones Internacionales Escuela Naval de Marín.

⁶⁸ Vicealmirante Philip Jones, Comandante Operación Atalanta.

⁶⁹ Capitán de Navío Andrés Breijo. Jefe de NAVCO.2008.

prácticos relacionados con la detención de los piratas. La dificultad de encontrar medios de prueba, el desvió de los buques de las operaciones para poner a los detenidos a disposición de las autoridades judiciales de Kenia, Seychelles o Mauricio; constituyen problemas sin solución. Por tanto la misión de la operación "Atalanta" no es acabar con la piratería en la zona, sino reducir su importancia. Una erradicación total de la misma trasciende las posibilidades actuales del enfoque militar⁷⁰.

Recientemente el Comandante actual de la misión, contralmirante británico Duncan Potts, ha prometido aumentar la presión militar sobre los piratas que operan en aguas del Océano Índico, incluidas las fuentes de financiación de este tipo de crimen organizado. Potts también ha dejado claro que hará uso de los nuevos poderes acordados para las fuerzas europeas para atacar esquifes y buques nodriza en tierra sin daños a la población local⁷¹.

Para el Cuerno de África también ha sido enviado el Sr. Alexander Rondos en representación de la Unión Europea, para impulsar acciones para dificultar la vida a los piratas y promover una cultura de tolerancia cero respecto de las fuentes de financiación de la piratería. Asimismo quieren centrarse en proyectos de desarrollo que animen a las comunidades a volver a la pesca.

Otro aspecto actual ha sido el éxito de que la propia industria marítima ha adoptado mejores prácticas de gestión reduciendo el grado de vulnerabilidad contra la piratería. La seguridad privada contratada a bordo de los buques comerciales y pesquero están teniendo éxito en la disuasión de la piratería.

⁷⁰ Vicealmirante Philip Jones. 2008. Comandante Operación Atalanta.

⁷¹ Periódico digital El Mundo. 20 de junio de 2012.

11.4. RESULTADOS.

Después de un intenso periodo de actividad de la piratería durante los dos primeros años, el último año se ha caracterizado por una progresiva reducción y una disminución de buques secuestrados⁷². Estos resultados pueden atribuirse a las fuerzas antipiratería que han ejercido una acción más robusta, unido a la comunidad mercante que se ha concienciado más a implementar medidas de autoprotección y equipos de protección armado.

En el último mes del año 2010 y los tres primeros del año 2011, el número de buques secuestrados llegó a crecer de forma alarmante por encima de 30 durante el mes de febrero de 2011 provocando la captura de más de 700 rehenes. Además los piratas habían expandido su área de actuación aproximándose a las costas de la India, a la salida del Estrecho de Ormuz y las aguas limítrofes con Mozambique. La disminución de estos datos estuvo provocada en su mayor parte a la efectividad de las acciones de las fuerzas aeronavales desplegadas en la zona, a partir de ese momento mejor coordinadas y con normas de conductas más robustas, ágiles y permisivas. También tuvieron una gran influencia las medidas de autoprotección llevadas a cabo por los pesqueros y buques mercantes que transitaban por la zona, conocidas como Best Management Practices (BMP).

El incremento del número de unidades navales y aviones de patrulla marítima en la zona, facilitó el seguimiento de los Grupos de Acción Piratas, permitiendo desviar las derrotas del tráfico marítimo y destinar más unidades a vigilar y neutralizar los campamentos piratas. Otro aspecto es que cada vez existe mayor número de buques que contratan equipos de seguridad armados, una vez que han demostrado la ineficacia de los equipos de seguridad desarmados. Estos equipos han tenido hasta el momento un 100 por cien de efectividad y ningún barco con ellos ha sido secuestrado.

⁷² "Tres años de lucha contra la piratería, resultados y perspectivas de futuro" Capitán de Fragata Ignacio Frutos Ruiz. Ministerio de Defensa. IEEE. 2012.

Como resultado de todas estas medidas, la evolución de la piratería en los últimos meses ha sido la de disminuir significativamente, y a finales del año 2011 solamente había siete buques secuestrado frente a las costas de Somalia, frente a los 32 de finales de febrero de 2011; así como 194 rehenes frente a los más de 700.

Las estrategias de lucha también han cambiado, así hasta ahora siempre se ha actuado en alta mar, interceptando a los buques piratas (nodrizas y atacantes) una vez se alejaban de las costas de Somalia. Esta técnica, llevada a cabo con éxito, suponía un gran esfuerzo de coordinación entre las tres fuerzas multinacionales desplegadas en la zona y requería un gran número de unidades que no era posible mantener todo el año, especialmente durante los periodos monzónicos. Sin embargo, es al final de estos periodos (fundamentalmente los meses de febrero y septiembre) cuando los piratas completan la fase de preparación para hacerse a la mar tan pronto mejoran las condiciones meteorológicas. Hasta ahora, consideraciones legales y reticencias por parte de las naciones a extender las operaciones al territorio de Somalia, han llevado a las fuerzas navales a observar con impunidad los preparativos sin poder actuar para destruir un material que un mes más tarde es utilizado por los piratas para sus actos delictivos. La captura y destrucción de esta material en alta mar requiere el triple de esfuerzo e implica mayor riesgo para las fuerzas propias y para los rehenes. La destrucción del material depositado en las playas conocido como "parafernalia pirata" para su posterior utilización en actos de piratería aumentaría la eficacia de la operación y disminuiría el esfuerzo.

Por otra parte la Unión Europea está desarrollando e implementando una iniciativa complementaria a las dos acciones actualmente en curso (EUTM Somalia y Atalanta) conocida como "Regional Maritime Capacity Building", cuya misión es contribuir a la construcción de una capacidad marítima regional en países como Yibuti, Yemen, Seychelles, Kenia, Tanzania y Mauricio. Esta iniciativa permitirá adiestrar a su personal y proporcionar medios para el intercambio de información.

12. MEDIDAS DE PREVENCIÓN CONTRA LA PIRATERÍA EN LOS BUQUES. UTILIZACIÓN DEL PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA.

12.1. RECOMENDACIONES PARA LA PREVENCIÓN DE ATAQUES.

"El objetivo principal de los piratas es la obtención de dinero en efectivo que se encuentra en la caja fuerte del buque, las pertenencias de la tripulación y cualquier equipo desmontable del buque, incluidas las bobinas de cables⁷³". La Organización Marítima Internacional ha adoptado unas medidas y recomendaciones para solventar o intentar minimizar el problema en los ataques piratas.

12.1.1. Eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo.

El dinero es un atractivo evidentemente para los atacantes. Los propietarios de los buques deben estudiar eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo.

12.1.2. Discreción.

Otra medida fundamental es tener siempre presente que las comunicaciones pueden estar siempre interceptadas, por tanto debe procederse con cautela. La tripulación cuando desembarquen en los puertos de las zonas afectadas debería no hablar ni del viaje del buque ni de los pormenores de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque⁷⁴.

⁷³ Periódico La Vanguardia, artículo "Piratas viento en popa". 20 de enero de 1991.

⁷⁴ Periódico El Vigía, artículo "Mangueras a presión contra los filibusteros". 10 de mayo de 2004.

12.1.3. Plan de protección.

El buque debe contar con un plan de protección contra actos de piratería y robos a mano armada teniendo en cuenta los riesgos que puedan presentarse, los tripulantes disponibles, su aptitud y formación, posibilidad de establecer zonas seguras a bordo del buque, y equipo de vigilancia y detección que se haya proporcionado. El plan deberá establecer una vigilancia más estricta y la utilización del equipo de alumbrado, vigilancia y detección; la respuesta de la tripulación y los procedimientos a seguir para emitir por radio las alarmas; así como los informes que deben de presentarse después del ataque. Las puertas que den acceso al puente, sala de máquinas y compartimiento de gobierno, los camarotes de los oficiales y los alojamientos de la tripulación deben cerrarse y vigilarse cuando se navega por zonas afectadas.

Se establecerán zonas seguras en el buque en las cuales los atacantes tengan dificultad para acceder. Los propietarios podrán considerar la posibilidad de instalar un sistema de cobertura y grabación mediante circuito cerrado de televisión en los principales puntos de acceso a las zonas seguras del buque, los pasillos que conducen a las entradas de las zonas claves y el puente. En dicho plan de protección se establecerá una persona responsable autorizada para encargarse de las comunicaciones que este siempre de servicio mientras que el buque se encuentra en zonas donde se producen ataques. Se recomiendan a los propietarios que inicien el programa de alarma de Inmarsat "C" del SMSSM antes de entrar en las zonas afectadas.

Cuando existan pruebas irrefutables de que la seguridad del buque está amenazada, el capitán deberá ponerse en contacto con el centro de control pertinente o estaciones radioeléctricas recomendadas y autorizar la transmisión de un mensaje urgente a todas las estaciones en el canal 16 de ondas métricas, 2182 Khz. o de cualquier otro servicio de comunicaciones, por ejemplo Inmarsat citado anteriormente.

12.1.4. Guardias.

Es fundamental mantener la vigilancia. El aviso anticipado de un ataque dará la oportunidad de hacer sonar las alarmas, alertar a otros buques o autoridades costeras, realizar maniobras de evasión, etc. Una opción puede ser la colocación de un radar de yate instalado a popa, puede proporcionar cobertura adicional que permita detectar pequeñas embarcaciones que se acerquen por detrás cuando el buque esta navegando.

En las guardias nocturnas se encenderán las luces de proa y de los costados, si no se pone en peligro la navegación. Las de cubierta se encenderán cuando el buque se encuentre fondeado.

12.1.5. Maniobras y actuaciones en el ataque.

Si el ataque es eminente se pueden utilizar ciertas medidas para intentar evitarlo como puede ser la activación de alarmas, incluida la sirena del buque que puede disuadir a los atacantes. Se pueden utilizar bengalas como señales de socorro, siempre que el capitán lo considere conveniente. Además se pueden realizar maniobras de evasión, siempre que no se comprometa la seguridad del buque en navegación, mediante cambios bruscos de rumbo, el efecto de las olas puede disuadir a los atacantes y dificultarles la tarea de subir a bordo. Otra medida puede ser la utilización de mangueras para agua y que permiten cuando la presión es igual o superior a 80 libras por pulgada disuadir y repeler a los atacantes. Una vez que los piratas están a bordo no deberían utilizarse estas medidas porque pueden dar lugar a represalias por parte de los atacantes.

La sospecha de que se va a producir un ataque, debe constituir la primera línea de defensa. En esta fase se deberá informar al Centro de Control y a las Fuerzas de Seguridad del Estado ribereño o costero más próximo así como alertar a la tripulación del buque. También se ultimarán los preparativos de la tripulación con combinación de señales acústicas y luminosas para avisar a otros buques.

Existen formatos establecidos para la comunicación de los mensajes relativos a la piratería como son mensajes iniciales de alerta de ataque pirata/ robo a mano armada, informe complementario, formato de notificación a la OMI, etc.

12.2. UTILIZACION DEL PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA.

La Organización Marítima Internacional emitió un documento para el empleo de personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo de piratería⁷⁵. Este documento se basa en la creciente amenaza que supone para el transporte marítimo los piratas en concreto en la zona de Somalia. Para los propietarios de los buques esta decisión es compleja debido a la ausencia de reglas aplicables, autorreglamentación del sector, junto con las complejas prescripciones jurídicas que rigen el porte, el transporte y el uso legítimo de las armas de fuego. Es importante señalar en este aspecto que en los buques se aplica la legislación del Estado de abanderamiento, y por tanto todas las leyes de este Estado de abanderamiento en cuanto a la contratación de compañías privadas de protección.

¿Que entendemos por Compañía privadas de protección (CPPM)?, son contratistas privados empleados para proporcionar personal de protección a bordo, por tanto armado como desarmado, a fin de brindar protección contra actos de piratería. Así entendemos que el personal privado de protección armada (PPPA) como los empleados armados de estas CPPM.

Los propietarios de los buques deben de hacer previamente una evaluación de riesgos y analizar los diversos factores para adoptar o no estas medidas y si decide implantarla asesorarse sobre las compañías privadas de protección. Se le debe exigir a estas compañías pruebas documentales previas respecto a experiencia en el sector marítimo, procedimientos de

⁷⁵ Documento MSC 89/WP.6 Anexo 3. OMI. Mayo 2011.

gestión, cadena de autoridad, etc.; disponibilidad de credenciales de clientes previos del sector marítimo, pruebas documentales sobre la legalidad en todo lo referente a las armas de fuego, seguro para su personal y terceros, etc.

Respecto al personal de protección la CPPM debe aportar los registros completos y detalles de la formación recibida, la formación de este personal respecto a la familiarización a bordo, capacitación en el manejo de armas de fuego y otros equipos de protección, la formación médica del personal respecto a una norma internacional reconocida y la formación específica sobre el tipo del buque, zona de operación y disposiciones del Código PBIP⁷⁶.

El personal PPPA necesario a bordo debería estudiarse previamente según las necesidades de la vigilancia pero en ningún caso debería sobrepasar junto con la tripulación el especificado en el certificado de seguridad del buque.

Respecto al mando y control del equipo de protección a bordo, se debería definir y documentar claramente la estructura de mando y control que vincula al armador del buque, al capitán y a los oficiales y al jefe del equipo de protección PPPA, y antes de subir a bordo el capitán y la tripulación debería ser convenientemente informada. Se debe tener claro de que en todo momento el capitán sigue asumiendo el mando y autoridad absoluta a bordo.

Otro aspecto fundamental es la gestión de las armas de fuego y las municiones desde el embarque hasta el desembarque. Los equipos PPPA debe gestionar y utilizar de manera responsable las armas y las municiones en todo momento cuando se encuentran a bordo (legislación sobre transporte, provisión de armas y municiones, equipos de protección,

⁷⁶ Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

recipientes adecuados para armas y municiones, inventarios, zonas en las que se pueden portar, etc.).

La función principal del PPPA es evitar que los piratas se suban a bordo y deben de utilizar la mínima fuerza necesaria, debería tener un plan progresivo contra un ataque de piratas como parte de los procedimientos operacionales de sus equipos. No debería de utilizar armas de fuego contra personas, salvo casos de autodefensa o para defenderse de otros cuando existe una amenaza inminente de muerte o de heridas graves, o para prevenir que se perpetre un delito particularmente grave que constituya una amenaza seria para la vida.

La Organización Marítima Internacional sin embargo, desaconseja firmemente llevar o utilizar armas de fuego con fines de protección personal o del buque. "El transporte de armas a bordo de los buques puede alentar a los atacantes a llevar armas de fuego, intensificando así la peligrosidad de la situación, y, además, cualquier arma de fuego que haya a bordo puede convertirse en un atractivo objetivo de los atacantes⁷⁷".

Hay empresas de seguridad privada que han visto esta problemática como una oportunidad de trabajo muy lucrativa. Este es el caso de empresas como "Anti-Piracy Maritime Security Solutions" que ofrece personal de protección armado. Estos servicios han sido bien recibidos por los armadores de buques de carga general, pero los petroleros no los aceptan. Sus armadores temen que una simple granada lanzada desde una lancha pirata haga saltar la nave por los aires, con gran pérdidas de vidas. Los armadores de las naves que transportan materiales inflamables, como petróleo y productos químicos, tampoco son partidarios de la utilización de sistemas de protección como alambradas eléctricas perimetrales porque representan un grave peligro de incendio.

⁷⁷ Periódico El Vigila, artículo "Mangueras a presión contra los filibusteros". 10 de Mayo de 2004.

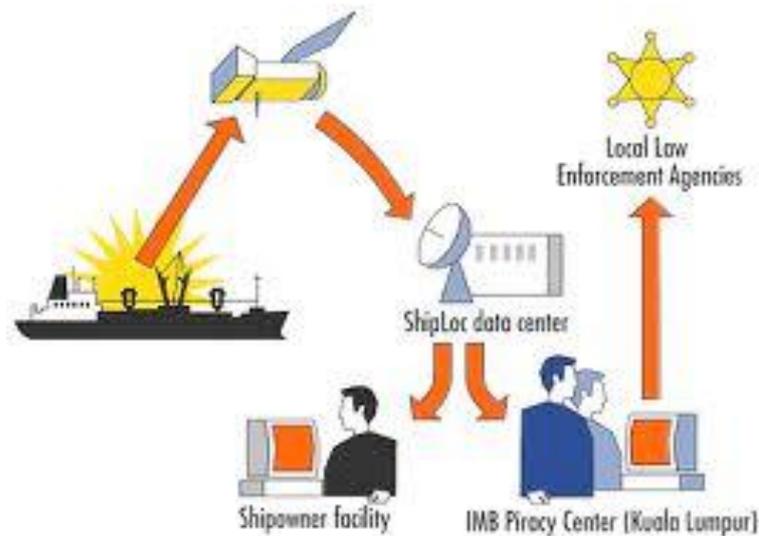
Es curioso el caso de última hora de la compañía "Typhon" que es una empresa de seguridad privada con sede en los Emiratos Árabes. Su misión de reciente iniciativa es cuidar los barcos mercantes que navegan por el Cuerno de África y no permitir más secuestros y ataques de piratas somalíes, pero usando sus propios barcos de combate para defender a las embarcaciones. Este hecho está siendo visto por muchas organizaciones con especial preocupación pues la primera es que existe un vacío legal para las operaciones de estas empresas lo cual podría dar lugar a muchos abusos y a la aparición de verdaderos ejércitos privados; y la segunda, que los piratas se armen y preparen mejor provocando una carrera armamentística y crueles enfrentamientos en alta mar⁷⁸ .

12.3. SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE PROTECCIÓN.

Hoy en día también hay una serie de dispositivos de localización de buques, sobre la base de Inmarsat y otros sistemas de satélite, que permiten una seguridad adicional, sabiendo que al navegar están localizados y en constante comunicación con el armador. Este es el caso del sistema "Ship-Loc", un sistema de localización por satélite de bajo coste, permite a las navieras mediante un ordenador personal con acceso a Internet, controlar, la ubicación exacta de sus buques a intervalos regulares⁷⁹. El sistema permite a la tripulación en caso de peligro, activar un botón de alarma que envía automáticamente un mensaje al propietario del buque y las autoridades competentes.

⁷⁸ "Fuerzas privadas contra piratas somalíes". 12 de junio de 2012. Noticias de Actualidad.

⁷⁹ www.shiploc.com



Organización del sistema Ship-Loc.

El sistema "Ship-Loc" funciona con la fuente de alimentación principal del buque aunque puede utilizar otras fuentes de alimentación. Puede activarse desde el puente de mando o desde otras localizaciones que se desee. La activación produce una transmisión de alerta segura sin requerimientos de selección del modo de transmisión, ni canales, etc. La transmisión contiene la identidad del buque y la posición en la que se encuentra.

Otro sistema de protección es el denominado "Secure-ship" que se trata de una valla electrizante, especialmente adaptada para uso marítimo que rodea todo el buque. La valla utiliza descargas de 9000 voltios para disuadir los intentos de embarque. Un intruso que entre en contacto con la valla, recibirá una descarga eléctrica no letal que lo disuadirá de embarcar. Al mismo tiempo, se dispara una alarma, activando todos los focos de la cubierta y una sirena de ruido estridente. El sistema ha sido diseñado especialmente para proteger el buque de un ataque pirata o de una entrada ilegal al mismo.



Organización del sistema Secure-Ship.

El sistema consta de una unidad de detención; un sistema de baterías que garantiza la producción del alto voltaje al sistema, que produce un shock de 8 Julios de energía que es el máximo legal permitido; la valla electricada la cual esta fijada al casco del buque; la centralita de control que procesa las alarmas y se instala en el puente de gobierno del buque fácilmente y puede programarse para eventos de entrada en el buque del práctico, así como se puede programar las sirenas y luces, además memoriza las 400 alarmas últimas.



Valla electricada del sistema Secure-Ship.

13. LA SEGURIDAD Y CONTROL EN LOS BUQUES DE PASAJES.

13.1. LA PROTECCIÓN MARÍTIMA.

Las políticas explícitas sobre protección marítima son relativamente nuevas en la Historia de la Navegación y en el Transporte Marítimo Internacional, a pesar de ello, desde que los buques navegan, la seguridad del buque, de su cargamento, pasaje y tripulación ha sido de la máxima preocupación para todos los involucrados. En general los buques y la gente de mar en tiempos no muy remotos iban siempre armados y preparados para defenderse contra todo tipo de amenazas, eran los tiempos de conflictos permanentes que normalmente se resolvían en el mar. Pero la preocupación internacional en relación con la protección de los buques ha ido creciendo gradualmente durante los últimos cuarenta años⁸⁰.

El término protección marítima procede del inglés "maritime security" y que no hay que confundir con el término en castellano de seguridad marítima, entendida ésta como la seguridad de la vida humana en la mar, seguridad del buque, etc. (en inglés "Safety"). En lo referente a la seguridad portuaria este término lo entenderemos como el de protección marítima.

La Organización Marítima Internacional trabaja desde principios de la década de los 70 en la prevención de actos ilícitos como son la piratería, robos a bordo con violencia, secuestros de buques y sus mercancías, etc. El incidente del buque "ACHILLE LAURO" en 1985 motiva que la Organización Marítima Internacional adopte medidas para prevenir los actos ilícitos que ponen en peligro la seguridad de los buques, sus pasajeros y sus tripulaciones.

Tales medidas se ven plasmadas en 1988 con la adopción del Convenio de Roma para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. Este convenio no tiene carácter preventivo, no recoge

⁸⁰ Francisco Piniella. "La Seguridad del Transporte Marítimo". Universidad de Cádiz.

medidas específicas de protección y si las medidas a tomar a posteriori contra las personas que cometan actos ilícitos contra los buques, como pueden ser el procesamiento y extradición de presuntos delincuentes.

A pesar de los trabajos realizados por la Organización Marítima Internacional, la realidad era que no se contempla a nivel mundial, la posibilidad de una amenaza para la protección de los buques, las compañías apenas dedican recursos a la protección y las tripulaciones de los buques, al ser cada vez menos numerosas, no pueden mantener un nivel apropiado de vigilancia⁸¹.

La vulnerabilidad de las instalaciones portuarias y las infraestructuras del transporte mundial, tanto como objetivo para la actividad terrorista, como para ser usada como arma potencial de destrucción masiva, no se hace evidente hasta el escalofriante atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001. A partir de aquí se adopta un convenio internacional, del que hablaremos en el siguiente punto para la protección de los buques en las instalaciones portuarias conocido como código PBIP.

Las amenazas en los buques pueden ser terroristas, de contrabando, polizones, piratería o sabotaje.

13.2. LA AMENAZA DEL TERRORISMO ISLÁMICO.

El Islam predomina en el mundo árabe, en Estados que tienen cierta vinculación con actividades terroristas. Geográficamente abarca desde Marruecos hasta la costa atlántica de África, Argelia, Libia, Egipto, Arabia Saudita, Jordania, Siria, Irán, Irak, Pakistán, Afganistán llegando hasta la India y Turquía. Todos estos países han mantenido buenas relaciones con el mundo occidental, pero la religión tiene un papel relevante en toda la sociedad, en países como Irán, Egipto, Siria, Jordania, los Territorios Ocupados y el Golfo Pérsico el fundamentalismo islámico va en aumento.

⁸¹ Víctor Jiménez Fernández, Inspector marítimo y Técnico Superior Marítimo del Ministerio de Fomento. Conferencia "Seminario Avanzado de Seguridad Portuaria". Algeciras. 2005.

En esta zona es donde vamos a encontrar los grupos terroristas, los suicidas, etc.

El creciente odio del fundamentalismo islámico a occidente se debe fundamentalmente al despliegue de tropas americanas en Arabia Saudita, después de estos hechos se formula un decreto religioso llamado *fatwa* en el que cada individuo debe ser capaz de matar a los americanos y sus aliados en cualquier país que fuera posible, con esta justificación religiosa es posible cualquier acto terrorista.

Todos los grupos terroristas tienen una característica común como es el odio a Estados Unidos y países colaboradores. Este terrorismo a nivel internacional muestra como características la violencia indiscriminada, su sorpresa en la comisión de atentados, y producir sufrimientos innecesarios en la comisión de los mismos. Por otra parte el "modus operandi" más común de este terrorismo puede decirse que es la inmolación. Este hecho de inmolarse si bien no está permitido por el Islam (ya que se prohíbe la muerte voluntaria de sus fieles), es interpretado por los integristas como que la inmolación en actos de terrorismo no podía considerarse como suicidio, sino como una figura de mártir, lo más alto y digno que se podía llevar a cabo en las acciones de lucha por el Islam.

Si comparamos el terrorismo islamista con otro terrorismo de tipo político comprobamos que pueden tener en común el apoyo que le ofrece el sector de la sociedad en la que realiza su actividad, la sociedad donde ha surgido el terrorista (como sucede con ETA o el IRA). La lucha armada es ejercida para la liberación de su pueblo, al menos este planteamiento es defendido por la organización terrorista, en cierta forma los terroristas deben estar apoyados por esa parte de la sociedad y rendir cuentas a la misma; pero en el terrorismo islámico, no se rinde cuentas a la sociedad, ya que sólo se rinden a Dios.

Por último vamos a indicar las organizaciones y grupos terroristas conocidos y más importantes como son la organización *Abu Nidal*, *el Grupo*

Abu Sayyaf (grupo musulmán filipino que trata de establecer un estado islámico en el sur de Filipinas), *el Grupo Armado islámico*, *el Grupo Gamma'a al-Islamiyya* (El grupo egipcio más grande), *Hamas* (establecido en Palestina apoya la guerra armada contra Israel para resolver la situación Palestina), *Harakar ul-Mujahidin* (establecido en Pakistán), *Hizballah* (conocido como la Jihad islámica fue fundado en el Líbano), *el Movimiento Islámico de Uzbekistán*, *el grupo extremista Al-Jihan* (socio cercano a la organización Al-Qaida), *la organización Mujahedin-e Khalq* (realiza ataques contra el gobierno Iraní), *el Frente de Liberación de Palestina* (con base en el Líbano busca la libertad de los territorios ocupados por Israel), *Al-Qaeda* (cuyo objetivo principal es derrocar los gobiernos corruptos de los estados musulmanes y reemplazarlos con la ley islámica).

En el plano internacional se consideran las organizaciones más destacadas, las siguientes:

- Al Qaeda que fue creada a finales de 1988 en Afganistán. En aquel entonces, Osama Bin Laden y su lugarteniente, Mohammad Atef, decidieron convertir la oficina de coordinación de las brigadas internacionales que combatieron en suelo afgano, en un organismo encargado de velar por la repatriación y/o reasentamiento de los guerrilleros islámicos. La inmensa mayoría tenía intención de regresar a sus respectivos países de origen: Argelia, Marruecos, Arabia Saudita, Yemen, Indonesia, Egipto, Palestina. Otros optarían por fijar su residencia en Europa o Norteamérica, pero todos se sentirían unidos por el solemne compromiso adquirido en las montañas de Afganistán: *proseguir el combate contra el "infidel"*. La ayuda para la repatriación de los ex combatientes, serviría de tapadera para los designios de sus fundadores, quienes dispondrían de un auténtico ejército. Se captaban nuevos reclutas en centros culturales islámicos y en las mezquitas aprovechando la frustración de los inmigrantes.

- El Grupo islámico y la Yihad de Egipto. Se creó a comienzo de los años 70 por seguidores de la agrupación "Hermanos Musulmanes". Mantienen que cualquier forma de gobierno que no sea islámico es blasfemia y reniega del

Corán. Se le atribuye el atentado de Luxor (noviembre de 1997), donde murieron 58 turistas occidentales.

- Hezbollah (partido de Dios). Según los expertos, fue creada en el Líbano por los chiítas dispuestos a emular la ideología del ayatolá Rulloah Jomeyni. Su objetivo final es crear la República Islámica del Líbano.

- Hamas y la Yihad islámica de Palestina. Son organizaciones radicales y surgen en diciembre de 1987. Cuentan con el apoyo económico de Irán, las monarquías del Golfo Pérsico, los expatriados palestinos y familias adineradas para la lucha contra los intereses israelíes.

13.3. EL CÓDIGO PBIP⁸².

Después de los acontecimientos del 11 de Septiembre, la Organización Marítima Internacional, como organismo de la ONU y responsable de la seguridad del transporte marítimo internacional, organizó una respuesta a la posibilidad de que la actividad terrorista se dirigiera contra los buques o, de que fueran utilizados como armas o, de que las ganancias de las actividades navieras sirvieran para subvencionar actos de terrorismo.



Los cruceros e instalaciones portuarias pueden ser objetivos terroristas.

⁸² Información obtenida por el autor durante la realización del "Seminario Avanzado de Seguridad Portuaria". Algeciras 2005.

Dicha respuesta se concreto con la celebración de la 22ª asamblea de la Organización Marítima Internacional donde se acuerda la revisión de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo contra los buques y las instalaciones portuarias; la celebración de una conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar).

La conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS, acordó reformar diferentes capítulos para incrementar la seguridad así como crear un Capítulo XI-2, con reglas sobre protección e implantación del Código ISPS (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias). Con este Código se consiguió un marco internacional más fluido en la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales, sector naviero y portuario.

El objetivo del Código es establecer las pautas para que los buques e instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del transporte marítimo, sin esta cooperación entre buques e instalaciones portuarias no se puede garantizar la seguridad. Se crea también un sistema de Identificación Automática de Buques (SIA) que proporciona los datos a estaciones costeras, otros buques y aeronaves. La información enviada es ampliada a la identidad del buque, tipo, situación, rumbo, velocidad, condiciones de navegación, y otros datos de interés (como mercancías peligrosas a bordo, etc.)

En las instalaciones portuarias existe la figura del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria que en acuerdo con el Capitán del buque declaran las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación y se establecen las responsabilidades de cada parte.

La Administración marítima debe de revisar y aprobar los Planes de Protección de los buques, verificar a bordo la implantación de los planes de protección y emitir el correspondiente Certificado Internacional de Protección del Buque.

En el código se establecen tres niveles de protección: El nivel uno o normal correspondiente a un estado normal con las mínimas medidas de seguridad, el nivel dos o reforzado en el que se tienen informaciones que podrían existir algún tipo de amenaza terrorista en el país, estableciéndose medidas adicionales y el nivel tres o excepcional cuando la información que se maneja permite deducir que existen amenazas concretas y en este nivel las medidas de seguridad son máximas.

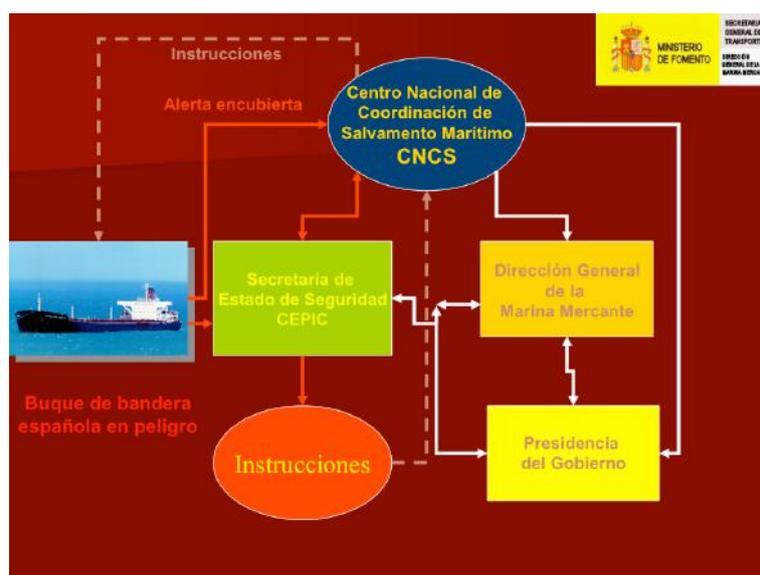


Diagrama de flujo alertas de buques.

En nuestro país, para determinar los niveles de protección del Código PBIP, el Gobierno a través del Ministerio del Interior, debe tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre la importancia y alcance de la amenaza. La información general se refiere a que no se determina la instalación portuaria, el buque, el momento o el tipo de amenaza. Es decir, que se afronta una situación generalizada del riesgo. La información específica en cambio se refiere a una determinada instalación portuaria o un buque determinado o un tipo determinado. Así el nivel 2 se aplicará, en términos generales, cuando la amenaza sea general e indeterminada contra buques de bandera nacional, instalaciones portuarias españolas, contra un buque concreto, contra una instalación portuaria concreta o contra buques o instalaciones portuarias indeterminadas. El nivel de protección 3 se aplicara, cuando esta amenaza sea específica y como medida excepcional si hay

información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a un buque de bandera nacional, una determinada instalación portuaria o amenaza contra buques de bandera nacional en un determinado puerto o zona conflictiva⁸³. Así puede darse circunstancias en la que un buque funciones a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, pero no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando.

Los niveles de protección en España se comunican utilizando el sistema de comunicaciones NAVTEX o radio avisos a los navegantes, o mediante otros sistemas de efectividad semejante. Los avisos deben de comunicarse a los Oficiales de Protección del Buque, Oficiales de Protección de la Compañía, Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria y aquellas personas que tengan interés en su conocimiento por su función como personal de la Dirección General de la Marina Mercante, Naviera, etc.

Las comunicaciones de las amenazas se realizará a la Secretaría de Estado de Seguridad, a través de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima o Puertos del Estado. La Secretaría de Estado de Seguridad comunicará el nivel de protección que corresponda a los responsables de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima o Ente Público Puertos del Estado, según resulten afectados los buques o las instalaciones portuarias respectivamente.

La situación geopolítica y estratégica, convierte a nuestro país en una vía de penetración hacia Europa para rutas de actividades ilícitas procedentes del continente africano y de Hispanoamérica. El código PBIP, considerado como una legislación de respuesta, a raíz de los atentados de las Torres Gemelas, no debe impedir reflexionar sobre las amenazas y adoptar en el ámbito interno, las medidas oportunas.

⁸³ "La seguridad portuaria, situación en España". Ramiro Santalices Fernández. IUISI.

13.4. LOS FUTUROS COMITÉS DE SEGURIDAD PORTUARIA.

La coordinación de la seguridad en las instalaciones portuarias podría organizarse en unos comités de seguridad portuaria que podrían estar formados por diferentes organizaciones públicas a nivel nacional (Comité Nacional de Seguridad Portuaria, Ente Público Puertos del Estado, Oficial de enlace en Puertos del Estado y Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil), y a nivel local (Comité Local de Seguridad Portuaria, Oficial designado por la Comandancia de la Guardia Civil, Oficial o Suboficial designado por la Unidad Fiscal del Puerto, Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias, Oficiales de Protección del buque, etc.).

Estos comités podrían funcionar por plenos y tener una comisión permanente. El pleno podría estar formado por un Presidente y Vocales de diferentes organismos implicados en la seguridad como Guardia Civil, Ministerio de Defensa, Secretaria de Seguridad del Estado, Puertos del Estado, Aduanas, Protección Civil, etc.

Los cometidos del pleno podrían ser: Elaboración de normativa nacional, definir y asignar tareas de seguridad, coordinar las actividades de los organismos implicados en la seguridad, elaborar procedimientos relativos a la seguridad, coordinar la aplicación de la normativa internacional, definir y aplicar la forma de cooperación con otros Estados y otras que le atribuya la legislación vigente.

La comisión permanente sería el órgano de trabajo y resolvería los asuntos que requieran resolución inmediata y otros asuntos que le sean asignados⁸⁴.

⁸⁴ Debate sobre Comités de Seguridad Portuaria durante el "Seminario Avanzado de Seguridad Portuaria". Algeciras 2005.

13.5. ORGANISMOS DE SEGURIDAD EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

Las competencias en materia de seguridad pública en los puertos está atribuida de forma exclusiva, siempre que sean puertos de interés general a la Guardia Civil, quedan excluidos los puertos autonómicos. El artículo 148.1.6ª de la Constitución Española expone que las Comunidades Autónomas, podrán asumir competencias en: Puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, en los que no se desarrollen actividades comerciales.

La Ley 62/97 modificó la ley 27/92, de Puertos del Estado. También la Ley 48/03, de régimen económico y de prestación de servicios. Aumentaron la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias para regular la participación de las Comunidades Autónomas.

Por otra parte el Ente Público Puertos del Estado es el órgano de control de las facultades que se ejercen en nombre del Estado.

Por tanto la seguridad pública afecta a los puertos de interés general. Quedando la seguridad portuaria de instalaciones menores en poder de decisión de las Comunidades Autónomas y concesionarios, aunque bastantes instalaciones portuarias de Comunidades Autónomas estarían afectadas por el Código PBIP.

La Ley Orgánica 2/86, encomienda a la Guardia Civil la custodia de costas, puertos y aeropuertos. Por tanto directamente la seguridad pública es custodiada por la Guardia Civil, aunque también es ejercida esta función por las policías portuarias aunque en un marco de colaboración.

También hay que tener en cuenta que los puertos cada vez son destino de la mayoría de las cargas, los cruceros implican tráfico importante de personas, pueden ser usado por el terrorismo radical, la inmigración irregular y las grandes amenazas del narcotráfico, del contrabando y de la delincuencia organizada.

Por otra parte el Cuerpo Nacional de Policía también esta involucrado en la Seguridad en su competencia de control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros.

Por último, fuera del ámbito de la seguridad pública también está implicada en la seguridad portuaria las empresas privadas de seguridad cuando sean concesionarias de espacios exclusivos dentro de los recintos o sobre determinadas mercancías o edificios privados.

Como vemos, la seguridad de las instalaciones portuarias esta asumida por diferentes organismos de todos los ámbitos cada uno con sus competencias.

13.6. EL PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

La instalación portuaria deberá disponer de un plan de protección elaborado para asegurar la aplicación de las medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima. Este plan deberá realizarse en virtud de los convenios suscritos por España en el Código PBIP. Se determinará la figura de Oficial de Protección de la Instalación Portuaria como una persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

En los puertos del estado este plan será aprobado por el Gobierno. En nuestro país existe un programa informático denominado "Secureport", aprobado por el Ministerio del Interior que permite evaluar cada una de las incidencias de cada uno de los sucesos en el buque, instalación portuaria o elemento de ella.

Asimismo se establecen tres niveles de protección para buques e instalaciones portuarias, de tal forma que nunca podrá darse el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando⁸⁵.

13.7. LA PROTECCIÓN DEL BUQUE.

Si analizamos las amenazas y riesgos que pueden afectar a los buques, tenemos que la hipótesis más probable es la agresión del delincuente premeditada contra personas del pasaje o tripulación o contra la carga. Mientras que la hipótesis más peligrosas sigue siendo la del terrorismo⁸⁶.

Los buques más atractivos para la delincuencia, parecen ser los denominados cruceros. Así en un artículo sobre seguridad en los buques de crucero, publicado antes del 11 de septiembre de 2011 se indican que se deberá llevar personal de seguridad y agentes en cada nave, así como de disponer de medidas específicas de seguridad las cuales deben preparar planes de seguridad, restringir el acceso a ciertas áreas de la nave, establecer sistemas de identificación y revisar a los pasajeros y tripulación, incluir un circuito cerrado de televisión, etc.⁸⁷.

Contra un buque las amenazas pueden surgir desde el exterior que pueden ser las mas graves porque el buque se encuentra limitado espacialmente por su casco con lo cual las acciones tratarían mediante explosivos, pilotos suicidas⁸⁸ o cargas explosivas adosadas al atraque para hundirlo o dejarlo inoperativo⁸⁹. Mientras que si se encuentra navegando la amenaza que puede surgir es el apoderamiento del buque mediante su abordaje. Desde el interior del buque sin embargo las amenazas surgen como consecuencia

⁸⁵ Manuel Sánchez de Alcázar García, Jefe de División de Protección Portuaria del Puerto de Algeciras.

⁸⁶ Ricard Marí y Álvaro Librán en "Seguridad Pública en buques de pasaje". Universidad Politécnica de Cataluña.

⁸⁷ Teresa Anderson, editora senior en "Security Management".

⁸⁸ El 12 de octubre de 2000 se atacó mediante atentado suicida el navío de guerra de EEUU "USS Cole" en Yemen cuando se encontraba en puerto.

⁸⁹ El 24 de junio de 1979 se hundió en el Puerto de Pasajes (Guipúzcoa) el buque de bandera francesa "Montlhery" mediante un ataque terrorista mediante colocación de explosivos por buceadores.

de falta de previsiones y procedimientos en la seguridad interior, o fallo en los controles de acceso del puerto de embarque.

Cuando el buque se encuentre en puerto, se debe de considerar que existe más posibilidad de acceso al mismo incontrolado por lo que debe extremarse la vigilancia y todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas y pañoles que no se utilicen deberán permanecer cerrados con llave bajo la supervisión del personal de guardia. Durante la noche se deberá mantener una adecuada iluminación tanto de la cubierta como a lo largo del casco. Los pasajeros y tripulación deberán tener tarjetas de identidad específicas para cada grupo para el control de entrada al buque y a las distintas escalas. También es importante la distribución estructural interior del buque estableciendo vías de acceso, pasillos, puertas por la que deben transitar las personas o limitar ciertas zonas, además de ejercitar periódicamente simulacros de diferentes supuestos para que en caso real no cunda el pánico en situaciones de emergencia.

Podemos concluir que el buque es un recinto cerrado respecto a su entorno y totalmente aislado durante su travesía. Otra ventaja respecto a la seguridad es que el buque dispone de una estructura altamente jerarquizada de sus recursos humanos, profesional y especializada, que no aporta expectativas a los malhechores. Si bien, como aspecto negativo el pasaje es muy universal en relación a los conflictos en el interior de mismo, lo que aumenta la variabilidad de situaciones y los tratamientos posibles para recobrar el control de la normalidad.

Para garantizar la seguridad del buque debe de realizarse un plan integral de seguridad del mismo que debe contar con un plan de información previo donde se conozcan hasta los mas mínimos detalles, y objetivos a proteger, accesos, personas y nivel de protección (debe de estudiarse independientemente el interior y el exterior del buque). Una vez realizado el plan de información se debe establecer la protección en situaciones de emergencias, patrullas y rondas de vigilancias, cámaras de televisión y células fotoeléctricas, protecciones ante accesos, protección ante la

agresión, protección ante la manipulación, etc. Es importante como hemos dicho anteriormente la utilización de tarjetas de acreditación. Asimismo se deben de utilizar medios tecnológicos para el control de personas como son los arcos detectores de metales, detectores manuales de metales, aparatos de rayos X, detectores de explosivos, etc.

13.8. ANÁLISIS DE RIESGO EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

La fijación de objetivos y métodos de selección en el control aduanero de personas y mercancías se lleva a cabo mediante el empleo de técnicas de análisis de riesgo. El análisis de riesgo trata de determinar y cuantificar los sectores críticos con el fin de centrar la labor en los puntos más probables de que se produzca el hecho delictivo (Fraudes o contra la seguridad).

En lo que respecta a la seguridad de las instalaciones del puerto. El proceso consiste en analizar la información disponible, las administraciones aduaneras pueden optimizar la validez y precisión de conclusiones y obtener el máximo beneficio de los recursos disponibles. Generalmente se basa en el análisis de la documentación aduanera.

En una primera fase se recoge la documentación y la información y se seleccionan los objetivos por factores de riesgo, consulta en bases de datos o informaciones obtenidas en el recinto portuario o su entorno, luego se clasifican los riesgos y se realiza la inspección. Por ejemplo en lo que respecta a los buques puede ser de interés para la seguridad la inspección de buques de países con actividades terroristas, la mercancía transportada, etc.

13.9. MERCANCIAS PELIGROSAS EN INSTALACIONES PORTUARIAS.

El transporte de mercancías peligrosas en los buques esta regulado por el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS 74/78) y dentro de este en su capítulo VII que regula el transporte

de estas mercancías en bultos o en forma sólida a granel. Este capítulo fue incluido en el Convenio SOLAS de 1960, con aplicación exclusiva al transporte de mercancías peligrosas en bultos, se desarrolló en el año 1965 con la aprobación de la primera versión del Código IMDG, Código que actualiza anualmente las nuevas sustancias y la revisión de las disposiciones existentes. En 1983, con la aprobación de una serie de enmiendas se hace extensivo este capítulo a buques tanques quimiqueros y gaseros, haciendo referencia a sus respectivos Códigos de construcción.

En la regulación nacional dentro de las instalaciones portuarias, esta regulado además por el Reglamento de Explosivos. Todas estas regulaciones técnicas están orientadas a aumentar la seguridad en el transporte, almacenamiento, etc. de estas sustancias que constituyen un peligro potencial y por tanto afecta a la seguridad de la instalación portuaria al poder ser objetivo prioritario en alguna acción terrorista.

13.10. EL CONTROL DE ACCESO DE VEHICULOS EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

El control de acceso de vehículos es el conjunto de acciones que es necesario realizar para impedir la intrusión de las personas o la introducción de determinados materiales u objetos a un recinto determinado, así como la utilización de vehículos como medio para la realización de atentados o acciones terroristas.

En las instalaciones portuarias el reconocimiento de vehículos suele estar orientado a la existencia de dobles fondos como medios de ocultación de las principales actividades delictivas y relacionadas con la seguridad de la instalación.

En el control de vehículos tendremos que seleccionar aquellos que sean mas sospechosos para los cual primeramente se analizarán aquellos que por la experiencia u otros indicios como puede ser la documentación, entrevista con el conductor, etc. nos hagan intuir que existe algo anormal.

Hay múltiples factores para sospechar en los controles de vehículos en las instalaciones portuarias de aquellos que pueden resultar una amenaza como pueden ser que el conductor este poco familiarizado con vehículo, actitud nerviosa o anormalmente relajada, contacto con otros vehículos o cambian conductor, vehículos muy limpios, sucios o en mal estado, se apartan esperando el mejor momento, no existe una correspondencia económica, vehículo-conductor, tiene un peso no compensado o huellas de dedos o manchas, matrícula sucia, vehículo limpio o viceversa o nueva en uso, neumáticos deshinchados, limpios o nuevos, etc.

En definitiva en la seguridad perimetral establecida en la instalación portuaria habrá que establecer puntos de acceso de vehículos donde se realizará el control de los mismos aplicando en dichos puntos sistemas de barreras. Además en la instalación portuaria en las zonas restringidas que se marquen en el plan de protección se debería incluir medios electrónicos para poder acceder a las mismas como pueden ser barreras, sistemas de lectura de matrículas, cámaras, etc.

13.11. REGISTRO DE BUQUES EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

En los buques que accedan a las instalaciones portuarias es por donde pueden venir otro tipo de amenazas algunas desde el punto de vista del resguardo fiscal del Estado y otras en lo que nos afecta en este tema, de la seguridad de la instalación portuaria.

Por registro del buque entendemos el reconocimiento y comprobación de todos los lugares del buque que no sean espacios vacíos. La competencia para ordenar el registro con carácter fiscal es del Administrador de Aduanas que puede delegar en un funcionario de Aduanas o en el Jefe del Resguardo que es lo habitual. En caso de buques extranjeros se pasa aviso al Cónsul del país del pabellón.

El objeto del registro es la comprobación de si a bordo del buque, se transportan armas, explosivos, o cualquier otra amenaza contra la seguridad de la instalación. En caso de amenazas o ataques que provengan de los buques se aplicará el "Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias" (P.P.B.I.P./ I.S.P.S.) en vigor en nuestro país desde el mes de Julio del 2005 y el Reglamento 725/2004, relativo a la "mejora de la protección de los buques e instalaciones portuarias", de aplicación en Europa.

A este respecto se aplicará el nivel de protección 1, 2 ó 3 dependiendo del grado de amenaza y el punto en el que se produzca ésta. La responsabilidad de aplicación del Plan de Protección del buque recae en el Oficial de Protección del Buque dentro del buque, en el Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP) , respecto a las medidas de prevención ante amenazas de acción en cualquier punto del recinto portuario, así como la coordinación de ambos y las medidas de prevención ante amenazas de acción en buque atracado en puerto.

En el registro de buques habrá que tener presente lo que afecta por la Ley de Enjuiciamiento Criminal en lo que se refiere a la entrada y registro en lugar cerrado, ya que se reputan domicilio, a los efectos de entrada y registro, entre otros, los recogidos en el apartado 3º "Los buques nacionales mercantes". Tampoco se podrá entrar y registrar en los buques mercantes extranjeros sin la autorización del Capitán, o si éste la denegare, sin la del Cónsul de su nación.

Existen sentencias al respecto como la Sentencia 624/02 de 10/04, en la que declara que no todo el buque es domicilio que, aunque hay zonas que pueden considerarse privadas, existen otras como, cubiertas, sala de máquinas, bodegas que no pueden entenderse aptas, con carácter general, para la vida privada. Y en Sentencia del TS 1200/98 de 9/10, reconoce la existencia de zonas en la embarcación destinada a finalidades diferentes de las privadas y que no gozan de la protección constitucional de domicilio.

Por tanto hay que considerar que si bien un buque forma un todo en el que está integrado el domicilio de la tripulación, se deben diferenciar las zonas de carga, depósito, etc., de las zonas consideradas domicilios, considerando legal la operación de abordaje y registro al haberse llevado a cabo éste en la bodega, zona de carga y espacios no dedicados a la intimidad de los tripulantes.

Por tanto las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado podrán acceder a un buque, por razones de seguridad o delictivas con la autorización de su capitán y ante la negativa de éste, con la autorización de la naviera propietaria o capitanía marítima, si es de bandera nacional o con la autorización del capitán o de las Autoridades del país de abanderamiento del buque de tratarse de uno extranjero.

Una vez en el buque hay que diferenciar las zonas de carga, máquinas, bodegas etc., de lo que es la privacidad de la tripulación, es decir, el domicilio de la tripulación (camarotes), ya que la Constitución Española recoge en su artículo 18.2 como derecho fundamental: "la inviolabilidad de domicilio" y define como domicilio todo lugar que sirva de domicilio particular a cualquier ciudadano.

El artículo 8.1 del Convenio Europeo de Roma de 1950, de acuerdo con el artículo 17 del Pacto Internacional de New York, define como domicilio: "cualquier local por humilde que sea, en donde viva la persona y su familia; desde una caravana, tienda de campaña, chabola, etc...."

Por tanto los camarotes son las habitaciones de la tripulación y serán considerado domicilio y por tanto el acceso a su interior por las Fuerzas de Seguridad con la finalidad de un registro debe llevarse a efecto a través del correspondiente Mandamiento Judicial. Se exceptúa cuando exista un peligro inminente y urgente necesidad o flagrancia.

A este respecto el artículo 553 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal determina que la entrada en domicilio sin autorización del propietario ni mandamiento judicial esta autorizada en los siguientes casos:

- Cuando el delincuente sea sorprendido en flagrante delito e inmediatamente perseguido por los Agentes de la autoridad, se oculte y refugie en alguna casa.

- En caso de urgente necesidad o excepcionalmente, cuando se trate de presuntos responsables de acciones o de bandas armadas o rebeldes, cualquiera que fuera el lugar o domicilio donde se ocultasen o refugiasen.

En general para efectuar el registro de un buque atracado en puerto por motivos de seguridad sólo deberá realizarse cuando sea expresamente requerida por el Capitán del buque o naviera (buques nacionales), sea expresamente requerida por el Capitán del buque o Cónsul del país (buques extranjeros). La entrada en camarotes se realizará con mandamiento judicial o autorización del ocupante. Todo ello salvo una situación de peligro inminente y flagrancia (explosivo, atentado, etc.)

La inspección en si dependerá en parte de la embarcación de que se trate, de la situación en que se encuentre la embarcación, que se encuentre cargada (mercancías o pasajeros), que se encuentre vacía o descargada.

Los tipos de peligros para la seguridad pueden ser la nave en si, personas (comando, hombres bombas, etc.), armas ocultas, trampas o explosivos en el buque, armas químicas o biológicas, etc.

La inspección habrá que realizarla siguiendo un orden y por fases. Primeramente se hará una planificación acompañado de persona conocedora de la misma, luego se ejecutará y se realizara un informe sobre el resultado. Se formará un grupo de inspección. Es importante disponer en toda inspección o registro para hacer el trabajo de manera completa y a fondo de un Jefe del grupo que dará instrucciones al grupo, supervisará la inspección, informará del control de operaciones y documentará

debidamente la inspección. El grupo en si tendrá un numero según el tamaño de la embarcación y como mínimo será de dos personas.

13.12. SEGURIDAD EN LOS ACCESOS A LOS BUQUES.

En los accesos al buque habrá que inspeccionar pasajeros, tripulaciones, personal laboral, etc. En una primera inspección habrá que comprobar la documentación personal como el documento de identidad o el pasaporte, así como las listas de embarque y el documento de viaje.

La inspección en si es una parte esencial de las medidas de seguridad en las instalaciones y no difieren mucho de las que se aplican en otras instalaciones. En los accesos al buque se inspeccionará el personal y el equipaje ya que son una parte esencial en la detección de amenazas. La norma fundamental es que todos los pasajeros y todo su equipaje deben ser objeto de inspección antes de que se permita el acceso a una nave, o zonas de seguridad restringida.

El objeto del control es permitir la entrada a la zona restringida de seguridad sólo a personas autorizadas y comprobar que éstas no portan objetos o sustancias prohibidas. Es importante la presencia policial o de vigilancia en cada puesto de inspección.

El personal de un puesto de inspección de pasajeros debe ser cuidadosamente seleccionado, instruido, y examinado para asegurar que tiene las cualificaciones, los conocimientos y la habilidad requeridos. Debe de estar constituido por personal de ambos sexos.

Las distintas funciones del personal en un puesto de inspección son las siguientes:

a) Verificador de documentos de viaje y billetes/evaluador del riesgo para los pasajeros: (1 ó 2 personas según volumen de pasajeros).

b) Cargador de la cinta transportadora del aparato de Rayos X/Instruye a los pasajeros para la inspección.

c) Encargados de la inspección de los pasajeros (Arco detector, detector manual y cacheo).

d) Operador de Rayos X/Determina los equipajes sospechosos que han de registrarse de forma manual.

e) Controlador de los bultos a registrar manualmente.

e) Registradores de paquetes/operadores del equipo de detección de trazas de explosivos.

e) Supervisor, responsable del control.

Las misiones de un puesto de inspección de pasajeros son asegurarse que sólo las personas con billete entran en la zona de inspección y pasan a la zona de seguridad restringida; dirigir a los pasajeros a través del detector de metales de pórtico, instruyéndoles sobre lo que tienen que hacer con los objetos que portan; colocar debidamente sus equipajes en la cinta y vigilar el indicador del detector de metales; llevar a cabo, cuando sea necesario, procedimientos de inspección complementarios con un detector manual de metales, o mediante registro manual o una combinación de ambos procedimientos; observar la pantalla del aparato de rayos X para detectar objetos prohibidos en el equipaje de mano; inspeccionar a mano artículos que exijan otros procedimientos; y supervisar puestos de control en los que haya mucho trabajo.

Los puestos de inspección cuentan con los siguientes medios técnicos de seguridad:

1.- ARCO DETECTOR DE METALES. Que pueden llegar a discriminar, mediante un sistema de luces, la altura donde se ha detectado la alarma.

Dan dos clases de alarma sonora y luminosa. Esta última, en la parte superior del arco, es más sensible.

2.- DETECTOR MANUAL DE METALES. Complementa al anterior. Detecta cantidades ínfimas de metal.

3.- ESCANER DE RAYOS X CONVENCIONAL. Los más modernos dan señal de alarma de objetos sospechosos. También pueden proyectar imágenes virtuales de objetos prohibidos (TIP).

4.- EDS's: ESCÁNERES DETECTORES DE EXPLOSIVOS (para inspección de equipaje de bodega). Funcionan por tomografía axial computerizada o difracción.

5.- DETECTORES DE TRAZAS. Detectan "moléculas" de sustancias si éstas han sido previamente memorizadas en el aparato.

Los equipos de inspección tienen ciertas limitaciones que se deben de conocer en un puesto de inspección como son las siguientes:

ARCOS DETECTORES DE METALES:

1. No detectan objetos no metálicas.
2. No detectan sustancias explosivas.
3. En el caso de metales, no hacen saltar la alarma sonora si la masa metálica es inferior a una cierta cantidad que varía en función del nivel de sensibilidad a la que estén graduados. También influye la forma y tamaño del objeto.

ESCÁNER DE RAYOS X.

- Masas metálicas compactas o algunos aparatos electrónicos pueden ocultar o disimular la presencia de otros objetos, dificultando la inspección
- Cansancio o distracción del operador.

Estas limitaciones pueden ser compensadas de la siguiente forma:

ARCOS DETECTORES DE METALES:

1. Utilización del detector manual
2. Cacheos: selectivos o aleatorios
3. Estar pendiente de la alarma luminosa
4. Formación, experiencia y habilidad del operador

ESCÁNER DE RAYOS X

- Introducir el equipaje en la máquina en distinta posición.
- Inspección manual -selectiva o aleatoria- de los objetos que porte la persona objeto de inspección y/o de su equipaje de mano.
- Relevo frecuente del operador que observa el monitor
- Formación, experiencia y habilidad del operador.

En la inspección y registro manual del pasajero debe de realizarse en los siguientes casos: Cuando el pasajero se niegue a pasar los detectores de metales, cuando exista sospecha por algún motivo en relación al pasajero, cuando no sea posible o aconsejable (personas con marcapasos, por ejemplo), cuando no se haya podido localizar el objeto causante de la alarma con el detector manual.

Asimismo deben de pasarse por el detector manual a los pasajeros que han hecho sonar la alarma, los que se han negado a pasar por el arco, los que según nos indica el arco llevan cierta cantidad de metal (si el agente lo estima conveniente), los pasajeros con muletas o prótesis metálicas, cuando el agente lo estime necesario, sobre todo en situaciones de especial alerta.

Se pedirá al pasajero que deposite en la bandeja todos los objetos que lleve encima, los cuales serán inspeccionados y pasados por la máquina de Rayos X. Los objetos de uso común que pueden ser armas camufladas. Si

es preciso el cacheo, debe realizarse en privado y por persona de su mismo sexo.

Se puede admitir el cacheo en público si se trata de un cacheo superficial. Es imprescindible el consentimiento de la persona tanto en el cacheo aleatorio como en el cacheo selectivo. Si no lo da, no debe de pasar a la zona restringida y se avisará de este hecho. La actuación posterior dependerá de cada caso particular.

Existen casos especiales de inspección del pasajero como pueden ser pasajeros con movilidad reducida, niños en cochecito, pasajeros con marcapasos, animales de compañía, autoridades, etc.

En la máquina de rayos X existe una gama de colores que se deben de conocer para la inspección de los equipajes y que son los siguientes:

- Naranja / gris claro para materiales orgánicos.
- Azul / gris oscuro para materiales inorgánicos.
- Verde / negro para materiales muy denso.

Los orgánicos pueden ser ropa, plásticos, madera, vino, gasolina, explosivos, papel. Los inorgánicos metales, cristal, piedra, etc.

Por la máquina de Rayos X, se pasará lo siguiente:

- Equipaje de mano.
- Bolsos de mano de señora o caballero.
- Abrigos, chaquetones, etc.
- Teléfonos móviles.
- Cámaras de fotos o vídeo.
- Otros aparatos electrónicos (calculadoras, aparatos de radio, etc.)
- Prendas de cabeza.
- Zapatos que infundan sospechas.
- Cinturones que infundan sospechas.

- Bastones y muletas (si es posible).

Existen casos especiales a tener en cuenta en la inspección mediante rayos X, como son:

- Películas ultrasensibles o de RX.

Las usadas con fines científicos o periodísticos así como las de Rayos X, podrían resultar dañadas por lo que habría que inspeccionarlas manualmente. Sin embargo, no se dañan las películas normales.

- Valijas y documentos clasificados diplomáticos.

No deben ser inspeccionados. La persona que porte cualquiera de estos objetos sí debe ser sometida a inspección como un pasajero más.

- Artículos sanitarios o científicos/ Pruebas Judiciales.

No deben ser inspeccionados, aunque en estos casos habría que contar con algún documento o comunicación oficial que así lo requiera y que certifique su contenido. La persona que porte cualquiera de estos objetos sí debe ser sometida a inspección como un pasajero más.

- Enfermos.

Para la inspección manual del equipaje de mano se tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

- Hacerlo de forma considerada, cortés y precavida
- En una mesa adecuada, que permita cierta discreción y a la vista de la persona que porta el equipaje.
- El pasajero se situará enfrente del que registra y no debe de intervenir en el registro.
- Debe hacerse a fondo extendiéndose a todas las partes del equipaje. Para ello es importante seguir un orden y observar el exterior. Se prestará atención a los forros, bordillos, costuras, monturas, cremalleras, perchas, ruedas y asas para buscar signos de manipulación.

Los artículos eléctricos y electrónicos se deben de examinar con atención (signos de manipulación, peso adecuado, pilas adicionales, etc.) y pasarlos separadamente por la maquina de Rayos X. Se prestará especial atención a artículos como muñecos, peluches y otros capaces de contener en su interior objetos y sustancias prohibidas. No conformarse con el hallazgo del primer objeto sospechoso.

La inspección del equipaje de forma manual debe de hacerse siempre que:

- Se observe algo sospechoso o no identificado en la máquina de RX.
- No sea conveniente pasar el equipaje por los RX.
- La actitud del pasajero levante sospechas.
- Así lo requiera el propio pasajero.
- Debe obtenerse siempre el consentimiento del pasajero.
- Si el pasajero no da su consentimiento, no debe de pasar. La actuación posterior dependerá de cada caso particular.

El acceso del personal laboral y de las tripulaciones se realizará mediante comprobación documental y con revisión de los antecedentes que tengan al respecto.

13.13. PATRULLAJE Y VIGILANCIA EN INSTALACIONES PORTUARIAS.

En la vigilancia de la instalación portuaria es importante la identificación de los elementos críticos de la misma así como la identificación de los sucesos que pueden afectar a la protección de la misma. Una vez analizada las amenazas y los riesgos, una vez evaluados los riesgos se plasma en un plan de protección de la instalación que posteriormente debe ser revisado.

Los elementos críticos pueden ser los accesos, las instalaciones para carga y zonas de almacenamiento de carga, redes de distribución eléctrica y de telecomunicaciones, sistema de gestión del tráfico de buques, plantas eléctricas y de suministro, vías de comunicación internas, los buques, etc.

Las acciones que se pueden llevar a cabo respecto al patrullaje y vigilancia dentro de la instalación portuaria pueden ser patrullas perimetrales, la vigilancia de puntos sensibles, la inspección de aparcamientos, patrullas por instalaciones de terminales, etc. Todas las acciones se diseñaran según la instalación concreta una vez concretado el plan de protección.

Estas actividades de patrullaje y vigilancia se adaptarán según los niveles de protección adoptados en el código PBIP, así en el nivel de protección 1 (normal) cada instalación se vigilará con su estructura organizativa, en el nivel 2 (reforzado) se coordinaran patrullas navales y terrestre, los centros de control de vigilancia privada y celadores guarda muelles en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. En el nivel de protección 3 (excepcional) por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se asumirá la Dirección y coordinación de estas actividades.

13.14. SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE DETECCIÓN EN INSTALACIONES PORTUARIAS.

En algunas instalaciones portuarias más avanzadas existen sistemas de seguridad electrónica aplicados a diversas funciones de detección, siendo uno de ellos los sistemas de detección de presencia que suelen aplicarse al control de la inmigración irregular.

Uno de ellos es el conocido como "AVIAN", cuyo principio de funcionamiento es la detección de intrusos dentro de vehículos dotados con neumáticos, recogiendo la resonancia que generan ciertas frecuencias emitidas por el corazón humano. El equipo consiste principalmente en un ordenador con pantalla táctil con una serie de iconos y 4 sensores.

Este sistema tiene ventajas como son facilidad de manejo, en condiciones optimas de funcionamiento se producen pocos errores en detección de presencias, es fácilmente ubicable en cualquier lugar donde se disponga de fluido eléctrico y por los indicadores de fuerza de los sensores puede llegar a saberse fácilmente en qué parte del vehículo se encuentra el intruso. Pero asimismo presenta inconvenientes como que le afecta en sus aciertos el viento, las aguas subterráneas y las fuentes de vibración.

Existe otro sistema de detección de presencia denominado "MICROSEARCH". Este sistema determina la presencia de personas a bordo de vehículos basándose en la frecuencia de los latidos del corazón humano que hacen vibrar a su vez el vehículo donde se encuentra. Los sensores del sistema pueden detectar esa vibración mientras que ignoran otras fuentes de vibración.

El sistema presenta ventajas como fácil manejo, opciones de bases de datos de vehículos, de ellas no dispone el "AVIAN", los sensores se adhieren al vehículo mediante imanes y en condiciones adecuadas de funcionamiento son escasos los errores de identificación de presencias. También presenta inconvenientes como que es afectado por el viento, las vibraciones terrestres cercanas (tráfico de vehículos, generadores, motores, etc.), lluvia, granizo, etc.

Existe otro sistema de detección de presencia basado en el CO₂ denominado "ANAGAS CD 98". Este sistema basa su funcionamiento en que el dióxido de carbono o anhídrido carbónico es un gas que forma parte natural de nuestra atmósfera en una concentración de 420 ppm aproximadamente (valor de referencia). Es un gas más pesado que el aire y tiende a acumularse en las zonas inferiores de los espacios cerrados. En pequeñas cantidades es inofensivo pero con un fuerte porcentaje del mismo en la atmósfera puede producir la muerte por asfixia. Los seres vivos respiramos y con ello tomamos oxígeno del aire y expulsamos CO₂, por esta razón en lugares cerrados mediante la medición de la concentración de CO₂ puede determinarse que hay personas ocultas.

La capacidad de las personas de producir CO₂ es lo que permite ser detectadas ocultas en lugares cerrados. En lugares estancos donde se oculte alguna persona la tasa de CO₂ que se encuentra en el aire es muy superior a las 420 ppm que se han tomado como referencia en el aire puro y limpio.

Este sistema sólo detecta personas dentro de compartimentos cerrados (contenedores, remolques cerrados), no cuando están ocultos en el vehículo fuera de dichos compartimentos estancos.

Existen otros sistemas electrónicos de detección aplicables a instalaciones portuarias como puede ser el Sistema de Identificación de Matrículas "SIAM".

El funcionamiento del sistema se basa en la obtención de los números y letras que componen la matrícula de los vehículos que son captados por las cámaras de infrarrojos y de color del sistema. Mediante un escaneo de la imagen captada (sólo en cuadrados y rectángulos) y un OCR, estos números y letras pasan al servidor que se encarga inmediatamente de la búsqueda de la matrícula en las principales bases de datos. Si localiza algún señalamiento lo indica a unos buscapersonas que tiene el personal encargado de la seguridad. Además con todas las matrículas el sistema va creando una base de datos que nos permitirá realizar búsquedas posteriores.

Otro sistema de detección muy avanzado es el denominado "Security Initiative Container (CSI)". Tras los atentados del 11-S de 2001, para abordar la amenaza que representa que el terrorismo pueda valerse del transporte marítimo de carga en contenedores para transporte de armas o material peligroso, en 2002 el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos de América lanzó la Iniciativa de Seguridad en los Contenedores (CSI). Los Departamentos de Aduanas de España y EE.UU. firmaron un acuerdo de colaboración CSI con base en el convenio bilateral de cooperación aduanera. Bajo esta iniciativa, oficiales norteamericanos se instalarán y

trabajarán junto con sus colegas en las principales aduanas del país. El 22 de abril de 2004 se firmó el acuerdo entre la Unión Europea y EE.UU. sobre la seguridad en los contenedores, dentro del Acuerdo de Cooperación Aduanera. Inicialmente se identificaron los 20 puertos de Asia y Europa con mayor volumen de envíos de contenedores de carga comercial por vía marítima hacia EE.UU., Siendo uno de ellos el puerto de Algeciras. A través de estos puertos pasan más de dos tercios (2/3) de los contenedores con destino a los Estados Unidos. Más allá de los veinte mayores puertos del mundo que inicialmente formaban parte, ésta iniciativa se ha ido extendiendo, hoy a 37 puertos están en distintas fases de implementación del proyecto CSI pertenecientes a una veintena de países que se han comprometido a participar en el mismo. Bajo esta iniciativa se trabaja de manera conjunta para identificar e inspeccionar contenedores con carga de alto riesgo. Se efectúa una inspección de los envíos destinados a EE.UU. en el puerto de origen.

Para ello se utiliza una tecnología que permite que la inspección se realice sin retrasar el movimiento de comercio (por ejemplo rayos X o gamma) llevando a cabo dicha inspección en la mayoría de los casos durante los tiempos de inactividad previos al embarque de los contenedores. Una vez el contenedor ha sido inspeccionado y sellado según la CSI, la aduana estadounidense no necesitará inspeccionarlo cuando llegue a EE.UU.

Existe otra iniciativa de seguridad portuaria denominada "MEGAPORT" que se basa en la detección electrónica de material nuclear en las cargas de contenedores transportados por los buques, mediante detectores de radiación de rayos gamma y neutrones.

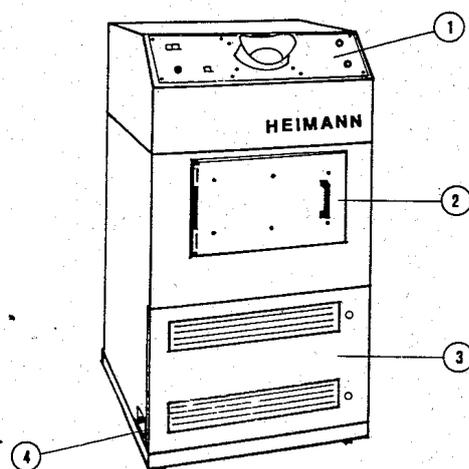
Si se detecta el contenedor/remolque que emite la radiación se le inmoviliza de inmediato impidiendo su traslado a otro lugar. Entran a operar los expertos para determinar el tipo de radiación y tomar las medidas adecuadas de protección (Protección Civil, Consejo de Seguridad Nuclear).

13.15. SISTEMAS ELECTRÓNICOS PARA INSPECCIÓN DE EQUIPAJES⁹⁰.

En primer lugar analizaremos los equipos de inspección mediante rayos X. Estos equipos tienen la ventaja de evitar el examen manual de la mayoría de los bultos, de verificar zonas difícilmente accesibles, detectar hilos metálicos finos como posibles componentes de bombas. Investigar objetos de características especiales (figuras, frascos, alimentos, etc.) y aumentar considerablemente la rapidez de inspección.

Estos equipos han sufrido una gran evolución desde mediados de los años 70 hasta la actualidad.

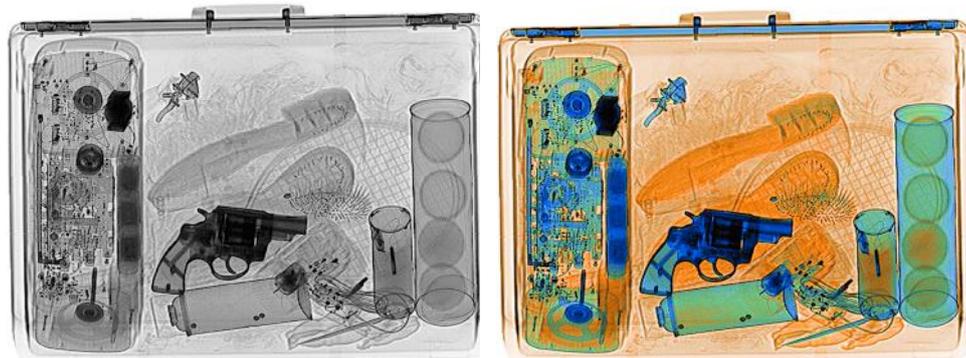
1. Equipos de la 1ª generación. Constan de: 1. panel de inspección, 2. puerta de inspección, 3. puerta de servicio y 4. Alimentación.



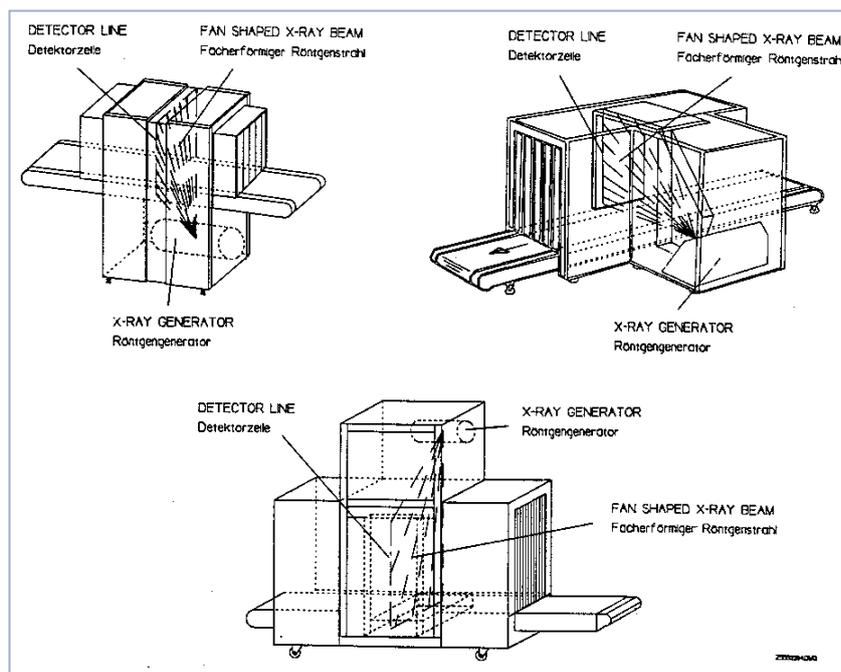
- 2. Equipos de tipo escáner: Estos modelos son más avanzados y están diseñados para distintas aplicaciones. La representación de objetos se

⁹⁰ Información obtenida de la empresa TECOSA.

realiza en función de su absorción de rayos X clasificándolos mediante el brillo de la imagen, mediante coloración de los materiales en función de su número atómico Z destacando los materiales orgánicos en color naranja, en verde los de peso medio y la superposición de materiales y en color azul el material inorgánico.



Además incluye la detección automática de las zonas densas, clarificando en tiempo real de las zonas oscuras de la imagen, y con un reconocimiento mejorado de objetos en las zonas más absorbentes.

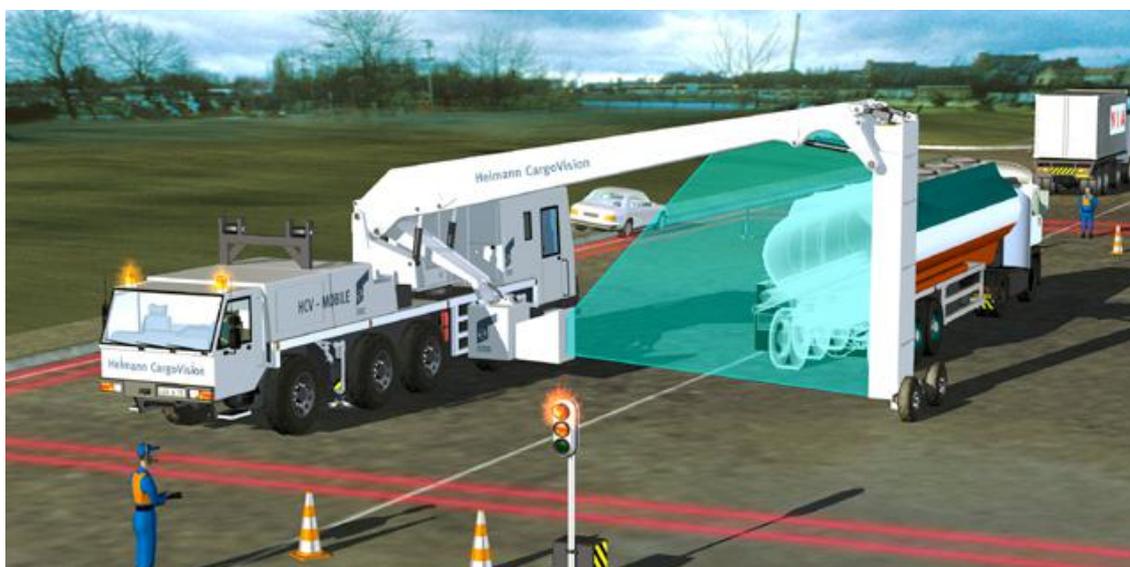


Estos detectores de rayos X también pueden ir instalados sobre vehículos tipo furgonetas con lo que pueden instalarse de forma móvil. Además en los puntos de inspección de equipajes existen otros tipos de detectores como pueden ser:

- Detectores de metales: Arco detector de metales y detector manual.
- Detectores de trazas de explosivos y drogas.

13.16. SISTEMAS ELECTRÓNICOS PARA INSPECCIÓN DE CONTENEDORES⁹¹.

En algunas instalaciones portuarias existen detectores de contenedores como por ejemplo el modelo HCV-mobile, que se trata de un camión que tiene instalado un emisor de rayos X, cabina de inspección y sala de operador y esta diseñado para la inspección de camiones, contenedores y vehículos pesados.



El sistema se despliega en menos de 30 minutos. Dispone de un perímetro de seguridad de la zona de emisión de rayos X.

⁹¹ Información obtenida de la empresa SMITHS HEIMANN.



13.17. EL SISTEMA INTEGRADO DE VIGILANCIA EXTERIOR.

El SIVE es un dispositivo operativo que, sobre un soporte técnico, facilita la vigilancia de las fronteras de España aportando, en tiempo útil, la información obtenida a Centros de Decisión y la transmisión de órdenes para la interceptación de cualquier elemento susceptible de entrar ilegalmente en el territorio nacional.

La arquitectura del sistema esta formada por los distintos sensores, un sistema de comunicaciones y un centro de mando y control. Las unidades sensoras pueden ser fijas o dispositivos móviles (en aviones, buques, vehículos, etc.) estas unidades sensoras comunican mediante una red de comunicaciones las señales de detección a un centro de control que discrimina e identifica los objetivos y moviliza los medios de interceptación como pueden ser patrullas, helicópteros, embarcaciones, etc.

La aplicación del sistema es la detección de embarcaciones que se aproximen a la costa vigilada por los sensores pudiendo ser identificadas si son utilizada para el tráfico de drogas o de seres humanos, con lo que también contribuye a la seguridad de la costa, la protección de las fronteras y por tanto de las instalaciones portuarias existentes en la misma.

14. LOS COSTES ECONÓMICOS DE LA PIRATERÍA.

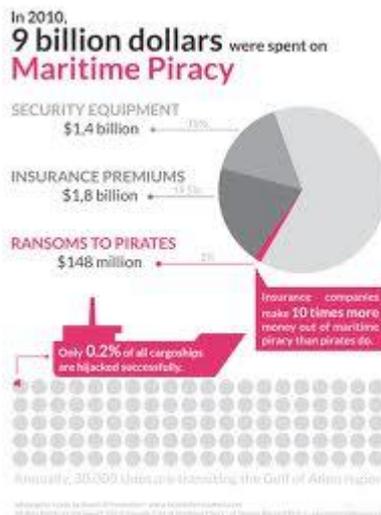
Otro aspecto que debemos de analizar en la piratería y no menos importante, es el coste económico que le supone a la comunidad internacional esta actividad delictiva. Se ha analizado los focos de piratería

mas relevantes como son el Cuerno de África, Nigeria, el Golfo de Guinea y el Estrecho de Malaca⁹².

Aproximadamente el 80 por ciento de la circulación de mercancías a nivel mundial lo hacen por vía marítima, mediante 93.000 buques mercantes y con más de 6 millones de toneladas de carga. La piratería marítima supone una incidencia traducida a costes en este sector bastante importantes para la economía mundial. Los costes mas directos son los de los rescates pagados por los secuestros de buques, las primas extras de las compañías aseguradoras, los equipos de detección y protección de los buques, la planificación de nuevas rutas de viajes mas largas, la persecución de la piratería, la organización de oficinas para reducir la piratería y las fuerzas navales empleadas en las zonas de alto riesgo.

El pago por rescates representan el incremento mas espectacular en los costes de la piratería marítima, en los años últimos se han incrementado estos rescates por la piratería somalí. En noviembre del año 2010, el rescate más caro de la historia fue pagado en 9,5 millones de dólares, en Somalia para liberar el buque "Samho Dream", un petrolero coreano. También es de destacar el pagado para liberar el petrolero griego "MV Maran Centaurus", por 7 millones de dólares, el cual además contenía una carga de petróleo procedente de Arabia Saudi valorada en 162 millones de dólares. En el año 2005 estos gastos alcanzaron la cantidad de 150.000 dólares, en el año 2009 supuso 3,4 millones de dólares y en el año 2010 llego hasta los 5,4 millones de dólares. Además en los secuestros hay que evaluar el tiempo que los buques se encuentran inactivos. Por ejemplo hay buques que han estado 106 días y 150 días sin actividad, lo que incrementa las perdidas. Puede estimarse que pueden llegar a 50.000 dólares por día de inactividad. En los secuestros también hay que contratar los servicios de helicópteros o aviones privados para efectuar los pagos en metálico.

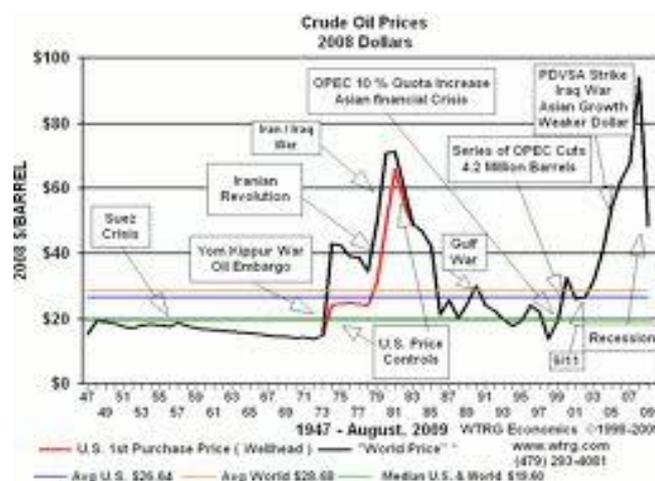
⁹² "The Economic Cost of Maritime Piracy". Anna Bowden. 2010.



Costes del pago del rescate en relación con otros costes.

Las compañías de seguro marítimas también han respondido a la piratería, incrementando las primas de los seguros contratados por los armadores de los buques, especialmente cuando estos navegan por las zonas de alto riesgo de piratería. Las compañías de seguros han definido cuatro primas extras en los seguros: Por navegar en zonas de guerra, de secuestros, primas por la carga y primas por el buque. La navegación en zonas de guerra supone un incremento en la prima del seguro y la zona del Golfo de Adén ha sido clasificada como zona de guerra por la Asociación Lloyds en mayo del año 2008. Desde esta fecha el coste de los seguros se ha incrementado en 500 dólares por buque y por viaje, suponiendo 150.000 dólares por buque y por viaje en el año 2010. Otras zonas como el Estrecho de Malaca fue considerada zona de guerra entre los años 2005 y 2006. En los secuestros, los seguros cubren a la tripulación pero no el buque ni la carga. El coste del seguro de la carga también se ha incrementado en las zonas de alto riesgo de piratería lo que se estima entre 25 y 100 dólares por contenedor en los pasados dos años. El seguro del buque cubre los daños físicos al mismo, colisiones, hundimiento, varada, fuego o piratería; pero debido a la piratería se han duplicado los precios de esta prima. Estimando que la zona del Golfo de Adén es transitada por unos 30.000 buques se estima que la piratería en cuestiones de seguros supone unos 3.213 billones de dólares.

El cambio de las rutas de viaje para evitar las zonas de riesgo de piratería también lleva sus costes, ya que muchos buques para evitar las costas de Somalia no viajan al través del Canal de Suez, desviando sus rutas por el sur del continente africano rodeando el Cabo de Buena Esperanza, viaje mucho mas largo. Por ejemplo la ruta de un petrolero desde Arabia Saudi a Estados Unidos a través del Cabo de Buena Esperanza supone 2.700 millas extras para el viaje y desde Europa hasta Asia puede suponer 6 días extras a un buque de pasajeros y de 15 a 20 días extras para un buque de carga. Esto supone en términos cuantitativos unos 3 billones de dólares por año.



Precios del petróleo

Los armadores de los buques también tienen que proteger su propiedad y tripulación de los ataques piratas y deben preparar sus buques con equipos de seguridad y/o personal cualificado cuando transitan por las zonas de alto riesgo. Se calcula que el total de costes en este punto es de unos 2,5 billones de dólares al año.

En las zonas de riesgo de piratería más de 27 países contribuyen con sus fuerzas navales a la protección de buques. Podemos citar las operaciones navales que hemos vistos como la Operación "Atalanta" de la Unión Europea, la Operación "Ocean Shield" de la OTAN, y la operación "Combined Task Force". En este escenario se encuentran más de 43 buques operando en el Cuerno de África y en el Océano Indico. Se estima que un buque de los Estados Unidos puede costar alrededor de 82.794

dólares diarios por operar en la zona lo cual supone por el total de buques alrededor de 1,3 billones de dólares al año, sin contar los servicios administrativos de las misiones citadas que se estiman en unos 2 billones de dólares por año.

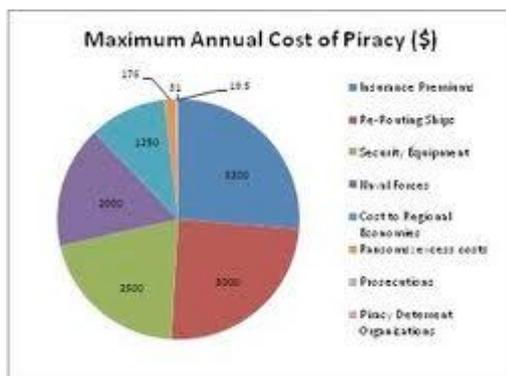
La persecución, detención y enjuiciamiento de los presuntos piratas en el año 2010 por ejemplo supuso 31 millones de dólares en costes.

Las organizaciones nacionales e internacionales que trabajan para solucionar el problema de la piratería también suponen un coste alrededor de 24 millones de dólares.

También existen otros costes secundarios (macroeconómicos) a los que afecta la piratería marítima, por ejemplo en Somalia se ha incrementado las importaciones a 23,8 millones de dólares mensuales y las exportaciones en 9,8 millones de dólares mensuales. También se ha incrementado el precio de los productos pesqueros. En Nigeria la industria del petróleo ha sufrido robos evaluados en 1,5 millones de dólares cada día.

La piratería marítima también afecta al precio de los alimentos, ya que éstos han sufrido una gran inflación en la zona, así un saco de 50 kilos de azúcar se ha incrementado en 4 dólares, los de harina también y los de arroz en 3 dólares.

El Canal de Suez (Egipto) también ha sufrido pérdidas debido al cambio de rutas de viajes por algunas compañías de transporte marítimo. En el Canal de Suez se paga aproximadamente entre 200.000 y 600.000 dólares por buque, dependiendo de su talla. Alrededor del 10 por ciento de los buques no pasan por este canal, por lo que Egipto ha perdido alrededor de 642 millones de dólares por año.



Distribución de los costes de la piratería marítima.

Como conclusión podemos indicar que el coste global de la piratería supone un coste ente 7 y 12 billones de dólares por año⁹³.

15. CONCLUSIONES.

En el aspecto de la seguridad marítima, los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, en Nueva York contra las Torres Gemelas, marcaron un antes y un después en la preocupación de los EEUU por su protección. Fue entonces cuando se puso un mayor énfasis en aquellos lugares en los que la protección podía debilitarse, es decir en los distintos puntos de ingreso al país tanto en las fronteras como en los puertos y aeropuertos, así como también el riguroso control de personas y de mercancías. La seguridad en los puertos fue considerada como una situación manifiestamente mejorable por todas las instituciones marítimas, especialmente por la propia IMO. La falta de control no era y es solo un problema de los países en vía de desarrollo, sino que forma parte de la realidad de la mayor parte de los puertos del mundo hasta la reforma del SOLAS y la aplicación del Código ISPS. Los principales puntos negros o débiles se deben al tránsito de peatones, camiones y vehículos en los recintos portuarios. No cabe duda de que el atentado de Al Qaeda a las torres gemelas tuvo sus repercusiones en la Seguridad Marítima creando un nuevo pilar que denominaremos Protección, que afecta tanto al buque como al recinto portuario⁹⁴. Estas medidas de protección se crearon mediante

⁹³ "The Economic Cost of Maritime Piracy". Anna Bowden. 2010.

⁹⁴ Francisco Piniella. "La Seguridad del Transporte Marítimo". Universidad de Cádiz.

resoluciones de la Organización Marítima Internacional, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima conocido como SUA hasta llegar al Código Internacional ISPS que forma parte del SOLAS.

El delito de piratería atenta contra el derecho a la vida, el derecho a la propiedad, al trabajo, a la seguridad y a la libre navegación marítima. La piratería es una violación de las normas del Derecho Internacional aceptadas por la Comunidad, es un mal que ha afectado miles de años a la humanidad y que sigue en aumento siendo actualmente un problema mundial de difícil solución⁹⁵.

*"Los machetes han sido sustituidos por rifles automáticos y en los hombros de estos hombres los loros han sido reemplazados por lanzacohetes"*⁹⁶.

La actual piratería se produce a nivel mundial en las zonas denominadas "zonas calientes del planeta", son países cuyas costas se encuentran bajo esta amenaza. En muchos puntos ha disminuido como en Latinoamérica y en el Estrecho de Malaca. La mayor causa es el sistema capitalista globalizado que produce desigualdades y descompensaciones económicas en muchas partes del planeta, el incremento de bio-combustibles mediante productos básicos como cereales, la pesca ilegal, que provocan la riqueza de los países desarrollados y empobrece a los subdesarrollados. Otro claro distintivo común en la piratería son los gobiernos corruptos o la falta de gobierno que encontramos en los países mas afectados por la piratería⁹⁷.

La situación de la piratería en el Cuerno de África, en primer lugar es producto resultante de una situación fallida en el territorio, es un Estado fracasado. En estos mares fallidos evolucionan los piratas, terroristas, los mas variados traficantes, etc. En el futuro también es probable que esta situación de trafico ilícitos y piratería se pueda dar en el Golfo de Guinea,

⁹⁵ "La piratería marítima. Un problema de actualidad". Sandra Mayela Sánchez Gómez.

⁹⁶ Helen Gibson. Revista Time. 1997.

⁹⁷ "La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional". Marca Coma i Forcadell. Facultad de Náutica de Barcelona.

debido a los buques que transportan hidrocarburos en la zona, situación que habría que empezar a reflexionar⁹⁸. Reconstruir Somalia va a tomar un esfuerzo muy grande, se necesita cooperación para poder llevarse a cabo, ya que los gastos serían enormes. Si se abandona a su suerte se dejaría la región en manos de la violencia. La piratería solo es el reflejo de la creciente pauperización del área⁹⁹. La corrupción generalizada en la administración y las dudas sobre la voluntad real de acabar con los piratas, no ofrecen garantías suficientes, máxime cuando no se cuenta con alternativas económicas al lucrativo negocio de la piratería¹⁰⁰.

Respecto a la persecución del delito, la piratería marítima es un acto de delincuencia común, un delito, y por tanto debe ser más propio su persecución de fuerzas policiales que de las fuerzas armadas, máxime si lo que se pretende es el enjuiciamiento de los presuntos autores de este delito de piratería¹⁰¹. La respuesta militar que los países externos están dando es comprensible pero esta aquejada de enormes limitaciones ya que esta actividad no es bélica. En este escenario faltan más policías y jueces, como en cualquier actividad delictiva¹⁰².

Si existe alguna perspectiva de paz en el futuro de Somalia, ésta estriba en la posibilidad de un gobierno de coalición que incluya voces tanto del Gobierno Federal de Transición como de los islamistas, quienes actualmente se oponen al mismo. Es necesario ampliar el diálogo sobre el futuro de Somalia y, en el corto plazo, valorar lo que se puede hacer a través de la diplomacia y el apoyo al desarrollo para detener a la piratería, incluyendo a partes interesadas que hasta ahora no han estado presentes¹⁰³.

⁹⁸ Fernando Fernández Fadon. "Piratería en Somalia: mares fallidos y consideraciones de la historia marítima". 2009.

⁹⁹ Román López Villacaña y Marco Almazán. "Somalia. Estado fallido y piratería marítima". 2009.

¹⁰⁰ "Crisis somalí, piratería e intervención internacional". Bacas Fdez y otros. Instituto Universitario Gutiérrez Mellado. 2009.

¹⁰¹ "Crisis somalí, piratería e intervención internacional". Bacas Fdez y otros. Instituto Universitario Gutiérrez Mellado. 2009.

¹⁰² José María Ruiz Soroa. "En torno a la piratería somalí".

¹⁰³ Laura Hammond. Profesora de Estudios de Ayuda al Desarrollo de la Facultad de Estudios Orientales y Africanos del Real Instituto Elcano. 2009.

Para la lucha contra la piratería es urgente ofrecer soluciones contra la impunidad y el enjuiciamiento de los piratas que pasan, por la reforma o adopción de normas internacionales que las Naciones Unidas deberían elaborar y los Estados ratificar en el plazo mas breve posible¹⁰⁴ . Las soluciones legales pasarían por aprobar un Convenio Internacional sobre la prevención y represión del crimen de piratería, con una nueva y amplia definición, estableciendo una jurisdicción universal para la persecución de este delito y la determinación de las competencias de jurisdicciones concurrentes. Otra propuesta estaría integrada por la modificación de la Convención de Naciones Unidas del Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, por lo que se refiere a la definición de piratería y competencias estatales para su enjuiciamiento. Y la tercera iniciativa supondría la creación por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas de un Tribunal Penal Internacional para el enjuiciamiento de los actos de piratería o uno especial para Somalia, en cuyo estatuto habría de definirse este crimen y establecerse las oportunas disposiciones sobre los principios generales del derecho penal, penas, organización del Tribunal y procedimiento. Aunque se trataría de la solución mas rápida, la persistencia en el tiempo de los actos de piratería y la existencia de la Corte Penal Internacional no aconsejan la proliferación de este tipo de tribunales temporales¹⁰⁵ .

¹⁰⁴ José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto. Doctor en Derecho. "La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal"

¹⁰⁵ José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto. Doctor en Derecho. "La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal"

16. BIBLIOGRAFIA Y FUENTES.

- SEGURIDAD PÚBLICA EN BUQUES DE PASAJE, Ricardo Marí y Alvaro Librán. UPC Ediciones 2003.
- LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE MARITIMO, Francisco Piniella. UCA Servicio de Publicaciones 2009.
- PLAN AFRICA 2009-2012, Gobierno de España, Ministerio de Asuntos Exteriores.
- JORNADAS SOBRE PROTECCION PORTUARIA, Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Vigo (España).
- RECOMENDACION DE 11 MARZO DE 2010 DE LA COMISION EUROPEA RELATIVAS A MEDIDAS DE AUTOPROTECCION Y DE PREVENCIÓN DE LOS ACTOS DE PIRATERIA MARITIMA Y LOS ATAQUES A MANO ARMADA PERPRETADOS CONTRA LOS BUQUES. Diario Oficial de la Unión Europea de 17 de marzo de 2010.
- MEJORES PRACTICAS DE GESTION PARA PREVENIR LOS ACTOS DE PIRATERIA FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA Y EN LA ZONA DEL MAR ARABIGO. Organización Marítima Internacional. MSC 1 de 4 de agosto de 2010.
- PIRATERIA EN EL CUERNO DE AFRICA (2005-2009). Gobierno de España. Ministerio de Defensa. Febrero 2010.
- CRISIS SOMALI, PIRATERIA E INTERVENCION INTERNACIONAL. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. 2009.
- LA SEGURIDAD MARITIMA Y PIRATERIA. José M. Treviño. Real Instituto Elcano. 2010.
- ORIENTACIONES PARA PROPIETARIOS DE BUQUES, ARMADORES Y CAPITANES RESPECTO DEL EMPLEO DE PERSONAL PRIVADO DE PROTECCION ARMADA (PPPA) A BORDO EN ZONAS DE ALTO RIESGO. Organización Marítima Internacional. MSC 89 anexo 3. 2011.
- LA PREVENCIÓN DE LA PIRATERIA EN AGUAS JURISDICCIONALES. Maria Paula Morelli. Centro Argentino de Estudios Internacionales.
- LAS LINEAS DE COMUNICACION MARITIMA. Revista Ejército. Diciembre 2010.

- LA NUEVA PIRATERIA EN LAS DIFERENTES COSTAS DEL TERCER MUNDO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Facultad de Náutica de Barcelona. 2009.
- DIRECTRICES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LA TRANSMISION DE INFORMACION SOBRE SEGURIDAD MARITIMA RELATIVA A ACTOS DE PIRATERIA Y OPERACIONES Y MEDIDAS PARA LA LUCHA CONTRA LA PIRATERIA. Organización Marítima Internacional. MSC 305. Anexo 30. 17 de Mayo de 2010.
- PIRATERIA Y TERRORISMO MARITIMO. Julio Albert Ferrero.
- ESTADOS FALLIDOS Y PROLIFERACION DE ACTOS CONTRA LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACION MARITIMA EN LAS AGUAS SOMALIES: PAPEL DEL ESTADO RIBEREÑO E IMPORTANCIA DE LA COOPERACION INTERNACIONAL. Julio Jorge Urbina. Universidad de Santiago de Compostela.
- DETENER LA PIRATERIA EN ALTA MAR. Revista United Nations Africa Renewal.
- EL TRATAMIENTO JURIDICO DE LA PIRATERIA MARITIMA EN EL ORDENAMIENTO JURIDICO ESPAÑOL. Gobierno de España. Ministerio de Defensa. Marzo 2011.
- MODERNA PIRATERIA MARITIMA EN EL OCEANO INDICO: UNA PERSPECTIVA. Borja Alonso.
- PIRATAS, ABORDAJES Y RESCATES EN EL SIGLO XXI LA SEGURIDAD MARITIMA A DEBATE. Capitán J. Francisco Garay.
- INFORME SOBRE PIRATERIA PARA EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA. Organización Marítima Internacional. 19 de marzo de 2010.
- RESPUESTAS A LARGO PLAZO A LAS AMENAZAS QUE PESAN SOBRE LA SEGURIDAD GLOBAL Comisión Europea. Dirección General de Desarrollo y Cooperación.
- SOMALIA. ESTADO FALLIDO Y PIRATERIA MARITIMA. Sistemas de Información Científica. 2009.
- PIRATAS EN EL HORIZONTE. www.amip.org.mx.
- ABC DE LA MISION EN SOMALIA. Real Instituto Elcano. Diciembre 2011.
- MANUAL NAVTEX. Organización Marítima Internacional. 2011.

- PIRATERIA EN SOMALIA: MARES FALLIDOS Y CONSIDERACIONES DE LA HISTORIA MARITIMA. Real Instituto Elcano. 2009.
- MANUAL CONJUNTO DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD MARITIMA. Julio 2009.
- CODIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACION DE LOS DELITOS DE PIRATERIA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES. Organización Marítima Internacional. Resolución A.992 de 22 de noviembre de 2011.
- GUINEA ECUATORIAL, EL GOLFO DE GUINEA Y ESPAÑA: CONSIDERACIONES GEOPOLITICAS Y DE SEGURIDAD. Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2011.
- DERECHO DE LA NAVEGACION. SEGURIDAD MARITIMA Y CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS. Erick Alejandro Oms.
- TERRORISMO MARITIMO Y LIBERTAD DE NAVEGACION. LA ACTIVIDAD DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL EN MATERIA DE PROTECCION Y LOS CLAROSCUROS DEL CONVENIO SUA Y DEL PROTOCOLO SUA DE OCTUBRE DE 2005. David Enríquez. Anuario Mexicano de Derecho Internacional. 2007.
- LA PIRATERIA EN SOMALIA UNA AMENAZA PARA LA SEGURIDAD INTERNA Y EXTERNA. Laura Hammond. Real Instituto Elcano. 2009.
- LA PIRATERIA MARITIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL. Revista actualidad jurídica Uria Menéndez. 2009.
- PIRATAS GLOBALIZADOS: VIEJAS PRACTICAS, NUEVOS DESAFIOS. Miguel Salvatierra. Revista Política Exterior. Marzo 2009.
- PIRATERIA EN EL CUERNO DE AFRICA. Organización del Tratado del Atlántico Norte.
- OPERACION ATALANTA. CECOPAC 2010.
- ASPECTOS OPERACIONALES DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERIA EN SOMALIA. Fernando del Pozo. Real Instituto Elcano. 2009.
- SOLICITUD DE AUTORIZACION CONGRESO DE LOS DIPUTADOS PARA LA PARTICIPACION DE UN CONTINGENTE ESPAÑOL EN LA OPERACION ATALANTA DE LA UNION EUROPEA PARA LUCHAR

CONTRA LA PIRATERIA EN AGUAS DE SOMALIA. Boletín Oficial de las Cortes Generales. 19 de enero de 2009.

- LA PIRATERIA MARITIMA. UN PROBLEMA DE ACTUALIDAD. Sandra Myela Sánchez. Universidad Francisco Marroquín de Guatemala.

-SEMINARIO AVANZADO DE SEGURIDAD PORTUARIA. Algeciras 2005.

- www.nato.int

- www.un.org