



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

**LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO  
INTERNACIONAL ANTE LA PIRATERÍA MARÍTIMA COMO  
CRIMEN EN LA SOCIEDAD GLOBAL**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

**LICENCIADA EN RELACIONES  
INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A :**

**DANIELA CRUZ GARCÍA**



**DIRECTOR DE TESIS:**

**DR. JUAN CARLOS VELÁZQUEZ ELIZARRÁS**

**Ciudad Universitaria, CDMX, 2018**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **Dedicatoria y agradecimientos**

A mis padres Alfonso y Lulú, por su amor incondicional, por siempre hacer hasta lo imposible por apoyarme a cumplir todas y cada una de mis metas, gracias por la confianza, disponibilidad, sacrificio y desvelos para darme lo mejor, por inspirarme y día con día guiarme para ser una persona de bien, tenerlos como padres es una bendición, son mi más grande ejemplo y sobre todo el motor principal de mi vida, jamás encontraré las palabras suficientes para agradecerles todo lo que me han dado, tenerlos es la bendición más grande de mi vida, los amo con toda mi alma.

A mi tía Paty por ser como una segunda madre para mí, por alentarme y creer en todo lo que puedo lograr y a mi tío Oscar porque con su fortaleza y valentía me ha demostrado que siempre se puede salir adelante, les agradezco mucho por estar en los momentos más importantes de mi vida y apoyarme en todo lo que han podido, los amo y están siempre en mi corazón.

A mi tío Juan por estar conmigo cuidándome y apoyándome siempre como un padre, gracias por ser parte de mis sueños, a mis primos Alonso y Viri por compartir grandes momentos, creer en mí y estar siempre a mi lado, a Juan por alentarme e impulsarme a cumplir mis metas y nunca dejarme sola, a ustedes gracias por traer la felicidad más grande de mi vida, a Oscar y Carmen por ser un ejemplo para lograr mis objetivos, a toda mi familia por sus consejos y palabras de aliento, los amo. A mis sobrinas Melissa, Romina e Isabella por llenarme de felicidad y día a día enseñarme algo nuevo, son una gran inspiración en mi vida y espero poder llegar a ser un ejemplo para ustedes, las amo infinitamente.

Finalmente agradezco a la Universidad Nacional Autónoma de México por forjarme académica y personalmente, sobre todo infinitas gracias a mi director de Tesis el Dr. Juan Carlos Velázquez Elizarrarás por el apoyo y la confianza brindada a lo largo de toda la carrera para finalmente poder llevar a cabo este proyecto.

## ÍNDICE

Introducción.....	5
<b>Capítulo 1. Descripción y evolución de la piratería marítima: fenómeno y delito en las Relaciones Internacionales.....</b>	<b>16</b>
1.1. Definición de piratería marítima.....	17
1.2. Orígenes y evolución de la piratería marítima.....	19
1.3. Grupos de piratas: tipos, clasificación y evolución.....	24
1.4. La piratería en la actualidad: el mar de Sulú.....	29
1.5. <i>Modus operandi</i> de los piratas.....	31
1.6. Procedimiento de liberación de un buque capturado por piratas.....	35
1.7. Consecuencias de la práctica de la piratería.....	36
1.8. Respuesta de la comunidad internacional.....	38
<b>Capítulo 2. La seguridad internacional y la seguridad marítima en la navegación y el comercio internacionales.....</b>	<b>42</b>
2.1. Concepto de seguridad internacional.....	43
2.2. Definición y diferencias entre seguridad y protección marítima.....	45
2.3. Estado actual de la seguridad marítima.....	50
2.4. Daños a la seguridad de la navegación y el comercio internacional.....	53
2.5. Contratos de seguro marítimo.....	57
2.6. Dinamismo de las actuales rutas comerciales.....	62
2.7. Medidas de seguridad en la navegación y el comercio internacional.....	65
<b>Capítulo 3. Marco jurídico y político aplicable a la piratería marítima.....</b>	<b>69</b>
3.1. El derecho internacional penal como marco jurídico general.....	70
3.2. Reglas internacionales en materia de persecución: jurisdicción universal...	74
3.3. La piratería como crimen internacional.....	79
3.4. Soberanía del mar territorial.....	85
3.4.1. Adopción de la figura de las 200 millas náuticas.....	89

3.4.2. Jurisdicción de las aguas interiores.....	91
3.4.3. Derecho de paso inocente.....	92
3.5. Condición jurídica de alta mar .....	95
3.5.1. Libertad de navegación .....	96
3.5.2. Principio de jurisdicción y competencias del Estado del pabellón .....	97
3.6. Políticas en materia marítima y respuestas institucionales .....	99

<b>Capítulo 4. Mecanismos de cooperación para el combate del problema y el papel de los organismos internacionales .....</b>	<b>101</b>
4.1. Concepto de cooperación internacional .....	102
4.2. Definición de cooperación marítima .....	104
4.3. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 .....	105
4.4. Convenio SOLAS .....	108
4.5. Convenio SUA.....	109
4.6. Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 .....	112
4.7. Organización Marítima Internacional .....	114
4.8. Organización de las Naciones Unidas.....	118
4.9. Estatuto de Roma.....	121
4.10. Otras organizaciones vinculadas a la seguridad de la navegación marítima .....	124
<b>Conclusiones.....</b>	<b>127</b>
<b>Prospectiva .....</b>	<b>133</b>
<b>Fuentes de consulta.....</b>	<b>136</b>

## **INTRODUCCIÓN**

La presente investigación radica en la importancia actual de la seguridad de la navegación y el comercio internacional ante la piratería marítima como crimen en la sociedad global pues, en el contexto de una sociedad internacional cada vez más interdependiente, la Piratería Marítima constituye una amenaza para la seguridad de la navegación y el comercio internacional al ser un crimen ancestral que continúa muy presente en el siglo XXI ya que en la actualidad, cerca del 90% del comercio internacional se efectúa por vía marítima, según lo refiere la *International Chamber of Shipping*,<sup>1</sup> cámara que agrupa a las principales compañías de transporte y servicio marítimo del mundo.

Dado que la seguridad marítima es el conjunto de medidas para la salvaguardia de la vida humana en alta mar, de la navegación, y del medio ambiente marino,<sup>2</sup> resulta un elemento de vital importancia para garantizar una óptima navegación que culmina con el logro de todos los objetivos planteados por los usuarios de los servicios marítimos, el carácter internacional de la actividad marítima obliga a que las medidas de seguridad dependan de todos los países que integran la comunidad mundial, pues desde la antigüedad ya se sancionaban diversos delitos en materia marítima, principalmente aquellos perpetrados en el desarrollo de la actividad comercial que los pioneros de la navegación realizaban.

Hoy en día el seguro de transporte marítimo es un elemento indispensable en la seguridad de la navegación y el comercio marítimo, al ser aquel por el que una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) por una suma establecida, dicho seguro cubre cualquier interés sometido a los riesgos por transporte a través de la navegación, asegurando mercancías transportadas contra diversos riesgos como: robo total y/o parcial, riesgos ordinarios de tránsito, maniobras de carga y descarga, bodega a bodega, estadía, mojadura, oxidación, avería gruesa entre otras; y en virtud de la importancia de la navegación marítima, algunas compañías aseguradoras

---

<sup>1</sup> Reyes Solís, Juan Roberto. El Universal. La relevancia de los puertos marítimos de México. Dirección URL: <http://archivo.eluniversal.com.mx/finanzas/93129.html>

<sup>2</sup> Suárez-Llanos Galán, Francisco. La seguridad marítima en la marina civil. Documento PDF.

adicionalmente han incluido coberturas específicas tales como averías, baratería del capitán o tripulación y/o piratería.<sup>3</sup>

Además se deben considerar las medidas de prevención, es decir, tanto la seguridad del propio buque o bien las condiciones de estabilidad, de estiba<sup>4</sup> de la carga, de flotabilidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contra incendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, así como la seguridad ante peligros externos al buque o a su carga, como lo son el propio mar y viento, el abordaje, secuestros, visibilidad, entre otros, principalmente en las rutas comerciales que atraviesan zonas marítimas donde los países ribereños no han desarrollado los medios adecuados para su efectivo control.

La descripción de las conductas tipificadas en las leyes como delitos es necesaria sobre todo en materia marítima por las características propias de cada uno de los tipos penales, de igual modo, son particulares por el ámbito en que se llevan a cabo, en el cual dependiendo del espacio geográfico marítimo en que se realicen, la nacionalidad y bandera de los sujetos y la unidad a flote que participen en los hechos, se determinará la aplicabilidad del derecho penal marítimo interno o el internacional penal.

Un delito puede ser definido como toda violación de los compromisos internacionales que justifique una represión penal o toda transgresión del Derecho Internacional entrañando sanción penal.<sup>5</sup> Los tipos delictivos del Derecho Internacional Penal son clasificados en: crímenes contra la paz, crímenes de guerra, y crímenes contra la humanidad, ante los cuales existen normas internacionales tales como las establecidas en el Estatuto de Roma, el cual ha funcionado por medio de la codificación de tipos, penas y reglas internacionales con el objetivo de evitar aquellos conflictos en que distintas autoridades pretenden

---

<sup>3</sup>Seguros de Transporte Marítimo. SafeCargo. Dirección URL: <http://www.segurodetransporte.mx/seguros-transporte-maritimo.php>

<sup>4</sup> Colocación y distribución de la carga en un buque.

<sup>5</sup> Lledo Vásquez, Rodrigo, *Derecho Internacional Penal*, Ediciones Congreso, Chile, 2000.

conocer o, en su defecto, desconocer un asunto en particular; y asimismo, busca hacer frente a las convergencias de leyes en el ámbito espacial que pudieran presentarse con motivo de una situación jurídica determinada en la que dos o más legislaciones de diversos Estados pretendan ser aplicadas por razón de territorio.<sup>6</sup>

Para el derecho internacional la piratería marítima se define, de acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), como todo acto ilegal de violencia o detención, cometidos con un propósito personal por la tripulación de un buque privado dirigidos contra un buque, personas o bienes a bordo, en alta mar o bien en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Dicha definición es usada por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, la cual tiene por objeto velar por la seguridad tanto de los viajes por mar como del transporte marítimo.

Asimismo la CONVEMAR argumenta que las penas a cumplir establecidas por el Derecho Internacional Penal dependen del derecho interno del Estado que haya apresado al buque, tal como lo menciona en su artículo 105, en el cual se expresa 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 esté en poder de piratas, y detener a las personas así como también incautar 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 los terceros de buena fe.”<sup>7</sup> Por lo cual en cualquier infracción internacional existe responsabilidad penal como consecuencia de un acto delictivo como la piratería, realizado ya sea por un individuo, un grupo de personas o bien por un Estado al incumplir las leyes establecidas para la seguridad de la navegación y el comercio marítimo.

---

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 105. Dirección URL: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

Hoy en día se considera que tanto la piratería como los crímenes contra la humanidad están sujetos a jurisdicción universal. Por lo tanto la piratería marítima es un crimen internacional de lesa humanidad, que atenta directamente contra la navegación y en consecuencia contra la integridad de las personas en alta mar, afectando directamente a la economía y por ende la estabilidad y seguridad del comercio internacional de los países inmersos en tráfico comercial a través de vías marítimas, vinculándose en muchas ocasiones con otras actividades delictivas tales como: el terrorismo, tráfico de armas, trata de personas y financiamiento de milicias.

Por lo general, los delincuentes tienen como principales objetivos a las grandes embarcaciones que transportan petróleo, químicos, buques con distintas cargas, ya sea refrigerada, a granel, de suministro, contenedores y pesqueros<sup>8</sup> por mencionar algunos; además cuando los piratas incursionan en los buques, generalmente tienen una buena idea de lo que buscan puesto que las bases de datos de las navieras son a menudo muy inseguras y en otros casos los servidores a bordo de los buques no pueden ser actualizados con regularidad, es decir que, los sistemas de navegación con los que cuentan los buques no tienen una constante conexión a internet debido a los largos periodos que pasan en alta mar, por lo que las bases de datos de los buques son muy vulnerables cuando sus sistemas se conectan nuevamente a internet.

Actualmente los piratas han comenzado a utilizar aviones no tripulados para explorar las vías marítimas buscando buques vulnerables que carezcan de guardias de seguridad o medidas como el alambre de púas como una manera de reducir el riesgo de los ataques piratas, dejando en desuso a los espías en los puertos y otros más que simulaban ser pescadores, para cometer los actos delictivos que ocasionan la pérdida de vidas, daños físicos o toma de rehenes entre la gente de mar, perturbaciones importantes para el comercio y la

---

<sup>8</sup> BBC Mundo. Así funciona la piratería, el sangriento negocio de US\$700 millones que afecta a la navegación mundial. Dirección URL: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294>

navegación, pérdidas financieras a los propietarios de buques, aumento de las primas de seguros y gastos de seguridad, mayores costos para los consumidores y los productores así como daños al medio marino.

De tal manera, los Estados ribereños tienen la necesidad de asegurar por medio de normas, el ejercicio firme e indiscutido de su soberanía para que pueda existir el debido orden en el mar, siendo indispensable la unificación de normas relativas a la navegación, ya que los Estados se encuentran obligados a implementar en sus buques instrucciones relativas a la utilización de señales, mantenimiento de las comunicaciones con los puertos, prevención de abordajes y la capacitación de las tripulaciones en caso de que se presente algún acto de piratería.

Debido a ello, es importante revisar el concepto de paso inocente, pues este comprende no sólo el derecho de navegar por el mar territorial sino también el de detenerse y fondear,<sup>9</sup> siempre que estas actividades constituyan incidentes normales de la navegación o sean consecuencias de una arribada forzosa, pues el paso inocente no debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño del cual se trate; por lo tanto, existe la posibilidad de detener a los buques que infrinjan las leyes para ser llevados a un puerto nacional y enjuiciar a los responsables.

En este sentido existen convenios y protocolos internacionales que implican una coordinación entre los buques, las líneas navieras y las instalaciones portuarias pues estas son el centro de la actividad marítimo comercial. El primero de ellos es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) que demuestra la importancia de la seguridad en las actividades marítimas, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) el cual se enfoca en la seguridad en la navegación desde el mantenimiento, equipamiento, administración y navegación del buque así como también el Código para la Protección de los Buques y de las instalaciones Portuarias (Código PBIP),

---

<sup>9</sup> Detener una embarcación por medio de anclas o pesos.

dirigido a la seguridad marítima para evitar posibles ataques en buques o puertos y que éstos no sean utilizados en la propagación de atentados hacia actividades que no guardan relación con la actividad marítima, así como el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes y el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores.

No obstante, no existe un orden en cuanto al establecimiento de penas en los diferentes países que han sido víctimas de actos de piratería en sus buques comerciales, tanto que en algunos otros, dicho delito no se encuentra tipificado, por lo que el procedimiento para sancionar a los infractores resulta muy difícil ante la falta de una regulación internacional, pues muchos Estados continúan luchando de forma individual por medio de recomendaciones o propuestas elaboradas para ello, ya que el derecho marítimo supranacional no regula suficientemente la piratería y, desde luego no existe una jurisdicción única y universal por lo que la necesidad de un tribunal internacional que dé una respuesta uniforme adquiere cada vez más mayor relevancia.

Ahora bien, es importante señalar que dentro de las ciencias sociales el tema a desarrollar es muy importante, ya que actualmente la piratería marítima representa un fuerte golpe al comercio, aumenta la economía informal y por ende daña a la economía productiva de un país, por lo que es uno de los principales temas a resolver por parte de los gobiernos, pues implica mantener tanto la estabilidad como el bienestar de la sociedad ante los riesgos actuales, a través del desarrollo y aplicación de instrumentos políticos y jurídicos que se enfoquen en la protección de las zonas marítimas vulnerables, los buques, la mercancía y la tripulación que efectúa el comercio internacional y con ello garantizar su seguridad.

Para las Relaciones Internacionales es un tema de suma importancia al abarcar cuestiones económicas, políticas y sociales, por lo cual es fundamental la promoción de la jurisdicción tanto internacional como universal para que sea aplicada de manera correcta por diversos organismos internacionales y con ello se

pueda garantizar la seguridad del comercio y la navegación marítima, asimismo es importante reforzar el marco legal referente a los seguros marítimos, ya que muchas veces éstos no cubren el delito de piratería.

En México el tema de la piratería marítima no representa un foco principal de atención, sin embargo al ser un país bioceánico el tema adquiere relevancia debido a que con ello se puede actualizar o bien, generar un marco legal de conformidad con la jurisdicción universal, que sea correctamente ejecutado para prevenir y sancionar todo tipo de actos delictivos en cuanto a la seguridad de sus puertos marítimos como de los buques y tripulación que efectúen el comercio en el país y por ende se tenga mayor certeza jurídica, política, económica y social que le permita al país tener mayores oportunidades de inversión en el sector marítimo y comercial.

La presente investigación parte de la relevancia que representa la seguridad marítima, tanto de la navegación como del comercio internacional, así como también conocer el *modus operandi* de los piratas, puesto que muchas veces la regulación jurídica de los espacios oceánicos no es universal, por lo cual existen contradicciones ante la presencia de actos delictivos como la piratería, además, dichos actos no pueden ser adecuadamente sancionados al ejecutar de manera errónea los distintos marcos jurídicos según sea el país en el cual se desarrollen.

Ante lo expuesto hasta ahora, se han generado diversas hipótesis con la finalidad de ser demostradas a lo largo de la investigación, principalmente se considera que la correcta aplicación de la jurisdicción universal en el desarrollo de la actividad marítima, ayudará tanto al combate como a la erradicación de la piratería marítima, mediante la utilización de recomendaciones y resoluciones legales que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad de la navegación y el comercio internacional.

De forma que, para reforzar la principal hipótesis se han generado tres más de apoyo en los siguientes términos: en primer lugar, la constante evolución del *modus operandi* representa un peligro para la tecnología utilizada en las embarcaciones ya que los sistemas de navegación son vulnerables al no ser constantemente actualizados impidiendo que la embarcación esté alerta ante cualquier tipo de problema; en segundo lugar, las resoluciones promovidas por organismos internacionales permiten a los Estados implementar mayores y mejores medidas y políticas sobre seguridad para prevenir, evitar y sancionar de forma adecuada cualquier tipo de acto delictivo en su navegación y por último se plantea que la cooperación internacional es indispensable para combatir la piratería marítima y fomentar el desarrollo de la navegación y el comercio entre la comunidad internacional.

Asimismo como objetivo central la presente investigación pretende analizar la jurisdicción universal aplicable a la seguridad de la navegación y el comercio internacional para reforzar el marco legal y las políticas marítimas que permitan combatir y erradicar la piratería mediante la cooperación internacional. Seguido de estudiar las principales causas del desarrollo de la piratería marítima a través del *modus operandi* de los delincuentes para conocer la respuesta de la comunidad internacional; identificar las medidas en la seguridad de la navegación y el comercio marítimo internacional para fomentar su aplicación a través de políticas marítimas, así como examinar los mecanismos y organismos de cooperación aplicables en materia marítima para combatir la piratería.

El presente trabajo de investigación utilizará para su análisis, algunos postulados enfocados en la evolución de los instrumentos jurídicos a partir de la cooperación entre los Estados en función al marco jurídico universal de las Naciones Unidas, sobre la seguridad de la navegación y el comercio internacional. De igual forma se proyecta estudiar autores de derecho internacional marítimo, especialistas en la seguridad marítima y comercio internacional, con el apoyo de instrumentos jurídicos como normas de derecho internacional, convenciones, resoluciones,

además de libros y revistas especializadas y visitas a los distintos Institutos de Investigación Jurídica y Económica además, de igual manera se analizará la aplicación del derecho interno e internacional para realizar una comparación que permita entender las causas y ofrecer posibles soluciones al problema.

Dicha investigación se divide en cuatro capítulos los cuales se describen brevemente a continuación. El primer capítulo corresponde a la descripción y evolución de la piratería marítima como fenómeno y delito en las Relaciones Internacionales, en éste se realizará una descripción desde los orígenes de la piratería marítima hasta su evolución actual, para con ello conocer y estudiar este fenómeno a lo largo de la historia y de esta forma entender tanto su evolución como su *modus operandi*, ya que resulta de gran interés conocer cómo desarrollan su proceso logístico y financiero para llevar a cabo tales actos delictivos, para lo cual el Derecho Internacional Penal será utilizado como marco jurídico general, además se tomará a modo de ejemplo al creciente problema de piratería marítima desarrollado en el mar de Sulú, ubicado en Malasia y posteriormente se analizará el procedimiento de liberación de un buque, en este caso se tomará como ejemplo el buque “*Feisty Gas*” capturado por piratas el 10 de abril de 2005 propiedad de una empresa de Hong Kong y se hará mención de las consecuencias de la práctica de la piratería marítima, finalmente se estudiará la respuesta de la comunidad internacional.

En el segundo capítulo se revisarán los conceptos de seguridad y seguridad internacional en el ámbito de la de la navegación y del comercio, porque es de suma importancia conocerlos para comprender las diferencias existentes entre seguridad y protección marítima y, de esta forma saber los daños que la piratería marítima le ocasiona al comercio internacional y sobre todo a la navegación, puesto que como se mencionó anteriormente, más del 90% del comercio internacional se desarrolla por vía marítima; además es necesario conocer más sobre los contratos del seguro marítimo debido a que la mayoría de ellos no incluyen en sus coberturas el delito de piratería afectando así en gran medida a

los buques contratantes por lo que no tienen seguridad, y esto es algo en lo que se debe trabajar si se quiere erradicar el problema al cual nos enfrentamos actualmente, por último se estudiarán las medidas que se aplican en la actualidad, mediante la participación de la comunidad internacional en la seguridad de la navegación del comercio internacional.

En el tercer capítulo se realizará un análisis jurídico político aplicable a la piratería, en este sentido el desarrollo del estudio de la jurisdicción universal resulta fundamental, pues ésta le concierne tanto al derecho interno como al internacional por lo que de esta forma se podrá aplicar a los crímenes internacionales, siendo la piratería marítima un delito internacional, y de esta forma se podrá castigar a los perpetradores, sin embargo la jurisdicción universal no es aplicada igualitariamente en todos los Estados por lo que es necesaria la cooperación de la comunidad internacional, además es conveniente también el conocer las políticas que se han creado en materia marítima en conjunto con algunas instituciones para lograr el orden y la estabilidad que se requiere.

Finalmente en el cuarto capítulo se estudiarán los mecanismos de cooperación internacional entre países, organismos y organizaciones para alcanzar metas comunes y de esta forma combatir la piratería marítima teniendo como base lo establecido en la Carta de las Naciones Unidas en la cual se plantea la creación de condiciones de estabilidad y bienestar para las relaciones pacíficas y amistosas entre naciones. De igual forma, en este capítulo se analizará lo más relevante de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), que si bien sirvió como base en cuestiones marítimas, ésta se encuentra desactualizada por lo que es importante trabajar en ello para que los Convenios sean congruentes con la realidad internacional en la cual nos encontramos, por último se señalarán las organización vinculadas a la seguridad de la navegación marítima, siendo la Organización Marítima Internacional (OMI) la más importante y también se hará mención a las acciones más relevantes llevadas a cabo con respecto a este problema.

**CAPÍTULO 1. DESCRIPCIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA:  
FENÓMENO Y DELITO EN LAS RELACIONES INTERNACIONALES.**

## 1.1. Definición de piratería marítima.

Desde la antigüedad, la definición universal de piratería ha sido la de “robo en alta mar o mediante desembarco del mar”<sup>10</sup> aunque históricamente, los piratas han carecido de acceso a fuerzas suficientes para emprender asaltos anfibios a gran escala, éstos se han concentrado en acciones de menor riesgo como capturar navíos sueltos o llevar a cabo secuestros y rescates de civiles ricos pero vulnerables en alta mar o en tierra, pues siempre han buscado un botín, preferiblemente dinero en efectivo.

Para el Derecho del Mar, la piratería es un delito de carácter internacional al ser considerado como un acto violento contra la tripulación que se encuentra en alta mar o bien, realizado por individuos de un buque que se han colocado fuera de jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional, haciendo uso de dichas embarcaciones de forma indistinta contra algún país sin tener comisión alguna legítima de guerra. De esta forma la piratería es un delito internacional que Glaser define como “todo hecho contrario al Derecho Internacional y de la manera nociva a los intereses protegidos por este derecho que entre las relaciones y los Estados se establece una regla atribuyéndose un carácter criminal.”<sup>11</sup>

Así pues, la piratería marítima no es algo del pasado ya que sigue constituyendo una amenaza para la navegación y el comercio internacional, por lo cual ha sido objeto de reglamentación desde 1958 en la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar, sin embargo es hasta la Convención de 1982 cuando el tema queda definido en su artículo 101, señalando que es “un acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos, cuando el

---

<sup>10</sup> Lane, Kris, Boletín Cultural y Bibliográfico. *Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el Siglo XVI*. Vol. 44. Núm. 75. 2007. Documento PDF.

<sup>11</sup> Rodríguez Núñez, Alicia. *El delito de la piratería*. ADPCP. Vol. I, 1997, p. 213.

buque o aeronave se encuentra en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.”<sup>12</sup> Cabe destacar que esta es la definición utilizada por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, la cual tiene por objeto velar por la seguridad tanto de los viajes por mar como del transporte marítimo.

La OMI clasifica los actos de piratería marítima en tres tipos, el primero de ellos es el robo armado de bajo nivel en el cual pequeñas bandas de delincuentes asaltan buques mercantes sobre todo por las noches al robar dinero y objetos de valor, el segundo corresponde al robo y asalto armado de nivel medio, en estas bandas criminales organizadas eligen a sus víctimas con la ayuda de cómplices en distintos puertos facilitando el delito, finalmente el tercer tipo es el secuestro criminal mayor, tema que es el principal interés del presente estudio, ya que en estas organizaciones criminales internacionales operan en distintos mares, lo cual les ofrece la capacidad de secuestrar grandes embarcaciones, sus cargas y su tripulación.

Haciendo referencia a la definición antes mencionada, consideramos que no está completa, en primer lugar porque no señala hasta dónde llega la jurisdicción de los Estados, lo que permite a los piratas la posibilidad encontrar y actuar en lugares sin jurisdicción, además éste no solamente atenta contra la seguridad de la navegación y el comercio marítimo sino que constituye una gran amenaza a la vida humana, por lo cual también debe ser considerado como un delito de lesa humanidad, asimismo es importante señalar que el objeto de la piratería es cualquier tipo de nave o aeronave y las personas y mercancías que se encuentran a bordo, pues no se realiza distinción entre naves o aeronaves privadas, de guerra o de Estado.

---

<sup>12</sup> Seara Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público*. Vigésimo Cuarta Edición. Editorial Porrúa. Av. República Argentina, 15. México, 2012, p. 301.

Por lo tanto la piratería marítima es un crimen internacional de lesa humanidad, cuya definición es dada por el Estatuto de Roma el cual será abordado con mayor profundidad en los capítulos siguientes, en dicho crimen se atenta directamente contra la navegación y en consecuencia contra la integridad de las personas en alta mar, afectando directamente a la economía y por ende la estabilidad y seguridad del comercio internacional de los países inmersos en tráfico comercial a través de vías marítimas, vinculándose en muchas ocasiones con otras actividades delictivas tales como el tráfico de armas, la trata de personas y el financiamiento de milicias.

## **1.2. Orígenes y evolución de la piratería marítima.**

La piratería es tan antigua como la navegación marítima, desde que hay comercio marítimo, hay embarcaciones y sobre todo depredadores de los mares, pues tan pronto como algunos hombres emplearon el mar como vía de transporte y comercio, otros decidieron aprovecharlo para desempeñar actividades ilícitas. Si bien la piratería marítima en el pasado era considerada como un problema grave de seguridad que afectaba a las ciudades portuarias y al comercio internacional en los siglos XV a XVIII, actualmente sigue siendo una gran problemática que amenaza tanto la libertad como la seguridad en el mar.

La palabra pirata proviene del griego “*peirates*”, que significa “esforzarse”, “tratar de”, “intentar la fortuna en las aventuras” y fue posteriormente recogida por los romanos para designar al depredador de los mares, se pueden encontrar referencias sobre los piratas en las inscripciones asirias, caldeas o cretenses, sin embargo la época de oro de la piratería se inicia en el siglo XV, con la apertura de nuevas rutas comerciales, prolongándose hasta que los Estados se hacen con armadas potentes en el siglo XVIII.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Rodríguez Nuñez, Alicia. *op.cit.*

Para muchos pueblos la piratería era una profesión comparable a cualquier otra que, además de riqueza proporcionaba aventura y prestigio, en algunos casos incluso, llegó a ser un fenómeno tan arraigado que comunidades enteras se dedicaban al robo en el mar a la depredación de otras localidades costeras, de modo que la piratería constituía un verdadero medio de vida similar al comercio o a la pesca.<sup>14</sup>

Sin embargo es importante mencionar que la piratería comienza a modificarse cuando las rutas de navegación y el transporte marítimo se ven afectados por los constantes ataques piratas a la par que el comercio disminuía, por lo cual la reglamentación jurídica del mar comienza a adquirir mayor importancia, por ello el significado de la piratería depende del contexto histórico en el cual tuvo origen.

En el mundo Mediterráneo el nacimiento de la piratería se dio a la par de la navegación marítima a través de saqueos de buques o toma de prisioneros mediante los cuales obtenían rescates o bien, los piratas eran utilizados en las guerras entre ciudades para con ello obtener mayores beneficios y ganar las batallas. En Grecia no se tenía definido el límite entre piratería y comercio de tal forma que el Herodoto daba igual significado al termino pirata, comerciante o navegante, por ello la piratería y la guerra eran consideradas como actividades nobles para los ciudadanos, caracterizando a la piratería de esa época no por actos de violencia sino por el robo de ganado de las islas.

Después con las Guerras Púnicas ocurridas en los años 264 y 146 a.C. en las cuales se enfrentaron las potencias del Mediterráneo, Roma y Cartago, la piratería incrementa considerablemente en Roma, ya que al no contar con una gran armada capaz de hacer frente a los cartagineses optaron por la contratación de piratas para obtener mayores beneficios a su favor y en consecuencia Julio Cesar fue prisionero de los piratas cilicios, obteniendo un pago a cambio de su liberación.

---

<sup>14</sup> López Lorca, Beatriz. Tesis Doctoral. *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. Universidad de Castilla-La Mancha. 2013, p.26.

Cabe destacar que en Roma la piratería constituía un gran peligro, porque impedía el comercio marítimo al Imperio, además las sociedades eran esclavistas, por lo que tanto la captura de personas como su venta, era una de las actividades principales de estos delincuentes. No obstante, dicha práctica no siempre se consideró como un crimen, ya que al estar en guerra y el hombre ser enemigo de otro, cometer cualquier acto en su contra no tenía repercusión alguna en muchos de los casos, ocasionando así el aumento de la piratería marítima.

Más tarde el Mediterráneo adquiere mayor atención, pues en el siglo VIII los piratas surcaron el Mediterráneo, desplazando la mayor parte de las actividades hacia el norte y occidente de Europa, dando paso a los piratas normandos o mejor conocidos como vikingos cuyo nombre significa "*parásitos del mar*", a infestar las costas, pues eran considerados como los más terribles guerreros de toda Europa, ya que cada uno de ellos estaba dispuesto a dar su vida en combate, sin embargo sus ataques culminan por distintos supuestos, entre ellos al aceptar la fe cristiana o bien sólo deseaban contactar con toda Europa de modo comercial y no con invasiones.

Posteriormente en el siglo XI arriban al Mediterráneo los dálmatas, duramente combatidos por Venecia, aunque cabe destacar que los árabes fueron los mejores navegantes de la época en el siglo IX pues abrieron la mayor ruta comercial entre la península Arábiga y China por encima de los vikingos por Europa.

Otro motor de la piratería fueron los reinos o países que rivalizaban por el control marítimo, debido a que no poseían la fuerza necesaria para competir a la par, vieron la piratería como una forma de entorpecer el tráfico de sus enemigos y por ende socavar su hegemonía.

La época dorada de la piratería inicia en el siglo XV con la apertura de nuevas rutas comerciales, prolongándose hasta que los Estados se hacen de armadas

potentes en el siglo XVIII. Anteriormente en el siglo XVI, la piratería adquiere una característica especial, la rivalidad entre España, Inglaterra, Francia y Holanda, destacando que los últimos tres pretendían hundir la economía española empleando como medio atacar los barcos que llegaban de América cargados de riquezas para conseguir sus fines. Los piratas se encontraban instalados en las Antillas Menores creando bases desde donde enviaban sus expediciones no sólo contra los barcos, sino también contra ciudades costeras las cuales atacaban y saqueaban en cualquier oportunidad que se presentaba.

En el Caribe del siglo XVI la piratería fue la forma de suplir la pobreza y el subdesarrollo industrial y tecnológico que en ese momento tenían los países europeos como Inglaterra, Francia y Holanda, de esta manera las embarcaciones españolas eran las que sufrían los constantes ataques pues se sabía de las riquezas provenientes de África que transportaban para no quedar fuera del reparto del mundo que intentaban los portugueses y los españoles.

Por otra parte en el siglo XVII aparecen aventureros en las costas americanas en busca de fortuna, éstos eran mercaderes, negros, bandidos y contrabandistas que navegaban por iniciativa propia dedicándose al saqueo de riquezas obtenidas por los españoles, por lo cual estaban instalados en Barbados y Jamaica aunque a finales del siglo XIX la amenaza se limitó a los mares del sur de Asia, la costa oriental de África y en las costas del Golfo de Guinea.

A lo largo del tiempo la piratería ha servido para acelerar la acumulación de riqueza y sobre todo para potenciar el desarrollo de los países, los cuales obtuvieron también conocimientos técnicos y científicos tales como la navegación a vela, el aprovechamiento de las corrientes marítimas, la construcción de barcos y la artillería, copiando así lo que fuera de mayor utilidad para secuestrar tanto naves como a los tripulantes y posteriormente obtener un rescate.

Para los siglos siguientes sólo perduraron algunos piratas aislados en costas de África, el Golfo Pérsico, China y Oceanía, en virtud de que la piratería se vio impotente ante el avance técnico de los medios de comunicación y organización defensiva que la mayoría de los países costeros desarrolló, de este modo Francia, Estados Unidos y particularmente Inglaterra, lograron prácticamente abolir la piratería.

Durante el siglo XX la piratería se ejerció sistémicamente en los mares de algunos países del tercer mundo, especialmente en las costas de Somalia, Indonesia y Malasia, alcanzando su máximo entre los años 1999 y 2003 en el Mar de China Meridional y en el Estrecho de Malaca.<sup>15</sup> Posteriormente gracias a los esfuerzos realizados por los estados costeros se logró avanzar en la desaparición de la piratería en los Estrechos de Malaca y Singapur, disminuyendo también en el Mar de la China Meridional, no obstante para el año 2008, la piratería resurgió en el Golfo de Adén y en la costa Este de Somalia, lugar en el cual se ha presentado el principal foco del problema actual de la piratería.

En el siglo XXI los ataques piratas se realizan con apoyo del sistema de posicionamiento global por satélite (GPS), empleando fusiles automáticos y lanzacohetes así como embarcaciones de alta velocidad.<sup>16</sup> Es importante destacar que algunos piratas simplemente son criminales oportunistas que operan en costas de estados débiles en cuanto a fuerzas armadas navieras, considerando su actividad como robo armado, otros forman parte de redes organizadas, de esta forma los principales objetivos de los piratas modernos continúan siendo el robo de la caja del barco, el secuestro del navío o bien de la tripulación o pasaje para obtener un rescate, el robo de la carga o el del propio buque, por lo cual los medios de comunicación prestan mayor atención a esta problemática que afecta a gran parte de la comunidad internacional.

---

<sup>15</sup> Ferrero, Albert Julio. *Piratería y Terrorismo Marítimo*. 336. XXVII: Semana de estudios del Mar.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p.337.

La piratería no sólo tiene un notable impacto en el comercio marítimo, en las industrias regionales también impacta en algunas de las rutas comerciales más importantes y activas del mundo, generando así un incremento notable en el costo de las primas de los seguros y los costos operativos de los buques, creando en consecuencia costos adicionales derivados de la modificación de las rutas más eficientes las cuales permiten realizar más trayectos en un determinado periodo de tiempo. Con ello es necesario hacer énfasis en la protección del transporte marítimo internacional y sobre todo en el comercio marítimo para combatir eficazmente el problema de la piratería.

### **1.3. Grupos de piratas: tipos, clasificación y evolución.**

Lo que hoy se conoce por pirata, es una forma de englobar un conjunto de marinos que con actuaciones similares tenían objetivos diferentes, si bien históricamente el pirata era un individuo que robaba por cuenta propia en el mar, el diccionario de la Real Academia Española define al pirata como “persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar”.<sup>17</sup> En principio los piratas eran mayoritariamente antiguos corsarios y militares desempleados, sin embargo con el paso del tiempo se unieron a ellos marinos mercantes, esclavos fugitivos, forajidos y jóvenes aventureros, todos ellos con un objetivo común, buscaban la libertad y sobre todo la riqueza.

La mayoría de los piratas actuaban en solitario y empleaban para sus fechorías barcos pequeños y muy rápidos, éstos eran denominados “*Fly Boats*” (Barcos voladores) de los cuales proviene la palabra filibusteros, con la cual se denomina también a los piratas. Dichos barcos estaban armados con 10 o 20 cañones teniendo como presa a los más pesados y lentos buques mercantes, por lo que la rapidez de sus embarcaciones les permitía atacar y desaparecer rápidamente, esquivando a cualquier navío de guerra que pretendiera enfrentarlos o apresarlos.

---

<sup>17</sup> Diccionario Real Academia Española. *Definición de pirata*. En línea. Dirección URL: <http://dle.rae.es/?id=T8ktrp2>

Su principal táctica era el uso de balas de cañón unidas a cadenas, las cuales se extendían al ser disparadas, causando así grandes daños, obligando a sus víctimas a detenerse y en consecuencia ser fácilmente abordados, además tras combatir con la tripulación los piratas les brindaban la oportunidad de unirse a ellos, ya que la otra opción era la muerte, por lo que la mayoría decidía unirse a la tripulación pirata.

Si bien, en la mayoría de los casos los piratas se retiran después de saquear el buque y robar a sus tripulantes y pasajeros, en ocasiones, cada vez más frecuentes, también secuestran a los tripulantes para solicitar un rescate a los familiares y las empresas navieras. Actualmente sus blancos preferidos suelen ser los remolcadores, los buques tanques, los transportes de contenedores, los buques de recreo, al igual que los buques pesqueros de altura, por ser lentos y fáciles de abordar aunque se aventuran, incluso, contra grandes petroleros y trasatlánticos.

Además es importante señalar que hoy en día se especializan en mercancías valiosas y fáciles de vender como el pescado, minerales o derivados del petróleo, o bien a traficar con vidas humanas, en el caso de tripulaciones de países dispuestos a pagar lo que se pida para rescatar a sus nacionales, lo que a su vez, ha dado nacimiento a una nueva profesión de “mediador”, por lo que bufetes de abogados, consultorías, antiguos oficiales del ejército, entre otros, han encontrado en este fenómeno una importante fuente de ingresos.<sup>18</sup>

No obstante es importante hacer mención de la diferencia existente en los términos de pirata, filibustero, bucanero o bien corsario ya que comparten similitudes y aunque existen diferencias entre ellos, todos son tipos de piratas en diferentes contextos.

---

<sup>18</sup> Sobrino Heredia, José Manuel. Derecho Internacional Público. *Piratería y Terrorismo en el Mar*. Universidad A. Coruña. España. p. 85.

Un filibustero, según el Diccionario de la Real Academia Española, es un “pirata que por el siglo XVII formó parte de los grupos que infestaron el mar de las Antillas” o bien se denominaba de esta forma al “hombre que trabajaba por la emancipación de las que fueron provincias ultramarinas de España”.<sup>19</sup> Empeorando de esta manera las condiciones de mantenimiento de las colonias del Imperio, pues como recordaremos el Imperio Español fue el más extenso de la historia por lo cual resultaba muy difícil controlarlo en su totalidad, ya que sus posesiones no tenían suficiente vigilancia, situación que fue aprovechada por los filibusteros.

Los filibusteros tenían muchos lugares para esconderse en el Mar Caribe debido a la gran cantidad de islas que ahí se encuentran, al mismo tiempo era fácil mantenerse al margen de las leyes escondiéndose cerca de una zona de paso de los galeones españoles llenos de riquezas. También eran considerados como los más violentos, pues utilizaban la tortura para obtener las riquezas de aquellos que se negaban a colaborar con ellos, por tanto podemos decir que los piratas filibusteros actuaban por su propia cuenta, ya que éstos nunca contaron con el permiso de su respectivo gobierno para delinquir e invadir territorios ajenos a mano armada.

Por otra parte encontramos a los bucaneros quienes en origen eran emigrantes en su mayoría franceses y holandeses, los cuales se asentaron en la parte occidental de la isla de la Española y en la Isla de la Tortuga, dedicándose al contrabando y a la venta del “*boucan*” un tipo de carne de res ahumada, apreciada por los marineros y del cual deriva su nombre, ya que se dicha carne se conservaba durante mucho tiempo siendo ideal para los viajes largos en barco, aprovechando tal situación para cometer actos de piratería cuando se presentara una buena ocasión, pues se encontraban situados en posiciones estratégicas de paso de

---

<sup>19</sup> Diccionario Real Academia Española. *Definición de filibustero*. En línea. Dirección URL: <http://dle.rae.es/?id=HumCXYb>

barcos con todo tipo de bienes, además se dice que se dedicaban al saqueo de posesiones españolas en ultramar.

Con el tiempo, los bucaneros de la Isla de la Tortuga compaginaron el contrabando con el asalto a los pequeños mercantes españoles que surcaban el estrecho Paso de los Vientos, entre Cuba y la Española. Viendo una oportunidad de debilitar a su rival, Francia decidió colonizar oficialmente el asentamiento de los bucaneros en la Española y la Isla de la Tortuga, a partir de entonces, se convertirían en bases militares desde las que sus corsarios atacarían a los españoles. Debido a este peculiar origen, los corsarios franceses serán llamados también bucaneros y pronto el vocablo pasará a denominar a todos los corsarios y piratas que atacaban las colonias españolas durante el siglo XVII.<sup>20</sup>

Los bucaneros preferían el ataque por sorpresa contra las ciudades coloniales españolas, ya que en esos lugares reunían el tesoro antes de embarcarlo y era más sencillo reunir a más bucaneros para formar flotas de barcos piratas y atacar dichas ciudades, cometiendo todo tipo de atrocidades, desde tortura hasta la muerte, para que sus víctimas les entregaran su dinero o bien todos los objetos de valor con los cuales contaban.

Una de las principales bases donde los corsarios y bucaneros formaban sus alianzas era la Isla de la Tortuga, en esta isla, se fundó una curiosa asociación entre bucaneros de distintas nacionalidades, la denominada “Cofradía de los Hermanos de la Costa”.<sup>21</sup> La asociación contaba con leyes propias establecidas en su Código de Honor de los Hermanos de la Costa, había igualdad entre ellos y las decisiones eran tomadas de forma democrática y sobre todo algo que era muy importante antes de zarpar, ya se tenía acordado el reparto del botín.

---

<sup>20</sup> Martín García, Marco Antonio. Senderos de la Historia. Piratas y Bucaneros famosos de los siglos XVII y XVIII. 2008.

<sup>21</sup> *Ibíd.*

Finalmente encontramos a los corsarios, quienes eran individuos con una embarcación armada y equipada por particulares, podían ser piratas por vocación o bien por alguna circunstancia temporal, sin embargo se distinguían del bandido común del mar, al gozar de la licencia de un soberano, un gobernador o alguna otra entidad que autorizaba el pillaje al comercio marítimo de tal nación, reino o ciudad enemiga, colocando al corsario en la condición de un buque de guerra, la cual permitía a sus propietarios quedarse con el botín y repartirlo con su rey.

Dichas licencias son conocidas como Patentes de Corso y fueron una respuesta medieval a la ausencia de una policía marítima manejada por un estado o imperio dominante o bien por tribunales internacionales de justicia. La práctica del corso nació en el siglo XV aunque pronto se generalizó entre las potencias navales hasta mediados del siglo XIX, por lo cual se reservaron a los súbditos de la nación beligerante, también se denominó buque corsario a aquel buque de guerra que operaba con independencia, dedicado al ataque del tráfico marítimo enemigo, cabe mencionar que este método fue utilizado por las naciones para obtener mayores riquezas principalmente de América hacia España.

Con base a lo antes expuesto, podemos decir que existen ciertas diferencias entre un pirata y un corsario, la piratería es principalmente una actividad criminal contra el propio buque y no parte de ningún tipo de autorización a diferencia del corso, siendo esta una acción en contra de los enemigos del Estado que concede la Patente de Corso, además el corso debe cumplir con una serie de obligaciones que son dictadas por el monarca que le concedió la patente y de esta forma repartir el botín, mientras que el pirata no tiene que repartirlo con ninguna autoridad.

#### **1.4. La piratería en la actualidad: el mar de Sulú.**

Poco se habla de los mares de Sulú y Célebes que comprenden aguas oceánicas comunes a Indonesia, Filipinas y el estado oriental de Sabah, en Malasia<sup>22</sup> sin embargo este estrecho de mar podría convertirse en una región sumamente peligrosa para la navegación, ya que se tiene el registro desde marzo de 2016 de una oleada de incidentes de secuestros extorsivos en dichas aguas, según un informe de la Oficina Marítima Internacional (IMB), registrando así 191 casos de piratería, considerándola como la región más peligrosa.

Según Swee Lean Collin Koh,<sup>23</sup> experto en defensa marítima internacional, en 2011 hubo un total de 237 incidentes reportados en el área, por lo cual se comenzaba a considerar que la piratería frente al Cuerno de África había comenzado a disminuir significativamente, no obstante el número de ataques en el mar de Sulú contradice dicha tendencia, ya que si bien los incidentes son menores en el área con 191, el número de personas secuestradas se triplicó, es decir de 19 personas se pasó a 62, por lo que el mar de Sulú es un foco rojo de incidentes de piratería.

Ante tal situación, la Oficina Marítima Internacional señaló que el secuestro de tripulación de buques mercantes en el mar de Sulú y su traslado al sur de Filipinas representa un aumento notable en los ataques, además realizó una serie de recomendaciones a los armadores para que eviten el mar de Sulú y que pasen por el oeste de la isla de Borneo, pues en noviembre del 2016 un carguero recibió disparos de piratas que no pudieron abordar el barco y anteriormente los tripulantes habían sido secuestrados en tres ataques sobre remolcadoras y barcasas vulnerables que navegaron a baja velocidad.

---

<sup>22</sup> BBC Mundo. ¿Es esta una de las regiones más peligrosas del mar? Abril 2017. En línea. Dirección URL: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39443561>

<sup>23</sup> Investigador del Programa de Seguridad Marítima del Instituto de Defensa y Estudios Estratégicos, parte de la Escuela de Estudios Internacionales S Rajaratnam, Universidad Tecnológica de Nanyang, con base en Singapur.

Los ataques en la región son atribuidos principalmente al grupo extremista Abu Sayyaf<sup>24</sup> del sur de Filipinas aunque otros parecen ser obra de simples bandas criminales, por lo cual la evolución de su *modus operandi* es lo que resulta ser de mayor preocupación. En un principio sus blancos eran embarcaciones fáciles de abordar y sobre todo lentas, como los remolcadores y barcas cargados de carbón que típicamente navegan desde Indonesia hasta Filipinas, sin embargo últimamente se han aventurado al intentar abordar naves más grandes en la región, un ejemplo claro de la situación fue el asalto a un carguero de alta capacidad de bandera surcoreana, que fue atacado frente a las costas del sur de Filipinas en octubre de 2016.

Ante tal situación Indonesia, Malasia y Filipinas han emitido comunicados conjuntos a raíz de una serie de reuniones de alto nivel entre los mismos, por lo cual se tiene pensado crear el Acuerdo de Cooperación Trilateral (TCA), no obstante éste no ha progresado tan rápido como se esperaba aunque se ha empleado un plan modelo de patrullas conjuntas en el estrecho de Malaca y Yakarta, iniciando una nueva propuesta y sobre todo dándole énfasis a la implementación del TCA dado que muchas víctimas del secuestro han sido indonesios y la principal problemática es que no habrá un progreso hasta que haya una garantía de seguridad por parte del gobierno de Filipinas.

Ambos países forjaron un acuerdo basado en el tratado limítrofe de 1975 el cual permite a las fuerzas indonesias ir en persecución dentro de territorio filipino y ante la creciente amenaza del Estado Islámico aceleró las medidas entre los tres países, incluyendo un acuerdo para dar lugar al establecimiento de puestos de comando en Filipinas, Malasia e Indonesia. Además es importante hacer mención que los navieros internacionales se han mantenido alejados de la región por los constantes ataques, dejando a la región sumamente necesitada de inversión extranjera.

---

<sup>24</sup> Movimiento separatista y yihadista cuyo escenario de operaciones se encuentra en el sur de Filipinas, principalmente en las islas de Joló, Basilán y Mindanao.

Asimismo Manila ha solicitado a China y a Estados Unidos que contribuyan con la seguridad marítima en aguas internacionales de la región, en consecuencia en el mes de marzo, Indonesia, Malasia y Filipinas finalmente acordaron patrullar el propuesto corredor de tránsito para que los navieros puedan transitar libremente por la región, además de que si la ruta continúa cerrada debido a la alta incidencia de los casos de secuestro, el flujo de mercancías resultaría muy costoso para los comerciantes internacionales.

En caso de que el TCA tenga éxito los tres países podrán comprobar ante la comunidad internacional que los mares de Sulú Célebes no son como Somalia, demostrando su capacidad de hacer de lado sus preocupaciones políticas y diplomáticas en aras de enfrentar una amenaza común, además se deben preparar a los capitanes y las tripulaciones de las embarcaciones, para evitar ser abordados e informar inmediatamente su situación para combatir a los piratas pues, es una situación que requiere de toda la atención y compromiso de las autoridades para erradicarla.

### **1.5. *Modus operandi* de los piratas.**

Cada grupo de piratas opera de distintas formas, sin embargo de los piratas de Somalia se tiene mayor información y es a partir de su *modus operandi* que el resto de los piratas han ido adaptando ciertas prácticas, ya que con el paso del tiempo los piratas han evolucionado y cada grupo dispone de una estructura de inteligencia con sus propias redes de información distribuidas en distintos países, éstos son los encargados de informar al cuartel general para que en conjunto decidan sus próximos objetivos.

No obstante, los piratas también se disfrazan de pescadores para lograr engañar de manera más eficaz a sus víctimas, utilizando las mismas embarcaciones y sobre todo causándoles daños a los verdaderos pescadores de la región, puesto

que en operaciones anti-piratería sus embarcaciones resultan destruidas dejando consecuencias desastrosas para su pobre economía.

Los piratas atacan generalmente a los barcos desde distintos puntos, en grupos de tres o cuatro embarcaciones muy rápidas, ellos van armados con fusiles de asalto tipo AK-47, ametralladoras, granadas, y de lanzagranadas tipo RPG-7<sup>25</sup> además incorporan a sus embarcaciones distintos medios electrónicos como radares, teléfonos móviles, satélites o bien GPS, de esta manera los piratas tienen un amplio control sobre la navegación al momento de sus ataques.

La inteligencia es obtenida por medio de internet así como el seguimiento de la prensa y otras fuentes de información, complementándola con la investigación de los intermediarios que tienen en distintos puntos estratégicos, sumada a la información de estos con la de los medios de comunicación, mejorando así su capacidad de presión sobre los responsables de la seguridad del buque y de las personas.

Otra de las formas usuales para obtener información es la recopilación estratégica y detallada que ofrecen los gobiernos que envían medios aeronavales para combatirlos, ya que con ésta los piratas tienen a su disposición tanto el número, tipo, capacidades e incluso movimientos de las unidades navales y aéreas que son enviadas a la zona.

Una vez en acción, dos o tres embarcaciones piratas son enviadas a la ofensiva mientras que otra actúa como apoyo logístico al ataque, posteriormente tras intimidar al buque con disparos en caso de que ése se detenga, será abordado con una escalera telescópica de aluminio, reduciendo a su tripulación y remolcando las embarcaciones, en consecuencia el buque será dirigido hacia algún fondeadero-santuario en la costa de la región en la cual se encuentren,

---

<sup>25</sup> MacKinlay,Alejandro. Real Instituto Elcano. *La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral*. 2010.

ocasionalmente los asaltos suelen ser en puntos extremos, pues la gran mayoría de los incidentes ocurren al anochecer aunque los asaltos al amanecer están tomando mayor fuerza.

Normalmente, tratan de colocarse en las zonas de proa o de popa y una vez en posición, lanzan cabos con garfios en los extremos que se enganchan firmemente en cubierta y les permiten subir. Si el barco tuviera una entrada más baja que la cubierta principal, se colocarían por esa zona para tratar de entrar por esa apertura. Si el buque se encuentra parado, lo suelen intentar por la popa. Si los piratas consiguen embarcar, robarán todo lo que encuentren, equipamiento del barco, cabos, redes, materiales y si además consiguen entrar en la zona de los camarotes, también se llevarán cualquier cosa de valor que la tripulación lleve a bordo.<sup>26</sup>

Uno de los datos más curiosos que se tiene sobre los piratas de Somalia, es que se ha constatado que los piratas somalíes utilizan una droga denominada “*khat*”<sup>27</sup> la cual les ayuda a pasar semanas al sol en altamar, dicha droga es un estimulante elaborado a partir de un arbusto de África Oriental con el mismo nombre que se consume de forma generalizada en Somalia, como efectos tiene la euforia y la pérdida del apetito.

Los piratas suelen tener entre 17 y 32 años de edad, aunque ocasionalmente se conoce que han participado menores e incluso ancianos, de igual forma en muchas ocasiones no se puede determinar si se trata de piratas o meros tripulantes de algunos buques nodriza, ya que según se sabe el primer pirata que aborda el barco es quien lo reclama en nombre de su milicia y en recompensa recibe una parte especial del rescate que consigan obtener.

---

<sup>26</sup> Forcadell Marta. Universidad Politécnica de Cataluña. Facultad Náutica de Barcelona. *La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*. 2009.

<sup>27</sup> Vicente Álvarez, Francisco José. Premios de Defensa 2013. Trabajos Seleccionados. *Seguridad Marítima y Piratería*. Documento PDF. En línea. Dirección URL: [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2013\\_INVES\\_01\\_B\\_01.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2013_INVES_01_B_01.pdf)

Cuando los piratas se encuentran próximos a sus objetivos disparan granadas y abren fuego con fusiles para intimidar e intentar sorprender a la tripulación del buque para posteriormente colocar escalas de aluminio en los costados y a continuación abordar el barco, una vez a bordo suelen disparar al aire para reducir la tripulación y apoderarse por completo del buque, pues esta táctica de intimidar a la tripulación suele ser la más efectiva.

Por otra parte la piratería del África Occidental y la sudamericana se enfoca más en los buques que se encuentran fondeados, los piratas llevan armas de fuego y la violencia es un poco superior al de la piratería asiática. El botín suele ser dinero, efectos personales, mercancía transportada y los equipos de navegación con los cuales cuenta el buque, por lo que los ataques parecen ser planeados previamente.

Ahora bien el ataque más común en la piratería asiática se basa en la navegación de buques cercanos a tierra, abordándolos por la noche desde lanchas rápidas, llevándose con fuerza o violencia mínima dinero y objetos de valor tanto del barco como de la tripulación, además los piratas tienen una gran habilidad para abordar el buque y la violencia no es muy extrema en sus actos, empero es importante señalar que ésta aumenta considerablemente en aguas indonesias, tal como es el caso del mar de Sulú.

Finalmente es importante decir que muchos de los secuestros no son asistidos de manera inmediata, pues los lugares en los cuales se llevan a cabo los secuestros no son de fácil acceso para los buques de rescate, de esta manera podemos ver la importancia de la cooperación de la comunidad internacional pues la piratería marítima debe ser combatida de manera contundente para que los incidentes finalicen y tanto la tripulación como las embarcaciones tengan seguridad marítima.

## 1.6. Procedimiento de liberación de un buque capturado por piratas.

La forma principal de liberación de un buque es pagando su rescate y para hacerlo existen complejas redes internacionales de intermediarios pudiéndose hacer en efectivo, por medio de transacciones, o bien con transferencias de barco a barco. Ejemplo de ello podemos mencionar al buque “*Feisty Gas*” capturado el 10 de abril de 2005 propiedad de una empresa de Hong Kong, petrolero que transportaba gas licuado y que posteriormente fue conducido a la costa de Somalia. El propietario comenzó a negociar con los secuestradores y el 18 de abril envió un representante a Mombasa pagando el rescate exigido por un valor de 315.000 dólares, en los siguientes plazos: 150.000 dólares el 20 de abril, 150.000 dólares el 22 de abril y 15.000 dólares el 25 de abril.<sup>28</sup>

Una vez que los propietarios entregaron el dinero, una firma privada de seguridad toma el control del asunto, se alquila un barco remolcador para dirigirse al norte hacia aguas somalíes, el personal de seguridad viaja con las bolsas de dinero y con armamento suficiente para mantener su recompensa a salvo, una vez realizado dicho procedimiento los piratas se quedan solos para contar libremente su dinero.

El dinero obtenido en cada secuestro se divide en varias partes las cuales van dedicadas a la compra de armas, a los propios piratas a modo de usufructo o bien a los caudillos y sus milicias aunque no se debe dejar de lado que el reparto también considera a los intermediarios nacionales o extranjeros con los que cuentan, según un informe de la Organización de las Naciones Unidas (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.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> *Op. cit.* Forcadell Marta. p.155.

<sup>29</sup> *Ibíd.*

Para el año 2008 y, más concretamente al período que comprende los 11 primeros meses del año, la ONU estima entre 25 y 30 millones de dólares el dinero pagado en rescates a los piratas, otras fuentes como el periódico *Lloyd's List* cifran en 50 millones de dólares la cuantía total de los rescates en ese año, en ese sentido podemos señalar que a los piratas les interesa mantener con vida y en las mejores condiciones a los rehenes secuestrados para no entorpecer la negociación de rescate con la naviera correspondiente, además éstos no dejan de lado la posibilidad de recurrir a la violencia si consideran que va a producirse una operación de rescate.

Ante tal situación considero contraproducente el pago que se realiza por el secuestro de los buques pues, si bien gracias al mismo los tripulantes y la carga de los buques son liberados, el dinero que reciben los delincuentes contribuye a que sigan repitiendo el delito dado que, como se menciona anteriormente el pago que reciben ayuda al financiamiento de su negocio lo cual perjudica los esfuerzos realizados por la comunidad internacional para combatir la piratería marítima.

### **1.7. Consecuencias de la práctica de la piratería.**

Para conocer el significado y alcance de la piratería es fundamental tener en cuenta que la mayor parte del tráfico marítimo mundial transcurre por las vías marítimas, de allí la importancia de la seguridad en las mismas. Además la constante proliferación de ataques ocasiona el incremento del costo de las primas de los seguros sobre la carga, pues el traspasar dichos costos repercute directamente en los consumidores, quienes no están dispuestos a pagar cantidades extras que no garantizan por completo la seguridad de la carga de sus embarcaciones ni la de sus tripulantes.

Es menester tener en cuenta que los focos donde se concentra esta violencia en el mar no se encuentran en la periferia del mundo, sino que afectan a importantes rutas marinas vitales para el comercio mundial. Su gravedad se incrementa por

situarse en zonas donde las autoridades estatales no están en condiciones de ejercer con plenitud y exclusividad la soberanía, o bien porque prefieren compartir los frutos de este tipo de delincuencia.

En la piratería, la industria marítima es el principal sector afectado, pues se han tenido que poner en marcha medidas de autoprotección en los buques, hacer frente al crecimiento de las primas de los seguros y utilizar rutas alternativas más largas y con ello evitar las aguas infestadas de piratas, todo ello en un contexto de crisis económica, con el mercado de fletes a la baja. Además la reducción del comercio marítimo ha dado lugar a un excedente de buques disponibles para la navegación.

Estados débiles incapaces de asegurar el control marítimo, mercados accesibles, medios aptos y disponibles para los delincuentes e información sobre los tráfico, existencia de ciertas prácticas ligadas al comercio marítimo, como la falta de fiabilidad de los documentos marítimos, los pabellones de conveniencia, la multiplicación de puertos francos, el transbordo de contenedores y una cierta ley del silencio en el sector marítimo, explican el renacimiento de la piratería, todo ello lleva a que determinadas costas se vean infestadas de bandidaje, pillaje y secuestros marítimos que se escapan a la jurisdicción universal y se mueven en un entorno de grave impunidad.<sup>30</sup>

Ante tal situación es fundamental que se reconcilien los intereses del sector público y privado, representando a las compañías navieras, armadores, propietarios de las cargas y sobre todo en las compañías de seguros así como en cualquier otro colectivo de la industria del transporte marítimo. De igual forma se debe considerar que los efectos de la piratería trascienden al grave daño a las personas y bienes particulares involucrados en los distintos casos, afectando severamente a la navegación marítima y al transporte de mercaderías como ya se ha hecho mención.

---

<sup>30</sup> *Op. cit.* Sobrino Heredia, José Manuel. p.143.

Otra de las consecuencias de la piratería es el coste económico que le supone a la comunidad internacional, pues más del 90% del transporte de mercancías se realiza por la vía marítima, por lo cual dicha actividad delictiva supone costes importantes, principalmente los rescates pagados por los secuestros tanto de buques, mercancías como de la tripulación, las primas extras de las compañías aseguradoras, equipos de detección y protección de los buques y la planificación de rutas de viajes más largas así como la persecución de los piratas.

Además es importante tener en cuenta que en cada secuestro se debe evaluar el tiempo que los buques se encuentran inactivos, pues en algunos casos puede ser desde 30 minutos hasta semanas enteras, lo cual se traduce en pérdidas económicas, ya que se estima que por día de inactividad la pérdida es de alrededor de 50.000 dólares, sin dejar de lado el pago extra por los servicios que se tengan que contratar para efectuar cualquier tipo de rescate, de esta manera el diseño de rutas para evitar las zonas peligrosas también incrementa considerablemente los costos.

### **1.8. Respuesta de la comunidad internacional.**

Dado que los problemas actuales en los cuales el secuestro tanto de buques como de tripulantes aumenta cada vez más, la piratería marítima ha sido foco de atención para la comunidad internacional, cuya labor principal ha sido la elaboración de recomendaciones para asegurar que los Estados tipifiquen en su legislación interna dicho delito, así como también que se adopten medidas para impedir la financiación ilícita a los delincuentes y el blanqueo de las ganancias procedentes de tales actos.

Asimismo se ha buscado que los Estados afectados y aquellos que cuenten con salidas oceánicas cooperen con los organismos internacionales, tales como la INTERPOL y Europol para que se dé seguimiento a las redes delictivas

internacionales implicadas en el delito de la piratería frente a las costas de las regiones consideradas como más peligrosas a nivel mundial, incluyendo las redes responsables de su financiación. De igual forma la INTERPOL coopera con la industria naviera a fin de preservar en los barcos atacados por piratas pruebas que permitan su procesamiento, recomendando a los operadores la comunicación en los primeros tres días desde que se produce el secuestro.

Por otra parte la ONU ha instado a los Estados a que se lleven a cabo acuerdos o arreglos especiales con los países dispuestos a asumir la custodia de los piratas con la finalidad de embarcar a agentes del orden de dichos países para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas como consecuencia de las operaciones que se realicen para llegar a una resolución pacífica. El Consejo de Seguridad de igual forma ha planteado la posibilidad de crear un tribunal de carácter internacional que les permita juzgar a los sospechosos de haber cometido o bien participado en el delito de la piratería, con carácter complementario a la acción de los tribunales estatales.

No obstante la Asamblea General de Naciones Unidas ha aprobado diversas resoluciones las cuales insisten en la importancia de reportar los ataques piratas, señalando también lo significativo que es el compartir información y sobre todo aprobar legislaciones nacionales que permitan combatir la piratería para facilitar el procesamiento de los piratas.

Una de las medidas de mayor impacto ha sido la Resolución adoptada por el Consejo de Seguridad el 16 de diciembre de 2008 pues ha tenido un gran alcance, es la Resolución 1851<sup>31</sup> la cual establece medidas tanto de coordinación y sobre todo acciones que permiten intensificar las actividades llevadas a cabo por Estados y organizaciones regionales contra la piratería, principalmente en colaboración con el Gobierno Federal de Transición de Somalia, foco de mayor

---

<sup>31</sup> Sobrino Heredia, José Manuel. *El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia*. 2011, p. 245.

tensión de los piratas, ello para asegurar el tráfico marítimo internacional y los transportes efectuados por el Programa Mundial de Alimentos.

En consecuencia se autoriza el uso de la fuerza contra los piratas y bandidos en dicho territorio y su espacio aéreo, siempre y cuando sean compatibles con el Derecho Internacional Humanitario y las normas internacionales de derechos humanos aplicables, con el fin de dar persecución y hallar sus bases para con ello disuadirles y frenar su actuar, debido a que los ataques piratas se han vuelto más complejos al ampliar su alcance geográfico y usar con mayor frecuencia la violencia.

De igual forma alienta a todos los Estados y Organizaciones a luchar contra la piratería para que de esta manera se establezca un mecanismo de cooperación internacional que verdaderamente funcione como punto de contacto sobre todos y cada uno de los aspectos contra esta lucha y el robo a mano armada en el mar, también para que sirva como centro de coordinación de información, ello con la finalidad de tener al alcance todos los instrumentos jurídicos pertinentes para investigar y enjuiciar el delito de la piratería.

Por otra parte en 2011 el Consejo de Seguridad con su Resolución 1976 apoya la idea de la creación de tribunales especializados, lo cual debería ser un hecho actualmente, para juzgar los actos de piratería y hacer hincapié en la necesidad de que los países ribereños criminalicen la piratería en sus legislaciones nacionales y promuevan la investigación y enjuiciamiento de aquellos que financian, organizan o bien obtienen cualquier tipo de beneficio de tales actos, no obstante considero que esta problemática no sólo afecta a los Estados ribereños, sino que también involucra a todos los Estados que se encuentren inmersos en el comercio internacional y que utilizan el transporte y las vías marítimas para dicha actividad, pues la piratería afecta a todos.

Atentos a este llamamiento, distintos Estados a título individual como es el caso de China, Japón, Rusia, India y Malasia o bien integrados en operaciones internacionales de la OTAN, o de las Fuerzas Marítimas Combinadas de la Unión Europea, se encuentran vigilando los espacios marítimos, patrullando las aguas de la costa somalí, ante la falta del Tribunal Internacional para hacer frente a la piratería, éstos cuentan con el apoyo de más de 30 barcos y aviones de 17 nacionalidades.

Además, a iniciativa de los EE.UU. se organizaron en Bahrein varias reuniones sobre la toma de conciencia compartida y de prevención de conflictos, entre los oficiales de enlace de las diferentes marinas de guerra implicadas.<sup>32</sup> Tal situación ha provocado un mayor desplazamiento de los espacios afectados, pues los piratas al darse cuenta de la gran vigilancia con la que cuentan algunas zonas, prefieren expandir su radar hacia costas más vulnerables, generando nuevamente mayores obstáculos para su combate.

A corto plazo, una de las mayores preocupaciones de la comunidad internacional la constituye el enjuiciamiento y encarcelamiento de los presuntos piratas pues, pese a ser la piratería un delito de persecución universal genuina, con múltiples puntos de conexión, ningún Estado quiere asumir esa carga individualmente, lo cual está produciendo el indeseado efecto de que la mayoría de los piratas detenidos por los buques de guerra tengan que ser puestos nuevamente en libertad una vez desarmados y decomisados los instrumentos para cometer los delitos.

En cualquier caso el desarrollo de medidas preventivas y represivas continuarán careciendo de sentido si al mismo tiempo la cooperación no se orienta a la eliminación o al menos en intentar mitigar las causas profundas que subyacen en la piratería, por lo que se requiere del mayor grado de coordinación y cooperación entre los Estados y sobre todo hacer que esa cooperación perdure.

---

<sup>32</sup> *Ibíd.*

**CAPÍTULO 2. LA SEGURIDAD INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD  
MARÍTIMA EN LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO INTERNACIONALES.**

## **2.1. Concepto de seguridad internacional.**

El término seguridad hace referencia a la ausencia de riesgos o amenazas tanto en el campo de los asuntos internacionales como en el ámbito individual de las personas físicas, de esta forma la seguridad concierne a Estados, gobiernos e individuos ya que a lo largo de la historia y debido a los cambios políticos dicho concepto ha sufrido transformaciones, económicos y sociales a nivel global, pues se considera una característica de cualquier sistema que se encuentra libre de todo peligro daño o riesgo. Así pues, el Estado tiene la obligación primordial de brindar seguridad a su población, instituciones y territorio, y la deberá defender incluso en sus relaciones con otros Estados, por ello es necesario entender la evolución de dicho término.

Antes del siglo XX la seguridad no era un término clave para el pensamiento internacional, pues, según Hobbes el significado y la medida primordial de la seguridad era la seguridad individual, aunque se había de conferir al Estado su responsabilidad misma consistía en evitar las situaciones de inseguridad que se presentaran para con las personas.

Posteriormente tras la Segunda Guerra Mundial los Estados aportaron un cambio importante al invocar la necesidad de preservar la seguridad nacional, de esta forma se vieron obligados a solventar sus conflictos a través de un medio viable, motivo por el cual se creó la ONU y para crear las reglas y procedimientos que marcaron una pauta importante en cuanto a los usos y costumbres de sus miembros en lo referente a principios comunes de la política internacional sin dejar de lado la defensa y seguridad de los mismos.

No obstante durante la Guerra fría dicho término fue acuñado por el bando occidental mientras que el bloque comunista optó por hablar de términos de guerra y paz, por lo que el mundo al quedar dividido en dos grandes bloques se vio en la necesidad de crear alianzas que les permitieran hacerle frente y dar fin

a la Guerra, con ello la seguridad se volvió un campo de batalla académica pues había quienes creían que ampliar el concepto de seguridad era positivo y para otros esta ampliación era sinónimo de perder el significado al término, estropeando así su utilidad analítica.

Después de la Guerra Fría el mundo dio un giro radical al entrar en la era de la globalización acompañada de nuevas concepciones de la ONU, dando origen a la responsabilidad de la comunidad internacional mediante el establecimiento, mantenimiento, imposición y consolidación de la paz. Ello debido a los riesgos que ponen en peligro la vulnerabilidad de los Estados, por lo cual se ha buscado lograr un bien común, de esta forma la seguridad internacional tiene como propósitos el garantizar la protección, defensa y soberanía del territorio, al mantener la estabilidad de las instituciones que conforman la estructura del sistema político, económico, cultural y social, por tanto la responsabilidad de proteger es una prioridad importante para la comunidad internacional.

Por ello debemos tener muy claro el concepto de seguridad internacional tomando como punto de partida el concepto elaborado por un grupo de expertos en 1986 a petición de la Asamblea General de la ONU el 20 de diciembre de 1983 plasmado en el Doc. A 40/553, 1986 en el cual se señala que “La seguridad es una situación en la que los Estados consideran que no hay peligro de un ataque militar, presión política ni coerción económica, con lo que pueden proseguir libremente su desarrollo y progreso”.<sup>33</sup>

De esta forma la ONU ha elaborado definiciones a fin de sugerir conductas a los Estados miembros y de esta manera intervenir en conflictos de carácter internacional mediante la Carta en la cual quedan establecidas doctrinas relativas a la seguridad y defensa, a través de cuatro propósitos los cuales son:

---

<sup>33</sup> Fink, Andrés. *Acerca del concepto de seguridad*. Congreso de Relaciones Internacionales. 2010. Documento PDF.

- Mantener la paz y seguridad internacionales;
- Fomentar relaciones de amistad entre las naciones;
- Cooperar en la solución de problemas internacionales y en el desarrollo del respeto a los derechos humanos, y;
- Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones.<sup>34</sup>

Así todos los miembros de las Naciones Unidas se comprometen a aceptar y aplicar las decisiones del Consejo de Seguridad ya que una de sus principales preocupaciones es centrar sus acciones en los responsables tanto de las políticas o prácticas condenadas por la Comunidad Internacional supervisando permanentemente la labor de las operaciones a través de la prevención de los conflictos y la consolidación de una paz sostenible por medio de estrategias eficaces de diplomacia.

Por lo tanto al no contar con un concepto universal, la seguridad internacional requiere de las medidas tomadas por naciones y organizaciones internacionales que permitan asegurar la supervivencia mutua así como también acatar tratados y convenciones para que los Estados puedan entablar relaciones sociales, económicas, políticas, comerciales y de cualquier índole de manera eficiente y sobre todo segura.

## **2.2. Definición y diferencias entre seguridad y protección marítima.**

Para hablar de seguridad marítima debemos remontarnos a la primera convención sobre la misma firmada bajo la impresión del hundimiento del Titanic en 1912, de esta forma para noviembre de 1913 fue convocada una conferencia internacional cuyo objetivo principal era la creación de estándares internacionales mínimos para la seguridad en el mar.

---

<sup>34</sup> Naciones Unidas. Consejo de Seguridad. *¿Qué es el Consejo de Seguridad?* En línea. Dirección URL: <http://www.un.org/es/sc/about/>

De tal forma, la seguridad en el mar es tratada en el marco de la OMI principalmente en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS). En el marco de dicho Convenio se han expedido dos instrumentos, los cuales demuestran la importancia de la seguridad en las diversas actividades marítimas, el primero de ellos es el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code / Código ISG) y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS Code / Código PBIP) el cual trata de la seguridad marítima, entendida como “las medidas y procedimientos destinados a evitar posibles ataques terroristas a los buques e instalaciones portuarias, o que éstos sean utilizados para cometer atentados terroristas hacia otros objetivos no relacionados con actividades marítimas.”<sup>35</sup> Aunque es importante señalar que la versión en Español del código define el mismo concepto como Protección Marítima.

Por otra parte con la adopción del Código ISM para la gestión de la seguridad del buque y la prevención de la polución se establecieron objetivos de gestión de la seguridad y de igual forma se exige la definición por parte de las compañías armadoras de un Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS), aplicable tanto al buque como a los sistemas de apoyo desde tierra; además busca promover la mejora continua de una cultura de seguridad, tanto en la empresa naviera en particular, como en el conjunto del mundo marítimo.

Si bien la OMI ha dictado algunas resoluciones relacionadas con los actos ilícitos contra los pasajeros y las tripulaciones de los buques, o recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, fue como consecuencia de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y en Washington, cuando la OMI, a través de su Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee), acordó modificar el Convenio SOLAS, de modo que dicho Convenio

---

<sup>35</sup> María Cristina Rosas (coord.) et.al. *Repensando la Seguridad Nacional de México. El poder marítimo nacional: asignatura pendiente*. Pp.96.

ahora contempla un conjunto de medidas para proteger a los buques contra amenazas, actos hostiles o bien atentados terroristas.

El Convenio SOLAS recoge todos los requerimientos sobre seguridad exigibles a buques de nueva construcción y a buques existentes, además define las exigencias a tener en cuenta en el diseño, construcción, navegación del buque, transporte de la carga, transporte de mercancías peligrosas, transporte de cargas especiales tales como los gases licuados de petróleo, el gas natural, productos químicos, etc. No obstante, especifica los medios de salvamento requeridos, los sistemas de protección y lucha contra incendios así como los sistemas de comunicaciones y aviso.

De modo que dentro del ámbito de la OMI también encontramos el Comité de Seguridad Marítima (MSC) el cual se ocupa de todas las cuestiones relacionadas con la seguridad y la protección marítimas abarcando tanto buques de pasaje como buques de carga de todos los tipos.<sup>36</sup> Además se encarga de asuntos relacionados al factor humano, los buques autónomos, la ciberseguridad, la navegación así como la modernización del sistema mundial de socorro y seguridad, sobre todo se encarga de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Posteriormente la entrada en vigor del Código PBIP trajo consigo las obligaciones referentes a la protección de buques al señalar que todo buque mercante debe disponer del Certificado Internacional de Protección del Buque, expedido por el Estado de bandera tras verificarse que el buque ha implantado a bordo el Plan de Protección del Buque previamente aprobado por dicho Estado a propuesta de la empresa naviera. Dicho Plan contempla todas las medidas a instalar a bordo como son las cámaras de televisión, el control de accesos a bordo, la imposibilidad de accesos al puente de gobierno, a la sala de máquinas

---

<sup>36</sup> Organización Marítima Internacional. Comité de Seguridad Marítima (MSC). En línea. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Paginas/Default.aspx>

y al camarote del Capitán, así como también la instalación de un radio-equipo de alerta de protección para transmitir la alarma, ya sea de forma clara o encubierta, a la Autoridad Nacional para la Protección Marítima que haya sido designada como tal por cada Estado.

De igual forma se señala que todos los buques deben contar a bordo con al menos un Oficial de Protección del Buque, así como también con un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima el cual debe salir de todas y cada una de las empresas navieras inmersas en dicha actividad, no obstante se debe contar con protección en instalaciones portuarias y disponer de un Certificado Internacional de Protección Portuaria expedido por el Estado rector del puerto del que se trate, además en cuanto a los niveles de protección encontramos tres, de menor a mayor intensidad respectivamente y para que tanto el buque como la instalación portuaria se encuentren correctamente certificados deben tener siempre el mismo nivel.

Y es a partir de la aprobación del Código PBIP cuando surge para los países de habla hispana la cuestión terminológica, pues en efecto la expresión seguridad marítima ha sido utilizada para dar significado a la seguridad de la vida humana en el mar así como de la navegación y la seguridad del medio ambiente marino, por lo cual la terminología marítima internacional o de habla inglesa la ha denominado *“maritime safety”*.

Cabe destacar que es muy importante el punto de vista idiomático pues en inglés, la palabra *“Safety”* se utiliza para la seguridad en la navegación marítima y la palabra *“Security”* se refiere a la seguridad para prevenir actos terroristas o de interferencia ilegal en la navegación marítima. No obstante ambos términos corresponden a un mismo vocablo al hacer la traducción al español, “Seguridad”. Aunque finalmente al realizar la traducción al español de *“Security”* se impuso la voz protección, dado que se trataba de proteger contra amenazas, actos hostiles o atentados terroristas tanto a los buques mercantes como a las instalaciones

portuarias. En consecuencia, para el mundo de la marina mercante, internacionalmente la expresión “*Maritime Security*” es, en español, protección marítima.

Ahora bien, la protección marítima cuenta con dos aspectos fundamentales:

- Las medidas de prevención, es decir, tanto la seguridad del propio buque o endógena (condiciones de estabilidad, de estiba de la carga, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contra incendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, etc.), como la seguridad ante peligros exógenos al buque o a su carga (mar y viento, evitación de abordajes, visibilidad, faros y balizamiento, etc.).
- Las medidas de respuesta, cuando fallan las medidas de prevención (medios aéreos y marítimos de búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación, etc.).<sup>37</sup>

Por tanto dicha definición se encuentra tradicionalmente vinculada al transporte marítimo tanto de mercancías como de personas, por lo que es fundamental la protección marítima para que se pueda tener un mayor desarrollo comercial, económico y sobre todo que éste se desarrolle en un ambiente seguro.

El concepto de protección marítima se refiere al mantenimiento del orden legal en las aguas patrimoniales de las naciones, garantizando mediante el uso de sus fuerzas navales o bien guardias costeras, que actúen en conjunto para mantener estabilidad en el mar, permitiendo de esta manera el desarrollo de una cooperación internacional que permita mantener la seguridad y el buen orden marítimo.

---

<sup>37</sup> Suárez-Llanos Galán, Francisco. La seguridad marítima en la marina civil. ¿Qué es la seguridad marítima? Documento PDF.pp.22.

### **2.3. Estado actual de la seguridad marítima.**

Hace cincuenta años, se consideraba normal que cada año se perdiese en el mar un buque de cada 200, y que uno de cada seis buques terminase su vida operativa de forma traumática, hoy en día cualquier gobernante sabe de la importancia de la seguridad marítima para con ello contar con un tráfico marítimo que permita y fomente el desarrollo de cualquier nación, no sólo a aquellos Estados con salidas oceánicas para la importación y exportación de mercancías marítimas sino a todo aquel que se encuentre inmerso al tráfico de pasajeros, las actividades relacionadas a la pesca así como a la navegación en embarcaciones de recreo como deportivas.

Si bien los instrumentos y equipos de navegación han evolucionado de tal forma que antiguos peligros han desaparecido gracias a la innovación tecnológica y sobre todo a los grandes avances en comunicaciones, aún persiste una gran amenaza con siglos de antigüedad y de difícil erradicación, es decir los piratas quienes dotados igualmente de armas y equipos sofisticados representan una grave amenaza para la navegación así como para las naciones cuyos buques mercantes puedan ser atacados o hundidos.

Actualmente la seguridad marítima se encuentra marcada por situaciones de crisis, el secuestro de los buques pesqueros por parte de los piratas somalíes y las mareas negras ocasionadas por petroleros accidentados, han determinado la atención que ha recibido este sector en los últimos años. Las fronteras entre Estados se difuminan en mares y océanos, por lo que las medidas regionales y nacionales quedan comprometidas desde su elaboración, los transportes y las comunicaciones han diluido la separación entre los Estados y los continentes, pero las diferencias socioeconómicas han profundizado en la distancia que separa a unos grupos de otros.

De igual forma la ineficacia de estas disposiciones se pone de manifiesto ante el desarrollo de las grandes rutas del transporte marítimo y la variedad de Estados que comparten las mismas aguas ya que la industria marítima sub-estándar se ha trasladado hacia aquellos Estados menos desarrollados, que no disponen de medios ni recursos suficientes para hacer respetar los niveles mínimos de seguridad.<sup>38</sup>

Por lo que, tanto el transporte como las fronteras marítimas y la protección frente a todo tipo de actos ilícitos son elementos claves para la formación de una política marítima comunitaria en la cual se integren los principales factores que suponen desafíos para la comunidad internacional. Ante tal situación la OMI a través del Comité de Seguridad Marítima ha desarrollado medidas y recomendaciones aprobadas, las cuales se pueden resumir en lo siguiente:

- Se ha acordado una guía provisional con empresas privadas de seguridad marítima para ofrecer a los buques el personal de seguridad armado para aquellas embarcaciones que transiten en zonas de alto riesgo frente a la costa oriental de África.
- También se ha acordado una serie de medidas implementadas dentro de las modificaciones al Convenio SOLAS las cuales entraron en vigor en 2014, referentes al retorno seguro a puerto después de un siniestro por inundación, la exigencia de realizar pruebas de funcionamiento de los sistemas de liberación de los botes de caída libre, la dotación mínima de seguridad para cada buque, la prohibición de la mezcla de cargas líquidas y procesos de producción durante la travesía, modificaciones relativas a la información y certificados de los contenedores y embalajes para el transporte de mercancías peligrosas y las inspecciones para graneleros y petroleros.
- Se han realizado nuevos planes y procedimientos para la recuperación de

---

<sup>38</sup> Zamora Roselló, María Remedios. Actualidad Jurídica Ambiental. *Desafíos actuales de la seguridad marítima*. En línea. Dirección URL: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>

personas desde el agua, revisión sobre los niveles de ruido a bordo de los buques en los diferentes espacios del mismo.

- Se han incorporado enmiendas relativas a las luces de navegación, modificación de las normas relativas al funcionamiento de los equipos de medición de velocidad del buque, revisión de directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas de protección contra incendios así como también al estudio de los procedimientos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.<sup>39</sup>

Sumado a ello cabe recalcar que en el año 2008 la Unión Europea (UE) lanzó la Operación ATALANTA, para la lucha contra la piratería y robo mano armada en aguas de Somalia, dicha operación se extendió hasta diciembre de 2014 para proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP por sus siglas en inglés) así como a aquellos que proporcionan apoyo logístico a la misión de la Unión Africana (AMISON), sin dejar de lado al tráfico marítimo vulnerable, disuadiendo, persiguiendo y en la medida de lo posible arrestando a los sospechosos de haber cometido actos de piratería en el área de operaciones (AOO en sus siglas en inglés) además de la continua motorización de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia.<sup>40</sup>

No obstante al articularse por la vía privada en la zona se han desplegado entre cuatro y siete navíos de guerra así como también entre dos y cuatro aviones de patrulla marítima,<sup>41</sup> ahora bien, se ha estimado que a lo largo del año 2018 se lleve a cabo una nueva prórroga que permita la continuación de dicho programa ya que gracias a los esfuerzos realizados por los buques y patrullas se ha reducido

---

<sup>39</sup> Revista del Sector Marítimo. *La OMI dispone nuevas medidas para la mejora de la seguridad en grandes cruceros*. En línea. Dirección URL: <https://sectormaritimo.es/la-omi-dispone-nuevas-medidas-para-la-mejora-de-la-seguridad-en-grandes-cruceros>

<sup>40</sup> Gobierno de España. Operaciones. *Operación Atlanta para la lucha contra la piratería en aguas de Somalia*. En línea. Dirección URL: <http://www.emad.mde.es/MOPS/060-Yibuti-ATALANTA/>

<sup>41</sup> La Opinión. *La operación Atalanta contra la piratería finalizará en diciembre de este año si la UE no la prórroga*. 2018. En línea. Dirección URL: <http://www.laopinioncoruna.es/mar/2018/02/26/operacion-atalanta-pirateria-finalizara-diciembre/1266908.html>

de manera significativa la piratería en la zona de mayor conflicto, prueba de ello durante los nueve años de la operación Atalanta se han neutralizado 261 grupos de piratas armados y el procesamiento de 154 sospechosos de haber participado en las actividades marítimas delictivas.

Por otro lado, la *International Chamber of Shipping* ha expresado su preocupación en cuanto a las decisiones en torno a la seguridad pues podrían ser potencialmente perjudiciales para el comercio, al considerar que no se trata sólo del movimiento seguro de los contenedores sino también de la forma en que los mecanismos básicos del comercio global puedan operar al tiempo que se mejora y mantiene la seguridad.

En 20 años se ha reducido el nivel medio de siniestralidad a menos de la mitad en tonelaje, y a la quinta parte en número de buques, pues se considera que en los últimos años el nivel de pérdidas anuales de la flota mundial ha bajado hasta 0,2%, por tanto el sector marítimo tiene motivos de satisfacción con la evolución de las dos últimas décadas, pero no puede considerar que el trabajo está ya hecho y que no hay desafíos para el futuro, pues resulta curioso que un elemento tan novedoso como la globalización sea el que lleva al primer plano de la actualidad un tema tan antiguo como la Seguridad Marítima.

#### **2.4. Daños a la seguridad de la navegación y el comercio internacional.**

Cuando hablamos de la seguridad de la navegación y el comercio internacional debemos tener en cuenta que un viaje marítimo se considera seguro cuando se realiza alejado de todo peligro proveniente del entorno, no obstante deberían especificarse los peligros de los cuales se esté hablando ya que el mar entraña numerosas prácticas delictivas, como es el caso de la piratería.

Debido a la escalada mundial de actos de que ponen en peligro o cobran vidas humanas, y para salvaguardar la cadena de suministro mundial de las

interrupciones causadas en buques y puertos por dichos actos, los gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, han elaborado enmiendas a las normas de seguridad, para la adecuación de buques y puertos.<sup>42</sup>

Por lo que uno de los mayores desafíos que se tiene sobre la seguridad marítima gira en torno a la capacidad de funcionar en los distintos niveles de seguridad además de la coordinación entre buques, compañías marítimas e instalaciones portuarias, pues éstas son el centro de atención de la actividad marítimo-comercial, teniendo en cuenta la condición de las instalaciones para que éstas puedan adaptar su nivel de seguridad conforme a las distintas amenazas y situaciones a las que pueda estar expuesto y por ende implementar medidas más estrictas.

El número de buques mercantes que operan en los océanos mundiales ha aumentado significativamente en los últimos decenios, estos buques pasan en el mar períodos de tiempo muy extensos, teniendo como resultado que algunas zonas del mar presentan lo que pudiera considerarse un denso nivel de tráfico, por lo que los Estados costeros prestan cada vez más atención al tráfico de buques frente a sus costas. Además, se han establecido en ciertos lugares los llamados esquemas de separación de tráfico, que esencialmente son acuerdos internacionales para que los buques que navegan a lo largo de la costa, en un punto determinado se separen en dos vías con un espacio de seguridad entre éstas y así evitar los problemas de tráfico que pudieran presentarse.

Actualmente los Estados han tenido la necesidad de establecer controles adicionales sobre los buques que se aproximan a sus costas, pues algunos representan riesgos para el medio ambiente y otros por los riesgos ante los piratas que se encuentran en diversas costas, por ello la OMI ha introducido normas que

---

<sup>42</sup> Revista Marina. Astudillo Améstica, Rodrigo. *La seguridad marítima en el comercio internacional*. 2012. Documento PDF. Pp.60. Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/2012/1/astudillo.pdf>

obligan a los buques a llevar dispositivos para su identificación a distancia, siendo de mayor importancia los transpondedores de radar con emisión automática de la identidad del buque ya que éstos permiten identificar a todos los buques que surcan un área del mar en todo momento.

El cambio de visión en cuanto al problema de la seguridad y en particular la relacionada con la actividad marítima en general, ha dado origen a la aplicación de amplias medidas de seguridad y protección tecnológica como legislativa, lanzando medidas para conformar un cuerpo de normas que atiendan la seguridad en la navegación y en los puertos, como así también distintos tipos de regulaciones en organismos internacionales y programas tienen su origen en un país o en un grupo de países que permitan el desarrollo del comercio entre ellos.

Como ya se ha señalado, el mar juega un papel estratégico como medio de transporte de personas y mercancías alrededor del mundo, lo que implica mantener las Líneas Marítimas de Comunicación seguras y estables, frente a fenómenos como la piratería. En este sentido, los actos de piratería en aguas internacionales representan una amenaza directa al sistema económico internacional, lo que ha provocado que naciones como EEUU, China y la Unión Europea, emprendan operaciones de seguridad marítima a gran escala, como ha sucedido a partir de los años 2000 frente a las costas de Somalia y prácticamente en todo el océano Índico.<sup>43</sup>

Los actos de piratería aunque han existido desde siglos atrás, representan hoy en día una fuente de recursos que, de acuerdo con algunos especialistas, podría rondar entre 15 y 20 mil millones de USD anuales.<sup>44</sup> Estos recursos no son utilizados por los mismos grupos únicamente para incrementar sus capacidades operativas, sino que muchas veces sirven para financiar operaciones de otra

---

<sup>43</sup> Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. J. Erlich Christian. *Seguridad marítima: concepto y amenazas*. 2017. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/trabajos\\_investigacion/ti\\_04-17.pdf](http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_04-17.pdf)

<sup>44</sup> *Ibíd.*

naturaleza como lo son el mantenimiento y alquiler de embarcaciones camuflajeadas de pescadores en el mar, espías dentro de los puertos marítimos así como también la paga de sobornos a las autoridades locales para seguir con sus operaciones.

De acuerdo con la organización *Oceans Beyond Piracy*, tan sólo en el este africano, el costo de las operaciones navales y de guardia costera ascendió a 228.3 millones de USD durante 2015, una suma bastante considerable si se toma en cuenta la cada vez menor disponibilidad de recursos en los presupuestos de defensa y seguridad de Occidente. Sin embargo, la piratería no es una actividad exclusiva de aquella zona del mundo ya que se ha detectado una tendencia creciente de este tipo de actos delictivos.

No obstante, otra de las amenazas a la seguridad marítima proviene del uso del mar como medio de transporte para sustancias ilícitas principalmente drogas, lo cual obliga a las marinas y guardias costeras a entablar mecanismos de cooperación internacional para atender dicho fenómeno, ya que tanto el tráfico de drogas como la piratería, son ejemplos claros del tipo de amenazas que ponen en riesgo la seguridad y la estabilidad del entorno marítimo.

Para evaluar el peligro que representan los riesgos y amenazas es preciso componer la probabilidad de la existencia de los mismos, con la probabilidad de que efectivamente se materialicen si las medidas preventivas fallan y conocer con la magnitud de los daños si el riesgo o amenaza efectivamente se materializan ya que tanto la magnitud de los daños como el impacto no son sujetos fáciles de calcular, sin embargo, sí se puede tener una adecuada prevención para contribuir a su reducción, por lo cual el intercambio de información es indispensable para lograr el desarrollo de la cooperación internacional.

## 2.5. Contratos de seguro marítimo.

Diferentes autores sobre la materia coinciden en destacar al seguro marítimo como la primera forma de seguro que existió, dado que su surgimiento se dió en los pueblos antiguos como consecuencia de la necesidad de los comerciantes de protegerse frente a los numerosos peligros que ofrecía la navegación marítima. Se dice que en donde se han encontrado vestigios de una ley expresa sobre la materia vigente es en la isla de Rodas (Grecia), alrededor del año 400 antes de la Era Cristiana, cuando la ciudad de Rodas incorporó en su legislación la institución de la avería gruesa o común también llamada Ley de la echazón, pues dicha regulación estableció la obligación de los propietarios de las mercancías de distribuirse el costo de la siniestralidad ocurrida en el mar.<sup>45</sup>

Por otro lado, hay quienes indican que el seguro marítimo se remonta posiblemente a una institución romana llamada "*Foenus Nauticum*" que llegó hasta nosotros como "préstamo a la gruesa", la cual consistía en el intercambio sobre una suma de dinero cuyo pago era garantizado por el naviero con un derecho real sobre la nave o sobre la carga.<sup>46</sup> A cambio del préstamo y si la aventura marítima tenía éxito, el armador o naviero se comprometía a pagarle al prestamista el capital más un interés en caso contrario, ocurría algún evento que causara la pérdida de la nave, como su hundimiento el banquero perdía el préstamo y los intereses. Por lo tanto dicha transacción se dio como la primera forma de transferencia del riesgo por parte del propietario del barco a otra parte.

Los historiadores reconocen unánimemente que los primeros contratos de seguro marítimo surgieron en Italia a principios del siglo XIV, y las leyes genovesas de la segunda mitad del mismo siglo son las primeras que se conocen sobre la materia. Sin embargo la regulación jurídica más importante para el seguro marítimo, por ser

---

<sup>45</sup> Revista Judicial. Rincón Cristina Juliana. *El contrato de seguro marítimo en el comercio internacional*. Documento PDF. Dirección URL: [https://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/archivos/documentos/revs\\_juds/rev\\_jud\\_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%C3%8DTIMO.htm](https://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/archivos/documentos/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%C3%8DTIMO.htm)

<sup>46</sup> *Ibíd.*

el antecedente más próximo a los Códigos, es el “*Guidon de la Mer*” publicado en Francia entre 1556 y 1584 al ser una recopilación de usos marítimos franceses.

Así pues el seguro marítimo ha sido definido como aquel por el que una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) por una suma establecida en dicho contrato en caso de que ocurra uno de los riesgos previstos por el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima. A cambio de una prima, el asegurador pacta con el asegurado, quien le indemnizará según lo establecido en el contrato.<sup>47</sup>

De esta forma nos queda claro que el ámbito del seguro se extiende a todos los riesgos de la actividad marítima, es decir los riesgos ligados a un viaje o navegación así como también a todos aquellos relacionados a operaciones o trabajos en los que el elemento marítimo interviene así como también el seguro que cubre la carga después de su desembarco, o el que cubre al buque durante su construcción, además sin la existencia del seguro sería impensable que los distintos sujetos del transporte actuaran por cuenta propia ya que sin seguro podría desaparecer todo el comercio mundial.

Dicho seguro cubre cualquier bien sometido a los riesgos por transporte a través de la navegación, desde el aseguramiento de las mercancías transportadas por los siguientes riesgos: robo total y/o parcial, riesgos ordinarios de tránsito, maniobras de carga y descarga, bodega a bodega, estadía, mojadura, oxidación, contaminación (contacto con otras cargas), rotura o rajadura, incendio, explosión; aunque adicionalmente pueden incluirse coberturas específicas para el seguro de transporte marítimo tales como: avería gruesa, avería particular por naufragio, barredura, varadura, echazón, baratería del capitán o tripulación y/o piratería, no obstante es una cláusula que debe establecerse por separado y que actualmente

---

<sup>47</sup> SafeCargo. Seguros de Transporte Marítimo. En línea. Dirección URL: <http://www.segurodetransporte.mx/seguros-transporte-maritimo.php>

tras los actos delictivos suscitados en costas africanas debería tener mayor importancia.

En los principios del seguro marítimo encontramos dos partes:

- El Asegurado o tomador de la póliza de seguro quien ostenta un interés en relación con la cosa asegurada para lo cual se compromete a pagar una prima y;
- La Aseguradora o Compañía de Seguros que a cambio del pago de una remuneración (prima) por parte del asegurado, se compromete a indemnizarlo contra los daños o gastos que pueda sufrir como consecuencia de la ocurrencia de cualquiera de los riesgos asegurados, es decir, la aseguradora asume los riesgos vinculados al transporte marítimo.

El seguro marítimo se materializa en la póliza, la cual es un documento que constituye el contrato de seguro en el que se regulan las obligaciones, derechos y en general, los términos y condiciones de la relación contractual, la cual puede cubrir los riesgos de un solo viaje o puede que asegure por un cierto periodo, esta forma es la más común pues los buques son asegurados generalmente año con año y la carga es casi siempre asegurada por viaje que se realice.

Por otro lado, es importante resaltar el carácter indemnizatorio del contrato de seguro, según el cual el asegurado tiene derecho a ser compensado si sufre un daño o una pérdida como resultado del acaecimiento del riesgo que el asegurador se comprometió a protegerle. Pues “la indemnización supone entonces, el resarcimiento de un daño previsto en la póliza; dicho daño debe ser medible objetivamente a efecto de determinar si la póliza efectivamente lo cubre”<sup>48</sup>.

Lo anterior significa que el asegurado debe haber sufrido una pérdida económica para tener derecho a ser compensado y además su derecho tiene como límite

---

<sup>48</sup> *Ibíd.*

máximo el valor real (asegurable) del objeto siniestrado, ya que el asegurado no debe obtener del seguro un enriquecimiento o ventaja económica, sino el resarcimiento de su pérdida.

Además según el interés, el seguro se divide en:

- Seguro de Casco, también denominado “sobre el buque”; el cual cubre los riesgos que la navegación puede ocasionar al medio de transporte como tal. Al utilizar el término casco nos estamos refiriendo a cualquier cosa que flote y se mueva por lo menos de vez en cuando, por lo cual aquellos dispositivos que se encuentren anclados de forma permanente no se aseguran dentro de éste. Empero se aseguran otros riesgos como la colisión y los riesgos a los cuales se somete la nave durante su construcción.
- Sobre la carga, cubre los daños que puedan sufrir las cosas objeto del contrato de transportes y sus accesorios.
- Sobre el flete, cubre el riesgo derivado del supuesto en virtud del cual se frustre el transporte.

No obstante debemos tener en cuenta que existe el riesgo marítimo referente a la posibilidad de que se produzca un evento generador de un daño o de una necesidad para el asegurado, susceptible de ser cubierto por el seguro, ya que existe un riesgo cuando hay incertidumbre o posibilidad de pérdida con respecto a la ocurrencia de un hecho cuya realización no desea el tomador del seguro; por lo tanto, el riesgo debe estar constituido por un hecho futuro e incierto

La definición del riesgo en el contrato es determinante de las pretensiones de las partes, ya que fija la obligación fundamental del asegurador, consistente en el abono de la indemnización, y del asegurado al pago de la prima. Éstos son objeto de diferentes tipos de cobertura de acuerdo al tipo que se escoja. La cobertura

puede abarcar desde la protección mínima que se limita a pérdida total solamente o a la protección máxima que se denomina contra todo riesgo.<sup>49</sup>

El seguro marítimo tiene características particulares, que lo diferencian de otros seguros, entre las que podemos enumerar:

- Se formaliza entre empresarios que son la empresa de seguros y la empresa armadora, por lo cual prima la autonomía de la voluntad, es decir, no se admite una interpretación de las cláusulas contractuales de una forma más favorable al asegurado.
- Cuenta con el principio de universalidad de riesgos, es decir, dentro de los límites convenidos, existe para el asegurador la obligación de indemnizar cualquiera que sea la causa que haya producido el siniestro, si y solo si se trate de riesgos de la navegación, objeto de la cobertura.

El seguro marítimo pertenece a la categoría de seguro de daños y se presenta como un contrato bilateral, sinalagmático, oneroso, de tracto sucesivo, aleatorio y de buena fe, por lo tanto los seguros marítimos se pueden clasificar por:

- Durabilidad del contrato, que puede ser por tiempo o por viaje.
- Interés asegurado, que diferencia entre el buque o cascos, el de cargamento, el de beneficio esperado y el de responsabilidad.
- Cobertura de riesgo, total si es a todo riesgo o especial de determinados riesgos, como por ejemplo por contaminación.
- Modalidades de póliza, ya sea por cuenta ajena, por cuenta propia, por cuenta de quien corresponda o póliza flotante o de abandono.
- Circulación de la póliza que se presenta en tres modalidades, nominativa, a la orden y al portador.
- Forma de explotación mutua o a prima fija.

---

<sup>49</sup> *Ibíd.*

En el contrato de seguro el consentimiento se forma con la propuesta de una parte y su aceptación por la otra, las que rigen por las normas de derecho común, así como la oferta y la aceptación son etapas esenciales de la formación del contrato de seguro, pues con la segunda de ellas se alcanza el consentimiento y con este se perfecciona el negocio jurídico, bilateral y patrimonial para que dicho contrato se ejecute de forma adecuada.

## **2.6. Dinamismo de las actuales rutas comerciales.**

En la actualidad, cerca del 90% del comercio internacional se efectúa por vía marítima, según lo refiere la *International Chamber of Shipping*<sup>50</sup> cámara que agrupa a las principales compañías de transporte y servicio marítimo del mundo, determinado por el creciente papel que desempeñan las economías emergentes y por los avances tecnológicos relacionados con las telecomunicaciones y el transporte, puesto que han permitido el movimiento de grandes volúmenes de mercancías a costes cada vez menores y con un significativo aumento en la fiabilidad de los mismos, sumado a ello las transacciones comerciales entre los países del norte y los del sur se han ido equilibrando en las últimas décadas y consecuentemente la participación de los países en desarrollo en el comercio mundial es cada vez mayor.

La apertura de los mercados internacionales crea una gran red de relaciones mundiales en la cual se intercambian no sólo bienes y servicios, sino que también se traslada la tecnología, el capital o los recursos humanos, cabe destacar que tradicionalmente el capital de los países desarrollados se ha dirigido hacia los países emergentes y en vías de desarrollo con el objetivo de realizar en ellos procesos productivos que aumenten la rentabilidad de los primeros.

---

<sup>50</sup> Reyes Solís, Juan Roberto. El Universal. *La relevancia de los puertos marítimos de México*. Dirección URL: <http://archivo.eluniversal.com.mx/finanzas/93129.html>

Además al ser el transporte marítimo el principal modo para intercambiar grandes volúmenes de mercancías a nivel interregional, las principales rutas marítimas a utilizar son las que conectan Asia, Europa y América, en las cuales se han impulsado principalmente las mercancías manufacturadas, de forma que el volumen de sus exportaciones se ha multiplicado y en consecuencia la principal ventaja que aporta el contenedor a la cadena de transporte es la de homogeneizar el formato con que se presenta la carga y de esta manera mejora la productividad del proceso de carga y descarga en el conjunto de la cadena.

Europa y América se vinculan a través del corredor transatlántico, América y Asia mediante el Corredor Transpacífico y, Asia y Europa se unen por la ruta que discurre entre el océano Índico y el mar Mediterráneo, estos tres corredores marítimos se encuentran con tres puntos en los que se producen cuellos de botella que limitan el tráfico fluido de los buques y de la mercancía que transportan.<sup>51</sup>

El primero de ellos es el Canal de Panamá, punto más restrictivo en la actualidad el cual permite a través de tres juegos de esclusas, el paso entre los océanos Atlántico y Pacífico a través del Istmo de Panamá en su punto más estrecho, su longitud entre ambos océanos es de 80 km aproximadamente, sin embargo existen rutas marítimas alternativas al Canal para conectar Asia, países ribereños del Mediterráneo y la costa este de Estados Unidos a través del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) y el Cabo de Hornos (Chile), con una distancia considerablemente superior.

No obstante un factor clave de la competitividad del Canal de Panamá es su capacidad para reducir tiempo y distancia de navegación, pero la limitación de su capacidad y los costes asociados al tránsito hacen que no siempre sea la alternativa más rentable, además la elección de la ruta a través del Canal depende principalmente del nivel de la actividad económica y de los precios del

---

<sup>51</sup> Información, Estadística y Cartografía de Andalucía. Cerbán Jiménez y Piniella Corbacho. *Las grandes rutas del comercio mundial*. Universidad de Cádiz. 2014. Pp. 57-65.

combustible, cuanto mayor sea la actividad económica más competitiva será la ruta a través del Canal debido principalmente a la distancia ahorrada.

Actualmente desde su inauguración el 26 de junio de 2016, el Canal Ampliado aumentó la capacidad de la vía para atender la creciente demanda del comercio marítimo por utilizar buques de mayores dimensiones, con lo que la ruta por Panamá proporciona importantes economías de escala, añadiendo un tercer carril para el tránsito de buques de mayor tamaño, con la construcción de un complejo de esclusas en el Atlántico y otro en el Pacífico. Las nuevas esclusas son 70 pies más anchas y 18 pies más profundas que las actuales, pero utilizan menos agua gracias a las tinajas de reutilización de agua que reciclan el 60% del agua utilizada.<sup>52</sup>

Otro de los principales canales es el Canal de Suez, ubicado en territorio egipcio es una vía artificial de navegación que une el mar Mediterráneo con el mar Rojo y no necesita cámaras o esclusas, sin embargo al ser un canal pequeño cuenta con demasiadas limitaciones, pues restringe el tamaño de los buques que puedan transitar por él, no obstante la ruta alternativa es circunnavegar África hasta el Cabo de Buena Esperanza, empero dicha ruta presenta ciertos inconvenientes, como la distancia a recorrer que es mayor y sumado a ello la existencia de episodios de piratería que se desarrollan alrededor de las costas africanas.

El tiempo estimado para navegar a través de dicho canal es de 11 a 16 horas ya que los barcos deben navegar a una velocidad baja para evitar la erosión de las orillas del canal generada por las olas de los propios barcos, además es importante señalar que cuenta con una línea de ferrocarril que recorre por completo en paralelo su longitud por su orilla oeste.

---

<sup>52</sup> Canal de Panamá. *Canal Ampliado*. En línea. Dirección URL: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/>

Finalmente encontramos el Estrecho de Malaca localizado en el sudeste asiático entre la península de Malasia y la isla de Sumatra, es un paso obligado para el tráfico marítimo que vincula los océanos Pacífico e Índico, actualmente no presenta ninguna limitación para los buques que navegan, pero en un futuro y con la tendencia mundial hacia el incremento de tamaño o gigantismo de los buques, el calado podría llegar a ser un problema.

Hoy en día *The Ship Map* es un proyecto de *Kilny el UCL Energy Institute*<sup>53</sup>, este mapa muestra las rutas marítimas de todo el planeta en un gigantesco panel, barco por barco, ruta por ruta, los datos se recolectaron en 2012 con la idea de que fueran lo más completos posibles. En dicho mapa se puede modificar el aspecto de la visualización, ya que cuenta con tecnología de alta definición en la cual se incluyen los barcos, las rutas y los puertos y al mismo tiempo mostrando un cálculo de qué se está transportando cada día millones de contenedores.

Otro de los datos que se calcula con toda esta información son las emisiones contaminantes: hace unos años eran aproximadamente 150.000 toneladas de CO2 diarias, no obstante en la actualidad esta cifra se encuentra en constante aumento, por lo que el proyecto *The Ship Map* pretende contribuir a su combate para con ello cuidar del medio ambiente y por ende hacer del transporte marítimo el más eficiente.

## **2.7. Medidas de seguridad en la navegación y el comercio internacional.**

Para que pueda existir el debido orden en el mar es indispensable la unificación de ciertas normas relativas a la navegación para que, tanto el tráfico marítimo como las relaciones internacionales se lleven a cabo de manera pacífica y eficiente. Es por ello que es necesaria la seguridad de la navegación, pues los Estados están obligados a dictar a sus buques determinadas disposiciones relativas a la

---

<sup>53</sup> Economía digital. *El mapa interactivo de las rutas marítimas*. 2016. En línea. Dirección URL: <http://www.microsiervos.com/archivo/mundoreal/mapa-interactivo-rutas-maritimas.html>

utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones, la prevención de abordajes, la capacitación de las tripulaciones así como sobre la construcción y la navegabilidad del buque.<sup>54</sup>

Tales lineamientos se encuentra en el artículo 10 de la Convención sobre la Alta Mar y en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, expresadas de la siguiente manera:

Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de sus tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes;

Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

- a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo de instrumentos de navegación que sean apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;
- b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera,

---

<sup>54</sup> Sobarzo Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar. Capítulo Quinto. La libertad de Navegación*. Segunda edición. Editorial Porrúa, S.A. de C.V., México, 1985. p.55

navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

- c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan con los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, la reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Al tomar las medidas anteriormente expresadas, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y hará lo necesario para asegurar su observancia. Por ello en los últimos tiempos se ha tenido éxito en la unificación internacional de diversas normas que tienden a aumentar la seguridad de la navegación, aunque también otras se generalizaron a través de la costumbre desde hace muchos años y entraron a formar parte del Derecho Internacional consuetudinario gracias a la influencia de gran Bretaña.

Actualmente existen más de cuarenta convenios y protocolos internacionales que norman y regulan las técnicas, reglas y códigos prácticos para lograr la seguridad y la eficiencia en la operación de los diferentes buques de última generación, así como la prevención de la contaminación marina que pudieran ser ocasionadas por los mismos y es por esa causa que dichas normas internacionales tienen por objeto el incorporar los estándares de mayor prioridad en lo que a seguridad de la vida humana en la mar y prevención de la contaminación, siendo la OMI la organización encargada de regir el transporte marítimo.

En un mundo globalizado el comercio entre países y regiones debe contar con normativas y reglas claras, las cuales tienen que ser estandarizadas y aceptadas por todo territorio jurisdiccional sin necesidad de adoptar un criterio específico para cada uno. En este sentido, generalmente las convenciones o códigos constituyen

un modo más apropiado para promover una solución de carácter global, tal ha sido el caso del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS), el cual mantiene vigentes medidas de seguridad para todos los buques e instalaciones portuarias no importando su ubicación.

Debido a los estándares de seguridad modernos se requiere un esfuerzo multisectorial que comprometa no sólo a los puertos, sino que también a todos los actores estatales y privados que estén involucrados en la actividad marítima. Lo anterior, porque para que un puerto sea seguro y a la vez eficiente, se requiere un entorno seguro, comunicaciones expeditas, trámites ágiles, un sistema bancario moderno, niveles mínimos de corrupción, una buena infraestructura hotelera, etc.

El Secretario General de la OMI creó el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central a fin de ayudar a implantar los proyectos de la OMI sobre creación de capacidad de protección marítima en África occidental y central, y en especial, contribuir a implantar el Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central, así como el proyecto de red integrada de servicios de guardacostas de la OMI y de la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC), es importante señalar que dichas contribuciones pueden ir dirigidas a la protección marítima en general o destinarse a actividades específicas del programa de trabajo.

Habiendo señalado ya los puntos más importantes en cuanto a las cuestiones de seguridad y el esfuerzo que se requiere por parte de la Comunidad Internacional así como de instituciones y organizaciones internacionales, para hacer frente a la problemática y actuar de manera conjunta, consideramos necesario abordar las cuestiones legales que permitan llevar a cabo dichas medidas, las cuales serán expuestas en el siguiente capítulo, mismo que se dedica al estudio del marco jurídico y político aplicable al problema marítimo.

### **CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO Y POLÍTICO APLICABLE A LA PIRATERÍA MARÍTIMA.**

### **3.1. El derecho internacional penal como marco jurídico general.**

Para hablar de derecho internacional penal es necesario hacer distinción entre éste y el derecho penal internacional pues comúnmente suelen ser confundidos, empero uno hace referencia a un ámbito universal mientras que el otro se refiere a lo propiamente interno, es decir el derecho internacional penal constituye una rama específica del derecho internacional general cuyo fundamento, objeto, sujetos, métodos y fuentes, tienen su origen y desarrollo en el contexto internacional y corresponden a los procesos de la actual dinámica mundial social, por lo cual dichos procesos no se derivan del orden jurídico penal interno de los Estados proyectado al exterior, como ocurre en el derecho penal internacional, pues si bien establecen relaciones de cooperación como se menciona anteriormente, su uso es distinto.

Si bien la idea de ley penal y orden punitivo ha acompañado a la humanidad desde sus orígenes, en la época antigua se tiene una primera referencia al derecho internacional penal dentro de la civilización egipcia, según un tratado de extradición firmado en el año 1280 a.C, asimismo el derecho romano contenía un amplio esquema de penas y castigos para el delincuente, el criminal y el culpable de atentar contra el Imperio.

Posteriormente, durante el absolutismo renacentista el jurista y politólogo Von Bar acuñó el término “derecho penal internacional”, lo cual convalidan otros autores al sostener que en el siglo XVI se amplían las comunicaciones y se diversifican las relaciones internacionales, donde al mismo tiempo se afianzan los conceptos de cooperación y coerción internacional. Otros expresan que los primeros bosquejos claros del derecho internacional penal surgen a finales del siglo XIX y principios del XX.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Revista Jurídica UNAM. Anuario Mexicano de Derecho Internacional. Velázquez Elizarrarás Juan Carlos. *El derecho internacional penal y la justicia penal internacional en el tercer milenio*. Vol. I.

Por otra parte Wolfgang Friedman señala que siempre ha existido un derecho internacional penal aún modesto y mal definido pero con el proceso globalizador y la reestructuración de la ciencia jurídica internacional el panorama se ha modificado, una parte del derecho internacional penal se componía de delitos no muy importantes que el derecho internacional clásico consideraba como tales aunque dos fueron reconocidos en forma general, primero, la piratería, delito que fue disminuyendo en importancia al ir menguando las actividades de los filibusteros para dar paso a las actividades de las armadas y demás fuerzas de ataque bajo el control de los Estados y segundo, el principio generalmente aceptado de que los miembros de las fuerzas armadas beligerantes podrían ser considerados como responsables por violaciones al derecho internacional de guerra o humanitario y por ende enjuiciados por autoridades enemigas.<sup>56</sup>

Cabe mencionar que desde mediados del siglo XIX una de las partes más importantes de esta rama ha consistido en el ajuste de las diferencias entre las jurisdicciones penales de distintos Estados para juzgar a sus propios nacionales o bien a los extranjeros, particularmente los conflictos y choques ocasionados por los principios de nacionalidad al ejercer dicha jurisdicción. Como ejemplo de tal situación tenemos que su aplicación tiene lugar cuando se comete un delito en “tierra de nadie”, es decir en altamar donde puede sostener su jurisdicción el Estado de la matrícula del barco del delincuente o de la víctima, el Estado de la nacionalidad del delincuente o cualquier Estado en cuyas aguas se halle temporalmente el barco.

No obstante en la doctrina penal alemana, cuyos exponentes niegan la existencia del derecho internacional penal, sostienen que el contenido que tradicionalmente se re confiere a éste es de naturaleza nacional ya que únicamente se trata de normas que cada uno de los Estados sanciona unilateralmente a fin de establecer el ámbito espacial de su propio derecho. Por otro lado el jurista español Antonio Quintano Ripollés coincide con los penalistas alemanes, aunque para él la

---

<sup>56</sup> *Ibíd.*

sustancia del derecho internacional penal son todos los delitos de tipificación internacional por la vía convencional, que lesionen bienes jurídicos que interesen a toda la comunidad internacional.<sup>57</sup>

De igual forma el jurista e internacionalista chileno R. Diena proporciona un concepto más elaborado al señalar que “la parte del Derecho Internacional que comprende las normas determinantes de la competencia legislativa y judicial de los estados particulares, para la represión de los delitos y que regula el procedimiento que ha de seguirse en los estados para la buena marcha de la justicia penal.”<sup>58</sup>

De esta manera se puede afirmar que el derecho internacional penal tiene como función resolver las *litis* y los conflictos contra el orden público internacional que afectan las relaciones internacionales situadas en el ámbito del derecho internacional público o del derecho internacional general. Si bien algunos autores consideran que el derecho internacional penal se encuentra en constante transición, otros consideran que debe ser más sistemático, consistente, democrático y sobre todo estar dentro de una convención general que las actualice y complete para la adecuada persecución de todos los delitos actuales.

Actualmente la importancia del derecho internacional penal se centra en el hecho fundamental de que la comunidad internacional descentralizada requiere cada vez más de la existencia de un nuevo orden jurídico internacional, si bien apoyado en el marco del derecho internacional existente con un considerable incremento de instrumentos y normas nuevas adecuadas a las estructuras tradicionales pero, con una gran ampliación del contenido de justicia, equidad y ética para poder contar con los métodos adecuados a la realidad internacional.

---

<sup>57</sup> *Ibíd.*

<sup>58</sup> *Ibíd.*

Ante ello resulta indispensable que la comunidad internacional instaure la justicia penal internacional y la consolide, pues la justicia no debe ser selectiva, los actuales tribunales ad hoc deberían dar lugar a la Corte Penal Internacional, que además de ser permanente está dotada de una competencia general, ya que como es bien sabido que en tanto que no se obligue a los responsables de crímenes infames que vulneran la conciencia de la humanidad a rendir cuentas, tanto el odio étnico y el resentimiento nacionalista como la violencia armada se perpetuará y continuará amenazando la paz de internacional.

El Estatuto de Roma se puede considerar el primer código internacional de derecho penal que, aunado a los Elementos de los Crímenes llegan a constituir lo que puede considerarse como la primera Parte General completa del derecho internacional penal, pese a que pueda no tener la mejor técnica legislativa, lo cual queda salvado por el éxito de haber concatenado las muy diversas tradiciones jurídicas de la casi totalidad de Estados del orbe<sup>59</sup> de tal forma que el desarrollo de la justicia penal internacional es ahora visto desde muy amplios sectores de opinión como una exigencia ética, una necesidad jurídica y un imperativo político.

De tal forma ante cualquier infracción internacional existe una responsabilidad penal como consecuencia de un acto delictivo realizado por un individuo, un grupo de personas o bien un Estado pues conlleva al incumplimiento de la ley cualquiera que sea el caso, actualmente se puede considerar tanto a individuos como Estados como los responsables internacionales penales respecto a el delito que hayan cometido, aunque es necesario hacer hincapié en que la determinación de una sanción hacia un individuo culpable de cometer cualquier crimen internacional aún es insuficiente pues los tribunales nacionales son quienes tienen mayor peso a diferencia de la Corte Penal Internacional, sobre todo en cuestiones de piratería marítima.

---

<sup>59</sup> Velázquez Elizarrarás, Murguía Rosete. *Responsabilidad Internacional Penal y Cooperación Global contra la Criminalidad*. UNAM. FCPyS. 2004. pp.22

Por lo que el derecho internacional en el actual estado de desarrollo no posee un sistema legal centralizado como el que opera al interior de los Estados y por tanto, no existe un poder legislativo para habilitar leyes, ni un poder judicial obligatorio, ni un poder ejecutivo para aplicarlas, por lo que la implementación del derecho internacional penal depende en mucho todavía de la voluntad estatal; en este sentido, la legislación para crímenes internacionales permanece dependiente principalmente de las voluntades de los Estados, es decir que el derecho internacional es el que autoriza la aplicación de la jurisdicción universal.

### **3.2. Reglas internacionales en materia de persecución: Jurisdicción Universal.**

Hoy en día se considera que tanto la piratería como los crímenes contra la humanidad están sujetos a jurisdicción universal, por lo tanto la piratería marítima es un crimen internacional de lesa humanidad, que atenta directamente contra la navegación y en consecuencia contra la integridad de las personas en alta mar, afectando directamente a la economía y por ende la estabilidad y seguridad del comercio internacional de los países inmersos en tráfico comercial a través de vías marítimas, vinculándose en muchas ocasiones con otras actividades delictivas tales como el terrorismo, tráfico de armas, trata de personas y financiamiento de milicias.

El término jurisdicción siempre ha tenido un amplio margen de interpretación en el ámbito del derecho internacional y actualmente del derecho internacional penal, pues según la Corte Permanente de Justicia Internacional la jurisdicción es una de las formas más obvias del ejercicio del poder soberano. Sin embargo, cabe aclarar que si bien el derecho internacional público regula el ejercicio del poder estatal entre Estados, dicho complejo normativo se encuentra de crear una prohibición general, es decir que los Estados no puedan extender la aplicación de sus leyes y sobre todo la competencia de sus tribunales a personas, propiedades y actos fuera de su territorio, por lo cual se ve limitado en ciertos casos.

Sobre este tema de la jurisdicción universal se ha escrito muy poco en lengua española; sin embargo, en los años noventa del siglo anterior comenzaron a difundirse algunos trabajos en Europa y Estados Unidos, así como también del mexicano Luis Benavides quien señala que:

- La jurisdicción universal es una base excepcional para que un Estado juzgue a un criminal extranjero por ofensas no cometidas ni dentro de su territorio ni contra sus nacionales;
- Existe consenso respecto del carácter excepcional de este derecho, ya que pretende proteger los valores e intereses más fundamentales de la comunidad internacional;
- Un factor relevante para determinar si una conducta está sujeta a la jurisdicción excepcional es la doble *opinio juris* respecto tanto de su status como crimen internacional, como de que está de hecho sujeta a jurisdicción universal;
- Parece claro que la piratería, la esclavitud, los crímenes de guerra, los crímenes contra la humanidad y el genocidio están sujetos a jurisdicción universal;
- Existe una creciente práctica de los Estados respecto del ejercicio de la jurisdicción universal, aunque se le critica con base en el ataque a la soberanía de otros Estados;
- Hay un consenso en la sociedad global de nuestros días de que ciertos crímenes son un golpe a la conciencia humana, los cuales no deberían quedar impunes, y que los perpetradores de esos crímenes son considerados enemigos de la humanidad;
- Por lo tanto, cada Estado tiene derecho con base en el derecho internacional, de proceder a aplicar este principio de jurisdicción universal sobre aquellos crímenes internacionales independientemente del lugar

donde fueron cometidos o de la nacionalidad del criminal o de la víctima.<sup>60</sup>

De tal forma la jurisdicción le concierne tanto al derecho interno como al internacional, en el primero la manera en la que usualmente los Estados definen su jurisdicción es estableciendo competencias entre sus órganos, mientras que en el segundo determina los límites permisibles de la jurisdicción estatal; y en su ámbito raramente se discute la distinción entre jurisdicción y competencia, por lo que la relación entre ambos conceptos es asimétrica pues se puede decir que la competencia es la esfera de acción de la jurisdicción.

Con respecto a los límites para ejercer la jurisdicción a nivel internacional la Corte Permanente de Justicia Internacional ha establecido que cada Estado es libre de ejercer su jurisdicción y que el Estado tiene la obligación de no sobrepasar los límites que el derecho internacional le impone a tal jurisdicción y por consiguiente dentro de estos límites, su derecho de ejercer jurisdicción repercute en su soberanía.<sup>61</sup> Así, tenemos que actualmente la jurisdicción universal es caracterizada por la existencia de instancias jurisdiccionales centralizadas y convenciones reglamentarias específicas en materia de delitos y crímenes internacionales.

El significado preciso de la Jurisdicción Universal radica en que cualquier Estado tiene el poder de tomar y castigar a cualquier persona que haya cometido un crimen internacional, aun cuando el crimen haya sido cometido fuera de su territorio por un extranjero, en contra de cualquier persona o grupo de personas sin ninguna vinculación con el Estado persecutor, proveyendo que el criminal permanezca bajo la custodia estatal para su enjuiciamiento. Siendo así interés de la comunidad internacional, pues cuando un Estado ejerce dicha jurisdicción universal éste actúa como órgano y agente de la propia comunidad internacional en defensa del derecho de las naciones.

---

<sup>60</sup> *Ibíd.*, pp. 35.

<sup>61</sup> *Ibídem.*

Aunque es indispensable destacar que no es suficiente el que un Estado reconozca la jurisdicción universal como un principio para que ésta se convierta en una norma jurídica vigente, puesto que se deben cumplir tres condiciones básicas para que el principio de jurisdicción universal se aplique: la existencia de una razón específica para la jurisdicción universal, una definición suficientemente clara del crimen y de sus elementos constitutivos, y medios nacionales de aplicación que permitan a las instancias judiciales nacionales ejercer su jurisdicción sobre esos crímenes<sup>62</sup> ya que si una no se cumple, es muy probable que el principio no llegue a ser más que una expresión de deseo.

Por otro lado en un enfoque moderno podemos señalar distintos tipos de jurisdicción universal, entre los cuales encontramos:

- a) La Jurisdicción Universal Unilateral, en ella un Estado tiene jurisdicción para, de forma unilateral, dictar, juzgar, y hacer cumplir el orden jurídico. Esto equivale a establecer sus leyes con respecto a las personas y así aplicar las leyes a los individuos en procesos penales para finalmente, inducir o convencer para que se cumpla con esas leyes, o bien, castigar su incumplimiento.
- b) La Jurisdicción Universal Delegada, aquí la capacidad judicial original sobre un crimen o infracción grave pertenece a otro Estado, el cual puede discrecionalmente renunciar a ella, rendirse, declararse inactivo o delegar su jurisdicción en favor del Estado donde el perpetrador se encuentra.

Tradicionalmente el crimen de piratería era procesable en virtud de la jurisdicción universal bajo el derecho internacional consuetudinario, (crimen también sujeto a la jurisdicción universal absoluta), dado el hecho de que ningún Estado tendría jurisdicción debido a que estos actos serían cometidos en alta mar, empero en la

---

<sup>62</sup> *Ibíd.*

actualidad varias convenciones internacionales que dan cuerpo al derecho del mar, han codificado esta norma.

- c) La Jurisdicción Universal Absoluta, en ella un Estado ejerce jurisdicción sobre un crimen cuya naturaleza afecta los intereses de todos los Estados y justifica su represión como una cuestión de política internacional uniforme, en contra de los deseos del Estado que tiene un vínculo territorial o cualquier otra forma de jurisdicción. Los crímenes que pueden ser caracterizados como *delicta juris gentium* pueden ser de universalidad absoluta. Estos crímenes constituyen actos que dañan intereses internacionales vitales, deterioran los cimientos y la seguridad de la comunidad internacional, y violan los valores morales universales y los principios humanitarios que se hallan inmersos en los sistemas de derecho penal adoptados por las naciones civilizadas, tal es el caso de la piratería.

En principio, un crimen internacional para estar sujeto a jurisdicción universal debe contener básicamente los siguientes elementos:

1. El acto criminal es dañoso de los intereses más valiosos de la sociedad internacional.
2. Los efectos de estos tipos de crímenes son de cierto, experimentados por toda la comunidad internacional independientemente del territorio en el que fueron cometidos o la nacionalidad de las víctimas.
3. El acto criminal da origen a la responsabilidad criminal individual.
4. Estos son crímenes para los cuales no es posible aplicar limitaciones estatutarias, amnistía o cualquier otra forma de indulto o perdón.
5. Lo más importante, estos crímenes deberían ser considerados por toda la comunidad internacional como materia sujeta a jurisdicción universal a través del derecho internacional consuetudinario (El criterio de la doble *opinio juris*).

De lo anterior podemos afirmar que la jurisdicción universal es aplicable únicamente con consideración a los crímenes internacionales reflejando de esta forma la principal preocupación de la comunidad internacional, es decir por un lado está el castigar los recientes ataques criminales dentro de un territorio fuera de la jurisdicción de cualquier Estado, en este caso la piratería, y por otro lado busca castigar a los perpetradores de los distintos crímenes internacionales que debido a su gravedad cada Estado se encuentra autorizado a reprimir.

No obstante, la aplicación es difícil, ya que el principio de jurisdicción universal no incumbe únicamente al derecho internacional, sino también al derecho nacional, por lo que los Estados están habilitados a conferir jurisdicción universal a sus propios tribunales sobre ciertos crímenes, como resultado de una decisión nacional, y no sólo de una norma o principio de derecho internacional y por consiguiente, el principio de jurisdicción universal no se aplica de manera uniforme en todos lados por lo que la jurisdicción universal es un asunto de interés común para todos y por lo tanto se debe poner mayor empeño en hacer un uso efectivo de la misma para con ello lograr estabilidad dentro de la comunidad internacional.

### **3.3. La piratería como crimen internacional.**

Existen una serie de infracciones o crímenes internacionales que son consideradas por el derecho internacional penal que van en contra de los derechos fundamentales, como lo es la tortura, la discriminación racial o la pedofilia, además de las ya conocidas que perjudican la paz y la seguridad internacional que siguiendo el estatuto de la nueva Corte Penal Internacional, podemos definir estos delitos en 4 categorías:

- El genocidio, entendido como la acción perpetrada con la intención de destruir ya sea total o parcialmente a un grupo nacional, étnico, racial o religioso. Comprende las matanzas; las lesiones graves a la integridad física o mental de los miembros de un grupo; el sometimiento intencional

del grupo a condiciones de existencia que hayan de acarrear su destrucción física, total o parcial; las medidas destinadas a impedir nacimientos en el seno del grupo y el traslado por la fuerza de niños del grupo a otro grupo.

- Crímenes de lesa humanidad, es decir los actos cometidos como parte de un ataque generalizado o sistemático contra una población civil. Por ejemplo, el asesinato, el exterminio, la esclavitud, la tortura, la violación, la prostitución o el embarazo forzado, el secuestro y la desaparición forzada de personas.
- Crímenes de guerra, son las violaciones graves al Derecho Internacional Humanitario, que en conflictos internacionales, están tipificados en los cuatro Convenios de Ginebra de 1949. Por ejemplo, el homicidio, las mutilaciones, los tratos crueles, la tortura y la toma de rehenes de personas que no participen directamente en las hostilidades, incluidos los miembros de las fuerzas armadas que se hayan rendido o hayan quedado fuera de combate por enfermedad, herida o detención o bien cualquier forma de ataque contra la población civil.
- Crímenes de agresión, son los actos de dirección, apoyo, colaboración y encubrimiento de una guerra de agresión.

Estos crímenes son violaciones gravísimas a normas del Derecho Internacional imperativo y pueden ser juzgados por cualquier Estado, sin importar de qué nacionalidad son o dónde se cometieron. De conformidad con las normas de derecho internacional en su artículo 19 de la comisión, un crimen internacional puede resultar, en particular:

- a) De una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, como la que prohíbe la agresión;
- b) De una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia del derecho a la libre autodeterminación de los pueblos, como la que prohíbe el establecimiento o el mantenimiento por

la fuerza de una dominación colonial;

- c) De una violación grave y en gran escala de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia del ser humano, como las que prohíben la esclavitud, el genocidio y el apartheid;
- d) De una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia y la protección del medio humano, como las que prohíben la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares.<sup>63</sup>

No obstante es importante hacer mención que la piratería marítima como tal no es considerada dentro de tales violaciones internacionales, lo cual resulta alarmante, puesto que es una realidad que día a día adquiere mayor fuerza al no ser tratada de forma adecuada para lograr su erradicación, pues si bien la comunidad internacional se ha visto presente en la lucha contra dicho crimen, no se ha establecido una sanción universal para la misma, pues el establecimiento de penas en los diferentes países que han sido víctimas de actos de piratería son muy distintas.

Por otra parte acuerdo con el Derecho Internacional del Mar, son típicos crímenes internacionales la piratería y la destrucción de cables submarinos, por los cuales los presuntos responsables de la comisión de dichos actos pueden ser juzgados, independientemente de su nacionalidad y del lugar donde se cometió el delito, por cualquiera de los Estados que forman parte de la comunidad internacional.

En el plano internacional, el delito de la piratería marítima está regulado por la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (CONVEMAR) donde se establece que, para ser considerado un acto de piratería, éste deber ser un acto ilegal de violencia, detención o depredación con propósito personal y contra buques, personas o bienes de abordaje en alta mar.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Velázquez Elizarrarás, *op. cit.*, p. 101.

<sup>64</sup> Marín Castán, Fernando. *La piratería como crimen internacional*. Capítulo tercero. Pp. 164.

Cabe destacar que la CONVEMAR establece una jurisdicción universal, por la que todo Estado puede apresarse buques piratas que se encuentren en alta mar y en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. De tal forma en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, conocido mundialmente con la sigla SUA se trata al crimen de piratería en su artículo 3, incisos A y B, y define que comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere de un buque mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación, o bien que realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si el acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque.

No obstante, a diferencia de la CONVEMAR, dicho convenio establece una jurisdicción restringida por lo que los Estados parte tendrán jurisdicción cuando el delito sea cometido contra un buque, o a bordo de un buque del pabellón de dicho Estado, en el territorio de ese Estado o mar territorial, o por un nacional de dicho Estado. Aunque la mayoría de estos actos ilícitos ocurren en aguas territoriales y por ende sometidos a la jurisdicción de un Estado ribereño, conforme a su legislación interna, en términos del delito internacional definido por el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una buena parte de los mismos tiene lugar en alta mar o en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado, respecto de los cuales cualquier Estado puede apresarse y juzgar a sus responsables.

Con base a lo antes expuesto podemos señalar que constituyen crímenes de piratería, de acuerdo con el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los siguientes actos:

- Los actos ilegales, esto es, no amparados por la legitimidad del Derecho Internacional, de a) violencia, b) de detención, c) de depredación, y que además reúnan los siguientes requisitos:
  1. Cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque

privado o de una aeronave privada, Por ende, nunca podrán ser tratados como piratas los buques de guerra u oficiales de un Estado, a menos que su tripulación se haya amotinado y apoderado del buque, procediendo a la comisión de actos de piratería.

2. Estos actos ilícitos cometidos por la tripulación o los pasajeros, deben tener además un propósito personal, pues el propósito personal de la piratería, está identificado por el lucro que persiguen sus autores, y ellos van desde aquellos actos en que los piratas despojan de dinero y objetos de valor a la tripulación hasta el robo de todo el cargamento, e incluso, de la nave misma.
  3. Estos actos deben ser dirigidos contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos, en consecuencia, los actos de violencia, etc., el robo, saqueo o pillaje, cometidos a bordo del buque propio, del cual se es pasajero o tripulante, no constituyen actos de piratería, si no que delitos comunes, a castigar por el Estado de la bandera.
  4. El cuarto requisito, es que el buque o aeronave afectados se encuentren en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- Constituye acto de piratería internacional, toda participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que reconozcan a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. Es decir, cometen igualmente el delito, las personas que voluntariamente participan en la utilización de un buque o de una aeronave, en cualquier forma, teniendo conocimiento de que ese buque ha participado en hechos ilícitos constitutivos del delito de piratería. Son los que en términos penales se conocen como encubridores y ciertos cómplices.
  - El último tipo penal, lo configura todo acto que tenga por objeto incitar a la

comisión de los actos de piratería definidos en los párrafos precedentes o a facilitarlos intencionalmente.

Por tanto en cualquier infracción internacional, existe una responsabilidad penal como consecuencia de un acto delictivo realizado por un individuo, un grupo de personas o un Estado, al haber incumplido determinada ley. Ante tal situación, la responsabilidad penal ha tenido una evolución importante, ya que la piratería marítima es un claro ejemplo de las actividades ilícitas en el mar puesto que desde la antigüedad dichos individuos debieron ser considerados responsables penales por los actos que desarrollaban.

Si bien se puede considerar a los individuos y a los Estados como responsables ante el derecho internacional penal con respecto a un delito, es fundamental señalar que ambos representan un carácter distintivo y autónomo, siendo que el primero proviene de una noción plenamente penal mientras que al segundo se le adjudica una aplicación preparatoria.

El caso de la piratería a nivel internacional como se ha venido mencionando, se encuentra regulada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual establece que las penas a cumplir regidas por el Derecho Internacional Penal, dependerán del Derecho Interno del Estado que haya apresado al buque pirata tal como se menciona en el artículo 105 del presente acuerdo:

Todo Estado puede apresar, en la 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 esté 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 convengan tomarse respecto de

los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.”<sup>65</sup>

De tal forma podemos decir que para que un acto sea constitutivo de crimen internacional de piratería debe tener lugar en alta mar, o bien en cualquier lugar marítimo no sometido a la jurisdicción de ningún Estado ribereño, además es el Derecho Internacional quien tiene la facultad de autorizar a los Estados a llevar a cabo su jurisdicción universal con respecto a determinados actos de criminalidad que afectan directamente a la comunidad internacional.

#### **3.4. Soberanía del mar territorial**

El derecho del mar es una de las ramas más importantes del derecho internacional, ya que permite resolver las reclamaciones de los Estados respecto a sus intereses nacionales sobre la utilización de los recursos marítimos, por lo cual la evolución de éste es de gran interés para la comunidad internacional y no sólo para los Estados ribereños por esto, se puede observar que en su desarrollo participan tanto los países industrializados, verdaderas potencias marítimas, como aquéllos en vías de desarrollo, sin importar su organización político social.

Desde la antigüedad la libertad de los mares fue adoptada debido a que eran extensiones que no se pueden delimitar con una simple cerca, así como la propiedad común de los recursos que en ellos se encuentran y la creciente explotación de los mismos, comenzaron a surgir problemas entre los pueblos reclamando así el derecho soberano de los estados costeros sobre sus aguas limítrofes y sus recursos propiciando así el nacimiento del derecho del mar.

La información que se tiene nos remonta 300 años a.C. cuando los egipcios establecieron la primera industria para construir barcos empleando maderas

---

<sup>65</sup>Artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. [En línea] Dirección URL: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

transportadas en balsas desde Líbano y Siria, utilizadas principalmente en el Nilo aunque también en el Mediterráneo. De tal forma los fenicios fueron los iniciadores del comercio a través del océano fundando su principal puerto en Cartago,

Dichas embarcaciones fueron principalmente utilizadas en el Nilo, pero hicieron también incursiones en el Mediterráneo. Los fenicios fueron los iniciadores del comercio a través del océano, intercambiando mercancías con la India y con los pueblos localizados en el noroeste de España además fundaron su principal puerto en Cartago, ciudad que establecieron, en la costa de África para dominar las rutas comerciales a través del Mediterráneo y fue tan importante la navegación para ellos que establecieron reglas sobre los barcos y la navegación que posteriormente fueron utilizadas por griegos y romanos.

Éstas reglas fueron establecidas en la colonia que tenían en la isla de Rodas, por lo que a su conjunto se le llamó "Ley Rodense" y cabe destacar que en ellas se consideraban los castigos que se aplicaban cuando un marinero golpeaba a otro, además estipulaban cuándo podían las tripulaciones dejar el barco para dormir en tierra y qué pasaba en caso de mal tiempo, pues se tenían que arrojar al mar partes de la embarcación; además para cuidar sus intereses comerciales crearon la primer marina de guerra pues de esta manera además de defender sus pertenencias, fundamentaban su propiedad del mar en la capacidad de proteger a sus barcos y a sus puertos.

No obstante, en Roma los grandes juristas se interesaron por las leyes que gobernaban la actividad en los mares y estudiaron varias formas para clasificar al mar y las costas, durante el año 533 de nuestra era se escribió un compendio de derecho romano donde a manera de resumen se señalaba que la mayoría de las cosas pertenecen a los individuos, de esta forma sostuvieron dos principios en relación con los recursos del mar, los que pertenecen a todos, *res communis*, y los que no son de nadie, *res nullius*, para argumentar, dentro del derecho del mar, la libertad de los mares.

Empero, la idea desarrollada durante la Edad Media en relación con la propiedad del océano y sus recursos fue que el mar próximo a las costas de un país, pertenecía a éste, posteriormente en el siglo XVII específicamente en 1609, aparece el libro *Mare Liberum*, escrito por el jurisconsulto holandés Hugo Grocio, que se considera como la obra que establece las bases del derecho internacional del mar.

El principio de libertad de los mares fue discutido por las grandes potencias navales durante todo el siglo XVII, dando como resultado el rechazo de la doctrina de Grocio al señalar que el uso tanto del mar como del aire es común a todos, por lo que en 1635, aparece la obra del inglés John Selden, *Mare Clausum*, en tal obra se señala que el mar por mandato de las naciones no es común a todos los hombres sino que es susceptible del dominio privado como lo es la tierra, aunque cabe destacar que ambos principios continúan siendo una polémica para el derecho del mar pues se ha permitido a los estados ribereños mayor poder sobre sus costas, es decir sobre su mar territorial.

Por tanto según el derecho internacional público el mar territorial es el espacio marítimo situado entre el mar nacional y el alta mar, forma parte del territorio del Estado, que ejerce sobre él plena soberanía, aunque sometida a ciertas limitaciones, pues la soberanía del Estado se extiende al espacio aéreo suprayacente al cual no se le aplican las limitaciones propias del mar territorial así como del suelo y subsuelo del mismo.<sup>66</sup>

La CONVEMAR en su artículo 2, establece que:

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de

---

<sup>66</sup> Seara Vazquez Modesto. *op cit.* p. 283.

mar territorial.

2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.<sup>67</sup>

En principio, la anchura del mar territorial se convirtió en el centro de la discusión del derecho del mar; algunos juristas, como el holandés Cornelius van Bynkershoek en 1703 propusieron que fuera la distancia recorrida por un tiro de cañón; mientras que los escandinavos pusieron la legua marítima, que algunos estados interpretan como cuatro millas y otras como tres, lo cual claramente no podía ser considerado pues la distancia no sería la misma para todos, es por ello que a finales del siglo XIX Estados Unidos impone su criterio por lo cual la mayoría de los Estados aceptan la soberanía sobre sus aguas territoriales con una anchura de tres millas, no obstante éste no fue un acuerdo universal.

El derecho del mar inició su evolución definitiva, y el primer esfuerzo que hacen las naciones en conjunto es la Conferencia de La Haya en 1930, convocada por la Sociedad de Naciones, con el tema de mar territorial, en la cual algunos países se pronuncian por un mar territorial de doce millas. No obstante hasta la Convención de Montego Bay de 1982 no se tenía una norma bien definida en cuanto a la extensión de las aguas territoriales.

Aunque en el curso de las negociaciones realizadas para adoptarla se precisó el consenso internacional respecto a las doce millas, que ahora quedan como la máxima extensión que los Estados pueden fijar, de acuerdo con lo que la Convención del 82 establece en su artículo 3: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial, hasta un límite que no exceda las 12

---

<sup>67</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Parte II El mar territorial y la zona contigua. Artículo 2. [Documento PDF].

millas marinas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta convención”.<sup>68</sup>

Quedando así definido el límite externo del mar territorial a una distancia máxima de doce millas como anchura, es decir que los Estados pueden darle a su mar territorial la extensión que deseen dentro de ese límite, de esta manera las finalidades económicas de ampliación de las aguas territoriales queda ya protegida con la zona económica exclusiva produciendo un abandono de reivindicaciones excesivas y asumiendo en su totalidad la regla de las 12 millas.

#### **3.4.1. Adopción de la figura de las 200 millas náuticas.**

La zona económica exclusiva es un espacio marítimo creado por la Convención de 1982 que tiene su principal antecedente en las declaraciones que varios países americanos realizaron en los años 50 del siglo XX extendiendo su soberanía a 200 millas como medida de protección a de sus recursos pesqueros e incluso como afirmación nacionalista de su soberanía ante la presencia cerca de sus costas de importantes flotas extranjeras. En consecuencia pasó a ser reconocida en la Parte V de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ésta se sitúa más allá del mar territorial y adyacente a éste y se extiende hasta las 200 millas náuticas contadas desde las líneas de base y su régimen jurídico trata de armonizar los derechos y jurisdicción del Estado ribereño sobre sus recursos naturales con los derechos y libertades de los demás Estados.

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.<sup>69</sup> Por un lado, al hacer referencia a dicha zona

---

<sup>68</sup> *Ibíd.*

<sup>69</sup> Artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

es evidente que se está tratando con una zona excluida de la soberanía estatal, aun así, los propios Estados poseen ciertas competencias dentro de ella.

El espacio marítimo de la zona económica exclusiva no forma una parte de alta mar, se encuentra sometida a la soberanía funcional del Estado ribereño en el sentido de que éste tiene la autoridad exclusiva para reglamentar la investigación, la preservación, la conservación, la exploración y la explotación de los recursos vivos del mar. La anchura de 200 millas para la zona económica exclusiva, fue determinada en gran medida a la situación que se da en las Costa Pacífica Sudamericana, pues es a esta distancia y por la corriente de Humboldt, donde se dan los recursos pesqueros fundamentalmente la anchoveta chilena-peruana.

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

- a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
  - El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
  - La investigación científica marina;
  - La protección y preservación del medio marino;

Por consiguiente la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Es importante hacer mención que en la zona todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación así

como también de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades. No obstante los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas de derecho internacional.

### **3.4.2. Jurisdicción de las aguas interiores.**

Son aguas interiores las que se encuentran comprendidas, según la vieja expresión latina, *inter fauces terrae*, es decir entre la salida de la tierra, como es el caso de mares interiores, lagos, lagunas, ríos, puertos, radas y accidentes como los brazos de mar, esteros y bahías; también se consideran aguas interiores cuando se aplique el sistema de las líneas rectas de base para desplantar el mar territorial. No obstante ha existido cierta indeterminación sobre la fijación de tales términos y ha sido la costumbre la cual se ha impuesto, de tal forma se llaman mares extensiones pequeñas como el Mar Muerto y bahías extensiones tan amplias como la Bahía de Hudson en Canadá.

Las aguas interiores están regulados en el artículo 8 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en la cual se señala que las aguas interiores son una extensión del territorio que afecta a las aguas de los puertos, bahías y estuarios. Estas aguas interiores quedan bajo la soberanía del Estado. Asimismo la delimitación de las mismas se hace por referencia al mar territorial. Las aguas interiores son aquellas que quedan comprendidas en el interior de la línea de base que se usa para el mar territorial.

La línea de base, normalmente se corresponde con una línea de base recta aunque va a depender de la configuración de la costa.

- La línea de base normal o de bajamar, que es aquella que sigue las sinuosidades de la costa.

- La línea de base recta, que se traza cuando la costa presenta profundas aberturas o escotaduras, una franja de islas a su largo y en sus inmediaciones, desembocaduras de ríos, bahías, puestos, radas y elevaciones en bajamar.<sup>70</sup>

Por lo tanto el límite exterior de ese espacio marítimo estará constituido por la línea de base que sirve para medir la extensión del mar territorial, por consiguiente se puede decir que el límite exterior de las aguas interiores marítimas va a coincidir con el límite interior del mar territorial, así pues las aguas interiores, al formar un espacio marítimo específico, tradicionalmente se encuentran sometidas por completo a la soberanía del Estado costero, además para distinguir las aguas interiores del mar territorial es que en ellas no aplica el régimen de la regla del paso inocente.

### **3.4.3. Derecho de paso inocente.**

En cuanto a las reglas aplicables a todos los buques se establece que todos los buques extranjeros tienen el derecho de paso inocente por mar territorial. De esta manera por “paso” se entiende la navegación a través de las aguas territoriales:

- a) Atravesándolas sin hacer escala ni entrar a las aguas interiores;
- b) Para dirigirse del alta mar al mar nacional, o hacer escala en un puerto o rada;
- c) Para ir de las aguas nacionales hacia el alta mar.<sup>71</sup>

El paso debe ser rápido e ininterrumpido, pero contra tal requisito no van la detención y el fondeo, en la medida en que éstos constituyan incidentes normales

---

<sup>70</sup> *Op. cit.* Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Parte II El mar territorial y la zona contigua.

<sup>71</sup> Seara Vázquez, Modesto. *op. cit.* p. 285

de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro.

El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, dicho paso se efectuara con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional por otra parte se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

- a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
- b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
- c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;
- f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;
- g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;
- h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;
- i) Cualesquiera actividades de pesca;
- j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;
- k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o

cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

- l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Por otra parte es importante señalar tanto las leyes como los reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente los cuales consisten en:

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:
  - a. La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;
  - b. La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;
  - c. La protección de cables y tuberías;
  - d. La conservación de los recursos vivos del mar;
  - e. La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca;
  - f. La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste;
  - g. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;
  - h. La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.
2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.
3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Asimismo el Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente así como también dará a conocer apropiadamente todos los peligros que según su conocimiento amenacen la navegación en su mar territorial y podrá tomar en el mismo las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente, al igual en el caso de que los buques se dirijan hacia sus aguas interiores y también podrá suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad.

### **3.5. Condición jurídica de alta mar.**

Por alta mar se entiende la parte del mar, más allá de los límites externos de la zona económica exclusiva, quedando hacia el interior de los Estados, además de la zona, el mar territorial y el mar nacional y las aguas interiores, en consecuencia el alta mar es libre para todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, empero existen reglas jurídicas aplicables a la misma. Si bien existen libertades en alta mar, ninguna parte de alta mar puede ser objeto de una apropiación bajo la soberanía de ningún Estado, en el artículo 87 de la Convención se establecen como libertades:

- Libertad de navegación;
- Libertad de pesca
- Libertad de tener cables y tubería submarina;
- Libertad de sobrevuelo;
- Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones, y;
- Libertad de investigación científica.

En alta mar todos los barcos deben tener una nacionalidad, cuya concesión cada Estado es libre de determinar, así pues la inscripción en el registro de barcos que cada Estado se encuentra obligado a llevar en su territorio otorga el derecho al uso del pabellón de este Estado, tema que será desarrollado más adelante, además los barcos solo pueden navegar bajo un pabellón y no podrán cambiar de nacionalidad en el curso de un viaje excepto cuando haya transferencia efectiva de la propiedad o de cambio en el registro.

Por dedicarse a la piratería se puede apresarse al buque pirata o que esté en manos de piratas en Alta Mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción del Estado, de esta manera la piratería lleva como consecuencia, además de la ya indicada de proceder al apresamiento del buque, la de detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo e imponer a través de los tribunales del Estado que haya efectuado la presa, las penas oportunas, y las medidas que haya que tomar respecto al buque y los bienes encontrados a bordo.

### **3.5.1. Libertad de navegación.**

El régimen jurídico de alta mar se caracteriza por los principios de igualdad y de libertad, de esta manera la igualdad significa que todos los Estados tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones, independientemente de su tamaño y poder o de que tengan costas o sean países sin litoral y una de sus libertades es la de navegación en la cual todos los Estados, sean ribereños o sin litoral tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.<sup>72</sup>

Según la Enciclopedia General del Mar, la navegación es el viaje que se hace con la nave y tiempo que dura, empero lo que define a la navegación es su función, de esta forma la ausencia de soberanía en alta mar conlleva a la libertad de

---

<sup>72</sup> Artículo 90. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

navegación de todos los buques, sin importar la nacionalidad del mismo, como también de otras actividades que se realizan con la navegación.

La CONVEMAR establece en su artículo 97 jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación, en los siguientes términos:

1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en la alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas o ante las autoridades del Estado de que dichas personas sean nacionales.
2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.
3. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.

### **3.5.2. Principio de jurisdicción y competencias del Estado del pabellón.**

Como anteriormente se ha señalado Alta Mar se encuentra abierto a la navegación de buques de todos los Estados, ribereños o no, aunque para que un buque pueda navegar en alta mar es necesario que se encuentre vinculado a un Estado, conocido éste como Estado del pabellón, es decir la bandera de un solo Estado y es éste el que ejerce la jurisdicción exclusiva sobre la actividad de dicho buque, por lo que no pueden ampararse utilizando a su conveniencia dos o más pabellones.

La CONVEMAR en su artículo 92 establece la condición jurídica de los buques en el cual se establece que:

- Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en Alta Mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.
- El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

Otra de las características de mayor importancia es que el Estado del pabellón necesariamente garantice que el buque se encuentra en condiciones técnicas para navegar con seguridad por el mar, de tal forma se deben garantizar las condiciones de construcción, de equipo, de mantenimiento y condiciones de servicio, y de tripulación, necesarias para que la navegación sea segura; dicha circunstancia se acredita mediante un documento especialmente importante llamado certificado de navegabilidad, el cual es concedido por el Estado del pabellón.

Por otra parte, el Estado del Pabellón no sólo se enfoca a la construcción del equipo sino que también le corresponden las condiciones de su tripulación y la capacitación de la misma pues de esta forma se garantiza que tanto los oficiales como el resto de la tripulación conocen las reglas obligatorias en materia de navegación, comunicación, señales, seguridad y protección del medio marino, además de esta forma el buque debe respetar las reglas internacionales sobre la navegación.

Cabe destacar que dentro de los casos de excepción a la jurisdicción exclusiva al Estado del pabellón suponen una serie de limitaciones a la libertad de navegación, como es el caso de la piratería, pues dicha actividad es causante de infracción de leyes y reglamentos del Estado ribereño así como de la comunidad internacional en general.

### **3.6. Políticas en materia marítima y respuestas institucionales.**

La Política Marítima Integrada (PMI) es un planteamiento holístico de todas las políticas de la Unión Europea relacionadas con el mar. Partiendo de la idea de que la Unión puede obtener mayores beneficios de los mares y océanos con menores efectos negativos para el medio ambiente coordinando sus políticas, la PMI abarca campos tan diversos como la pesca y la acuicultura, el transporte y los puertos marítimos, el entorno marino, la investigación marina, la energía en el mar, la construcción naval y las industrias afines, la vigilancia marítima, el turismo marítimo y costero, el empleo, el desarrollo de las regiones costeras y las relaciones exteriores en cuestiones marítimas.<sup>73</sup>

De igual forma la PMI es un marco destinado a facilitar tanto el desarrollo como la coordinación de las diversas actividades marítimas para posibilitar el crecimiento de las regiones marítimas y costeras en materia de transporte, puertos marítimos, construcción naval, empleos marítimos, medio ambiente, gestión pesquera, para de esta forma crear una base de conocimientos e innovación para la política marítima mediante estrategias de investigación que les permitan llevarlas a cabo.

Asimismo se busca generar un mayor diálogo entre la comunidad científica, la industria y los responsables políticos; de esta manera se pretende mejorar la calidad de vida en las regiones costeras, la elaboración de proyectos marítimos y

---

<sup>73</sup> Parlamento Europeo. *La política marítima integrada*. [En línea] Dirección URL: [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_3.3.8.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuld=FTU_3.3.8.html)

sobre todo mayor énfasis en la creación de estrategias comunitarias para fomentar la seguridad y sobre todo el liderazgo en los asuntos marítimos internacionales mediante la cooperación en asuntos marítimos en el marco de las políticas europeas de ampliación y de vecindad, así como de la dimensión septentrional, a fin de tratar cuestiones relativas a la política marítima y la gestión de los mares compartidos.

Se han emprendido una serie de acciones concretas de conformidad con el Plan de acción sobre Política Marítima tales como la Comunicación de la Comisión en la cual se proponen mecanismos para mejorar la investigación marítima, otro aspecto de suma importancia radica en la política de transporte marítimo seguro y eficiente, así como una Comunicación y un plan de acción para la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, por otro lado, se han enfocado en la dimensión internacional de la Política Marítima Integrada para abarcar la escena internacional en su sentido más amplio y prevé la creación de un marco de la Unión que permita dar a los asuntos marítimos un enfoque global, potenciando el papel de la Unión en los foros internacionales.

Por ende es importante que se generen políticas marítimas con bases sólidas capaces de cooperar tanto con los Estados como con las líneas navieras para que de esta forma se logren acordar y establecer medidas internacionales adecuadas a la regulación marítima y por consiguiente la navegación y el comercio sean seguros y cumplan con su propósito, de esta manera en el siguiente capítulo se hará hincapié en la necesidad de mantener una fuerte cooperación internacional capaz de combatir el problema de la piratería marítima.

**CAPÍTULO 4. MECANISMOS DE COOPERACIÓN PARA EL COMBATE DE LA  
PIRATERÍA Y EL PAPEL DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.**

#### **4.1. Concepto de cooperación Internacional**

La cooperación internacional es la relación que se establece entre dos o más países, organismos u organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de alcanzar metas de desarrollo consensuadas, de igual forma se refiere a todas las acciones y actividades que se realizan entre naciones u organizaciones tendientes a contribuir con el proceso de desarrollo de las sociedades de países en vías de desarrollo, la cual nace en 1945 a partir de la firma de la Carta de Naciones Unidas.

En la Carta de Naciones Unidas, Capítulo IX se habla sobre la Cooperación Internacional Económica y Social en su artículo 55 en el cual se señala que con el propósito de crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones, basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, la Organización promoverá:

- a. Niveles de vida más elevados, trabajo permanente para todos, y condiciones de progreso y desarrollo económico y social;
- b. La solución de problemas internacionales de carácter económico, social y sanitario, y de otros problemas conexos; y la cooperación internacional en el orden cultural y educativo; y
- c. El respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión, y la efectividad de tales derechos y libertades.

Se debe considerar que la cooperación supone la coordinación de intereses a partir de la percepción de problemas comunes, en este caso se trata de la piratería marítima que como ya lo hemos mencionado anteriormente este problema no sólo concierne a la nación en la cual dicho delito se está llevando a cabo, sino que corresponde a la comunidad internacional tomar cartas en el asunto, de tal forma

la cooperación internacional se entiende como la relación entre los distintos actores internacionales orientada a la mutua satisfacción de intereses o demandas mediante la utilización complementaria de sus poderes respecto al desarrollo de las situaciones dadas.

Existen diversas razones que favorecen el establecimiento de relaciones de cooperación tales como la presencia de objetivos, intereses y necesidades similares o complementarias entre las partes, así como la distribución equitativa de costes, riesgos y beneficios entre las partes, además la confianza es fundamental en que la otra parte cumplirá con sus obligaciones, pues las interacciones se desarrollan en términos de reciprocidad y confianza mutua.

Por otra parte se habla de las clasificaciones sobre las categorías de las relaciones de cooperación internacional, las cuales son variadas atendiendo así formas e instrumentos de cooperación política, económica, técnica, entre otras, también puede ser, según su grado de institucionalización, en el seno o como consecuencia de la actividad de Organizaciones Internacionales; por el número de participantes, nos hallaremos ante formas de cooperación bilateral es decir de país a país, o multilateral a través de Organizaciones Internacionales o bien triangular en la cual un país que financia, otro que ejecuta y un tercero que será beneficiado directo de las actividades.

De esta forma la cooperación internacional ha evolucionado a lo largo de la historia basándose en relaciones de amistad, acciones conjuntas y alianzas estratégicas entre países, regiones, organismos e instituciones permitiendo con ello mantener la estabilidad y el orden internacional a través de acciones o herramientas que permiten movilizar recursos e intercambiar experiencias con la finalidad de alcanzar metas comunes, mediante la solidaridad, equidad, eficacia e interés mutuo.

## **4.2. Definición de cooperación marítima.**

La cooperación marítima es uno de los aspectos más importantes para combatir la piratería marítima pues de esta manera la comunidad internacional puede hacer frente al problema mediante la implementación de programas y o reglas que permitan que el transporte marítimo sea realizado de manera segura y eficaz, de forma que la OMI ha elaborado un programa integrado de cooperación técnica en el cual se presta asistencia a los gobiernos que carecen tanto de conocimientos como recursos técnicos para el desarrollo y administración del sector marítimo.

Además el programa pretende ayudar a los países en desarrollo para que se cumplan con las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima así como la prevención y contaminación del mar, de ahí que la OMI con el paso del tiempo haya constituido una red mundial de Centros de Cooperación en Tecnología Marítima para liderar tanto el fomento de las tecnologías así como distintas operaciones eficientes en los buques ello mediante la reducción de emisiones perjudiciales además del establecimiento de sistemas de seguridad para que los países en desarrollo puedan adoptar dicha tecnología y utilizarla a su favor.

Para que se lleve a cabo la cooperación es esencial llevar a cabo la gestión de actividades marítimas para proteger tanto el medio marino como el patrimonio marítimo, prevenir y combatir la contaminación, promover el crecimiento del sector marítimo y sobre todo mejorar la seguridad marítima por lo que existen diversos acuerdos entre distintos países en los cuales se establecen las normas o políticas mediante las cuales éstos planean regir sus relaciones marítimas, de esta forma la OMI colabora con distintas organizaciones a nivel mundial para lograr fortalecer dicha cooperación.

### 4.3. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar adoptada en 1982, establece un exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, emanando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos.<sup>74</sup> La Convención agrupa en un solo instrumento las reglas tradicionales para los usos de los océanos, además de introducir nuevos regímenes y conceptos jurídicos, proporciona también el marco para el desarrollo futuro de áreas específicas del derecho del mar, por lo cual tiene por objetivo regular los derechos de navegación, límites territoriales marítimos así como el estatus de los mismos fuera de la jurisdicción de los Estados.

En dicha Convención se regula el tema de la piratería marítima, parte VII referente a Alta Mar, estableciendo así el deber de los Estados de cooperar en su represión, en sus artículos 100 al 107 en los cuales se señala:

- **Artículo 100 Deber de cooperar en la represión de la piratería:** Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.
- **Artículo 101 Definición de la piratería:** Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:
  - a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
    - i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
    - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún

---

<sup>74</sup> Organización Marítima Internacional. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. [En línea] Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>

Estado;

- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.
- **Artículo 102 Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado:** Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.
- **Artículo 103 Definición de buque o aeronave pirata:** Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.
- **Artículo 104 Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata:** Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido.
- **Artículo 105 Apresamiento de un buque o aeronave pirata:** Todo Estado puede apresar, en la 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 esté 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 los terceros de buena fe.

- **Artículo 106 Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente:** Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.
- **Artículo 107 Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería:** Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

No obstante como se ha señalado anteriormente, algunos artículos de la Convención no se encuentran actualizados por lo que para el momento en el cual nos encontramos el efecto de los mismos ya no es tan fuerte como pudo haber sido anteriormente, pues con el tiempo la evolución de los piratas ha sido notoria, además en la primer definición sobre piratería se excluye a aquellos que toman el control de un buque cuando éste no se encuentre en alta mar por lo que existe controversia en torno a lo que sucede cuando dicho acto se lleva a cabo en aguas territoriales o bien alguna zona económica exclusiva de cualquier Estado.

Por otra parte se debe tener en cuenta la jurisdicción universal para combatir el delito de piratería, ya que todos los Estados tienen jurisdicción para perseguir, aprehender, procesar y castigar a los delincuentes, empero, no se encuentran obligados a hacerlo pues muchos de los Estados afectados por dichos delincuentes no cuentan con las herramientas necesarias para combatirlos ya sea por falta de recursos o bien políticas por lo que dan pie a el establecimiento de acuerdos o convenios entre los afectados para llegar a una solución de la cual

obtingan beneficios mutuos y sobre todo protecci3n para el correcto desarrollo de actividades mar3timas.

#### **4.4. Convenio SOLAS.**

Se puede decir que de todos los convenios internacionales en cuanto a seguridad mar3tima el m3s importante es el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), adem3s de ser uno de los m3s antiguos, en virtud de que se adopt3 en Londres en 1914, debido al tr3gico suceso del hundimiento del Titanic durante su viaje inaugural en abril de 1912, pues el desastre ocasionado plante3 demasiadas interrogantes relativas a las normas de seguridad vigentes.

En el Convenio SOLAS se introdujeron nuevas prescripciones internacionales referentes a la seguridad de la navegaci3n de todos los buques mercantes, dispositivos de prevenci3n y extinci3n de incendios en buques de pasaje, de igual forma se acord3 establecer mayor y mejores servicios de vigilancia de hielos en el Atl3ntico Norte. Posteriormente se adoptan distintas versiones del Convenio, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960, en la cual queda determinada gran parte de la labor t3cnica de la OMI durante los a3os posteriores, adem3s se realizaron una serie de enmiendas referentes a las distintas medidas de seguridad contra incendios, dispositivos de salvamento, radiotelefon3a as3 como reparaci3n, transformaci3n y equipamiento de los buques.

Posteriormente se adopta una nueva versi3n de SOLAS en 1974 en la cual se incluye el procedimiento de aceptaci3n t3cita pues dicha Conferencia de Seguridad Mar3tima se celebr3 en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre con la asistencia de representantes de 71 pa3ses. El Convenio que se adopt3 es la versi3n que est3 actualmente en vigor, su Cap3tulo V referente a la Seguridad de la Navegaci3n se ocupa entre otros aspectos a los servicios que deben proveer los

gobiernos contratantes, con disposiciones de carácter operacional aplicables a todos los buques y a toda clase de viajes internacionales.

Además se hace referencia al mantenimiento de servicios meteorológicos para buques, servicio de vigilancia de hielos, organización del tráfico así como la provisión de servicios de búsqueda y salvamento; no obstante se estipula la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los gobiernos contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente, al mismo tiempo es importante destacar que en dicho capítulo se hace hincapié de carácter obligatorio al transporte de registradores de datos de la travesía y a los sistemas de identificación automática a bordo de buques para con ello garantizar la seguridad de la navegación.

#### **4.5. Convenio SUA.**

Otro de los convenios que establecen medidas para la represión de los actos de piratería marítima es el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988, impulsado por el secuestro de un grupo terrorista de origen palestino del buque de crucero italiano Achille Lauro el 7 de octubre de 1985 cuando acababa de zarpar del puerto de Alejandría con destino a Port Said con unas 480 personas a bordo,<sup>75</sup> por lo que tiene por objetivo garantizar la imposición de sanciones oportunas a toda persona que cometa actos ilícitos contra los buques.

El Convenio obliga a los gobiernos contratantes a extraditar o bien enjuiciar a los presuntos delincuentes; por lo que durante una Conferencia diplomática sobre la revisión de instrumentos de dicho Convenio celebrada durante el año 2005, se adoptaron enmiendas en forma de Protocolos a los instrumentos SUA. El Primero

---

<sup>75</sup> De Paula Alves, Pimentel Gomes. *La piratería marítima en el Derecho Internacional*. Artículo PDF. Dirección URL: <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/2209/documento/articuloUM.pdf?id=3083>

de ellos es el Protocolo 2005 relativo al Convenio SUA entre los actos ilícitos abarcados por el Convenio SUA en su artículo 3 en el cual se señala la toma de un buque mediante la fuerza, los actos de violencia contra personas a bordo de los buques, así como también la colocación de dispositivos a bordo que puedan destruirlo o bien dañarlo.

De igual forma el Protocolo de 2005 añade un nuevo artículo 3bis en el cual queda establecido que comete un delito, en el sentido del Convenio, toda persona que cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo:

- use en un buque, o en su contra, o descargue desde él, cualquier tipo de explosivo, material radioactivo o arma BQN (biológica, química y nuclear) de forma que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves;
- descargue, desde un buque, hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva y potencialmente peligrosa, en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves;
- utilice un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves;
- transporte a bordo de un buque cualquier tipo de explosivos o de material radiactivo, conociendo que la finalidad es usarlos para causar, o para amenazar con causar, la muerte o daños o lesiones graves con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo;
- transporte a bordo de un buque cualquier arma BQN, conociendo que es un arma BQN;
- transporte cualquier material básico, material fisionable especial o equipos o materiales especialmente concebidos o preparados para el tratamiento, utilización o producción de materiales fisionables especiales, conociendo que están destinados a ser utilizados en la actividad nuclear explosiva o en

cualquier otra actividad nuclear no sometida a las salvaguardias de conformidad con un acuerdo amplio de salvaguardias del OIEA; y;

- transporte a bordo de un buque cualquier equipo, materiales o software o Tecnología conexas que contribuyan de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma BQN con la intención de que se use para ese fin.<sup>76</sup>

Por otra parte también constituye delito lesionar o matar ilícita e intencionadamente a cualquier persona en relación con la comisión de cualquiera de los delitos señalados en el Convenio o bien intentar cometerlos, participar como cómplice, organizar o dar órdenes a otros para cometerlos y contribuir directamente en ellos. Además es importante señalar que se establece la adopción de medidas necesarias para establecerse la responsabilidad de una entidad jurídica por las partes involucradas y hacer frente a las sanciones correspondientes cuando una persona responsable de su control cometa el delito.

De esta forma, el Convenio SUA es vinculante para cada uno de los Estados parte comprometiéndolos a que adopten potestades jurisdiccionales para la represión y sanción de estos actos de piratería cuando el buque objeto de la agresión enarbore el pabellón del Estado parte; o bien cuando aquellos actos se desarrollen en el territorio de un Estado parte, incluido su mar territorial; o cuando el acto delictivo haya sido cometido por un nacional del Estado parte correspondiente y en consecuencia se aplicaran las sanciones correspondientes.

---

<sup>76</sup> Organización Marítima Internacional. *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*. [En línea] Dirección URL: <http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/sua-treaties.aspx>

#### **4.6. Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972**

El Convenio de 1972 tuvo por objeto actualizar y sustituir el Reglamento para prevenir los abordajes de 1960, el cual se había adoptado al mismo tiempo que el Convenio SOLAS, por lo que una de las innovaciones de mayor relevancia es la importancia dada a los dispositivos de separación del tráfico para determinar la velocidad de seguridad, riesgo de abordaje y conducta de los buques por lo que todos los dispositivos de separación de tráfico son de carácter obligatorio.

La regla 10 dispone que los buques que hagan uso de estos dispositivos deben navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía, y manteniendo su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación del tráfico. En lo posible, los buques evitarán cruzar las vías de circulación y cuando sea necesario cruzar una vía de circulación, deberá hacerlo siguiendo un rumbo que en la medida de lo posible forme una perpendicular con la dirección general de la corriente del tráfico.<sup>77</sup>

Dicho reglamento es aplicable a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables, pues con éste se pretende evitar los siniestros marítimos. De igual forma en el reglamento se incluyen cuatro anexos relativos a la posición y características de las luces y marcas, aparatos de señales acústicas, señales adicionales para buques de pesca que se encuentren faenando muy cerca de otros y sobre señales internacionales de socorro. Así como también se proporciona orientación para determinar la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y la conducta de buques que circulen dentro o en la proximidad de dispositivos de separación del tráfico.

---

<sup>77</sup> Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972) [En línea] Dirección URL: [https://www.puertocadiz.com/opencms/PuertoCadiz/es/galerias/descargas/departamentos/planificacion/operaciones/REGLAMENTO\\_INTERNACIONAL\\_PARA\\_LA\\_PREVENCION\\_DE\\_ABORDAJES.pdf](https://www.puertocadiz.com/opencms/PuertoCadiz/es/galerias/descargas/departamentos/planificacion/operaciones/REGLAMENTO_INTERNACIONAL_PARA_LA_PREVENCION_DE_ABORDAJES.pdf)

El Reglamento no solo establece las pautas a seguir sobre cómo evitar los abordajes, sino que también señala la responsabilidad de armadores, capitanes, patronos y tripulación de los barcos, poniendo el énfasis en la importancia de llevar en todo momento una vigilancia exhaustiva y eficaz, haciendo uso de todos los equipos y dotación a bordo y manteniendo una velocidad de seguridad adaptada a cada circunstancia. Especial mención merece la navegación en condiciones de visibilidad reducida y cuando los buques se encuentran a la vista uno de otro, momentos en los que hay que extremar la precaución que toda persona con responsabilidad en la navegación debe conocer y aplicar. Siendo igualmente importante la emisión de las señales fónicas prescritas y el uso correcto de las luces y marcas de navegación.<sup>78</sup>

Así la Comisión de investigación de accidentes e incidentes marítimos señala algunas recomendaciones que deben tener en cuenta los patronos, capitanes y personal responsable de la navegación:

- Cumplimiento estricto del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar (RIPA).
- Centrar la atención en el ejercicio de la navegación.
- No realizar ninguna otra actividad que distraiga la atención u obstaculice el cumplimiento del RIPA.
- Acentuar la formación en el RIPA, por parte de los responsables de enseñanza marítima.
- Concienciar sobre las nefastas consecuencias de incumplir el reglamento: siendo la vida de las personas la mayor pérdida.
- Asumir el RIPA como algo propio y fomentar su aplicación
- Denunciar las infracciones que concurren por incumplir el RIPA.

---

<sup>78</sup> *Ibíd.*

#### **4.7. Organización Marítima Internacional**

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación marítima así como la prevención de la contaminación por los buques, por tanto es la autoridad mundial cuya función principal es el establecimiento de un marco normativo para el sector de transporte marítimo justo y eficaz, capaz de adaptarse y aplicarse en el plano internacional.

Además su función consiste en la creación de un marco de igualdad de condiciones a fin de que los armadores de buques dispongan de diversas maneras de solucionar sus problemas financieros para con ello evitar la aplicación de recortes presupuestarios que comprometan tanto la seguridad como la protección y el comportamiento ambiental a la par que busca promover la innovación y eficacia, pues el mundo depende de un sector naviero internacional seguro protegido y eficiente.

La OMI por tanto tiene el deber de velar por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo, para con ello gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima, por lo que la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada contra los buques está presente dentro de la Organización, recientemente se ha enfocado en la costa de Somalia, en el golfo de Adén y en el océano Pacífico aunque se está implementando una mayor protección marítima en África.

No obstante, la OMI proporciona asistencia a los Estados Miembros que se propongan elaborar sus propias medidas nacionales o regionales para hacer frente a la amenaza de la piratería, los robos a mano armada contra los buques y otras actividades marítimas ilícitas, siempre y cuando sean solicitadas, ya que para que el comercio mundial fluya de manera adecuada las conexiones entre buques, puertos y personas deben ser sumamente seguras.

Por otra parte a lo largo de los años la OMI ha convocado a distintas reuniones de capacidad para hacer frente a los crecientes problemas de piratería marítima entre ellas destaca la “Reunión de Djibouti” de 2009 conduciendo así a la adopción del Código de Conducta de Djibouti por los países que se encuentran dentro y en los alrededores del océano Índico occidental y el golfo de Adén para abordar la piratería frente a la costa de Somalia, gracias al Fondo fiduciario de la OMI para el código de conducta de Djibouti, pues la Unidad de Implantación del Proyecto de la Secretaría de la OMI ha llevado a cabo varios proyectos y se han preparado, coordinado e implantado actividades para mejorar la capacidad regional de lucha contra la piratería mediante el fomento y la intensificación de la cooperación y coordinación regionales, basada en cuatro pilares: formación, creación de capacidad, asuntos jurídicos e intercambio de información.<sup>79</sup>

En años recientes los signatarios del Código de conducta de Djibouti adoptaron la "Enmienda de Jeddah al Código de conducta de Djibouti, 2017"<sup>80</sup> para ampliar el ámbito de aplicación del mismo incluyendo otras actividades ilícitas como la pesca ilegal. Por otra parte se adoptó el Código de conducta de Yaoundé, Camerún para la incrementación de la protección marítima en África, pues dicha zona es la de mayor riesgo de piratería para con ello garantizar que el proceso de implantación es eficaz y por ende traducirse en desarrollo sostenible para el sector marítimo de la región.

Asimismo, la OMI no adopta una postura oficial sobre la presencia de armas a bordo de los buques pues la responsabilidad recae sobre los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños a determinar el uso de personal privado de protección armada de forma legal y apropiada en zonas de alto riesgo, por lo cual en su Resolución A.1025(26) (Anexo, párrafo 2.2) de la OMI en su Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada

---

<sup>79</sup>Organización Marítima Internacional. *Piratería Marítima*. [En línea] Dirección URL: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx>

<sup>80</sup> Ibíd.

perpetrados contra los buques en la cual se determina que los robos a mano armada perpetrados contra los buques son cualquiera de los actos siguientes:

1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.

Desde 1982 la OMI publica informes de sucesos sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques partiendo de los datos presentados por gobiernos miembros y organizaciones internacionales y es a partir de 2002 que la OMI comienza a publicar informes de piratería mensuales y anuales separando los actos de piratería en aguas internacionales como en aguas territoriales, incluyen una descripción detallada de los ataques, posición, fecha, hora, las consecuencias de los mismos así como de las medidas adoptadas por la tripulación y las autoridades ribereñas.

En este sentido, la lucha contra la piratería tiene base en Somalia, pues desde enero de 2009 mediante el Código de conducta de Djibouti se reconoce el alcance del problema de la piratería contra los buques de la región, para con ello hacer que los signatarios declaren su intención de colaborar en la mayor medida posible y de forma coherente con el derecho internacional en la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, así los signatarios se comprometan a compartir y notificar la información pertinente mediante un sistema de puntos de contacto nacionales y los centros de información para con base en ello actuar adecuadamente.

Ante tal situación, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC) destaca la autoprotección como el medio de disuasión más apropiado contra los actos o tentativas de actos de piratería y robos a mano armada.<sup>81</sup> Por lo que este Comité reconoce la urgente necesidad de la adopción, por parte de los buques mercantes, de todas las medidas a fin de protegerse contra el ataque de piratas y que la protección más efectiva es la auto defensa, por lo cual se incita a que los capitanes de buques reciban información actualizada y cuando naveguen a través de la zona de alto riesgo, los buques se registren en el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África e informen al United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) de Dubai<sup>82</sup>, así como que los buques implanten eficazmente todas las medidas preventivas, evasivas y defensivas recomendadas, por lo que la OMI continua haciendo recomendaciones y orientaciones para combatir la piratería.

Cabe destacar que, si bien el Convenio Constitutivo de la OMI no establece objetivos directos en materia de protección marítima, las normas pertinentes se enfocan en la facilitación de adoptar normas factibles referentes a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar así como la atención de las cuestiones jurídicas, empero dispone de alternativas para la legislación de la protección marítima teniendo así, la facultad de examinar toda cuestión relativa a la navegación marítima para ser sometida a cualquier órgano u organismo especializados de las Naciones Unidas.

Por otra parte la OMI considera acertado usar el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y los Robos a Mano Armada contra Buques en Asia (RECAAP) con la participación de 16 países asiáticos a través de su Centro de Intercambio de Información (ISC) para mejorar el intercambio de información de piratería marítima, evitar peligros y reducir la vulnerabilidad de los buques, pues de esta forma tanto el robo con armas como la piratería se pueden prevenir o

---

<sup>81</sup> *Ibidem.*

<sup>82</sup> *Ibíd.*

minimizar, si las instituciones gubernamentales de una región dada se centran en la cooperación y la comunicación, pues ha funcionado de manera adecuada para los países miembros al reducir la vulnerabilidad en sus regiones.

Así que la OMI trabaja de manera conjunta con los gobiernos miembros para proporcionar apoyo y asistencia a quienes lo requieran para con ello combatir las zonas de alto riesgo, pues el mundo requiere un sector naviero internacional seguro y eficiente por lo que su labor es indispensable para el comercio y la seguridad internacional a través de la adopción de distintas normativas y convenios para mejorar las condiciones de seguridad operacionales y con ello mantener la estabilidad de la comunidad internacional.

#### **4.8. Organización de las Naciones Unidas.**

Las Naciones Unidas nacieron oficialmente el 24 de octubre de 1945, después de que la mayoría de los 51 Estados Miembros signatarios del documento fundacional de la Organización, la Carta de la ONU, la ratificaran. En la actualidad, 193 Estados son miembros de las Naciones Unidas, que están representados en el órgano deliberante, la Asamblea General. Debido a las facultades que le confieren la Carta y su singular carácter internacional, las Naciones Unidas pueden tomar medidas sobre los problemas que enfrenta la humanidad en el siglo 21, como la paz y la seguridad entre muchas otras.<sup>83</sup>

Debido al foro proporcionado por las Naciones Unidas para que sus miembros puedan expresarse ésta se ha convertido en un mecanismo para que los gobiernos puedan encontrar puntos de acuerdo para la resolución de problemas en conjunto. Por lo cual la Organización intenta prevenir conflictos y poner de acuerdo las partes implicadas, ya que lograr la paz exige condiciones para mantenerla por lo que es El Consejo de Seguridad el máximo responsable de la

---

<sup>83</sup> Naciones Unidas. [En línea] Dirección URL: <http://www.un.org/es/sections/about-un/overview/index.html>

paz y la seguridad internacionales, en conjunto con la Asamblea General y otros órganos de la ONU.

La Carta de las Naciones Unidas al ser vinculante para los Estados Miembros de la ONU establece como objetivo el crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados así como de otras fuentes de derecho internacional a través de cortes, tribunales, tratados multilaterales o bien por el Consejo de Seguridad el cual desempeña funciones tales como el mantenimiento de la paz, la imposición de sanciones o bien en caso de ser necesario autorizar el uso de la fuerza cuando exista una amenaza contra la paz y la seguridad internacionales.

Las Naciones Unidas han estado durante mucho tiempo a la vanguardia en los esfuerzos por asegurar el uso pacíficos, cooperativo y jurídicamente definido de los mares y océanos para el beneficio individual y común de la humanidad. La labor pionera de la ONU para la aprobación de la Convención de los Derechos del Mar de 1982 constituye un hito en la extensión del derecho internacional<sup>84</sup> resolviendo cuestiones referentes al uso del océano y su soberanía tales como:

- la creación de derechos de libertad de navegación
- el establecimiento de los límites territoriales del mar a 12 millas de la costa;
- el establecimiento de zonas económicas exclusivas a 200 millas de la costa;
- la creación de normas para la extensión de los derechos en la plataforma continental a 350 millas de la costa;
- la creación de una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos;
- la creación de mecanismos alternativos para la resolución de conflictos (por ejemplo, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental).<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup>Naciones Unidas. Océanos y Derecho del Mar. [En línea] Dirección URL: <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>

<sup>85</sup> Ibíd.

Así pues la ONU ha instado a todos los Estados Miembros de la Organización a tipificar la piratería como un delito en sus leyes nacionales, debido a la creciente expansión de la piratería marítima, poniendo como ejemplo las costas de Somalia por lo que solicita a los países vecinos un informe sobre las medidas que han tomado para el combate de la problemática, además de plantear el establecimiento de tribunales y prisiones en la región para juzgar a los piratas con la participación internacional actuando de manera conjunta.

Desde que inició el problema de piratería en Somalia la ONU ha estado presente y mediante las Resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad ha brindado apoyo a los miembros involucrados, sin embargo en el presente año ha publicado dos resoluciones 2408 y 2415, la primera de ellas aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8215a sesión, celebrada el 27 de marzo de 2018<sup>86</sup> en la cual se destacan aspectos importantes referentes a la situación en la cual se encuentra Somalia, zona de mayor riesgo marítimo, destacando la importancia del trabajo en conjunto para evitar que los efectos desestabilizadores de la crisis y disputas regionales se extiendan condenando los ataques crecientes en 2017.

Por otra parte expresa la preocupación por la amenaza latente de los delincuentes vinculados al Estado Islámico, para que conforme al derecho internacional y sobre todo expresando su apoyo a la Misión de Asistencia de las Naciones Unidas en Somalia (UNSOM), la cual se enfoca en apoyar la paz y reconciliación así como la solución del conflicto, el proceso de formación de Estado y sobre todo en la estructura de seguridad nacional, para lo cual se presentan reformas económicas, un plan nacional de desarrollo para de esta forma consolidar el sistema federal de Somalia.

---

<sup>86</sup> ONU. Consejo de seguridad. Resolución 2408 [En línea] Dirección URL; [http://undocs.org/es/S/RES/2408\(2018\)](http://undocs.org/es/S/RES/2408(2018))

En dicha resolución las Naciones Unidas pretenden poner fin a la impunidad y de esta forma respetar y defender los derechos humanos, haciendo rendir cuentas a los responsables de los delitos cometidos en la zona y aplicarse los acuerdos que ha elaborado la comunidad internacional en conjunto para erradicar el problema de la piratería marítima y sobre todo actuar de forma conjunta con el gobierno somalí para lograrlo y condenar a toda persona que cometa cualquier tipo de delito en dicho territorio, además se exhorta al gobierno a aplicar tanto Convenciones, acuerdos y tratados de los que sea parte para hacer cumplir con los derechos de todos los involucrados.

Ahora bien, la segunda resolución aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8257<sup>a</sup> sesión, celebrada el 15 de mayo de 2018<sup>87</sup> señala que se realizará una completa revisión de las recomendaciones realizadas con anterioridad para evaluar la situación y el avance del combate del problema, pues la situación imperante en Somalia continúa siendo una amenaza tanto para la paz como para la seguridad internacionales. Por ello autoriza a los Estados miembros de la Unión Africana a mantener la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) para que éstos tomen las medidas necesarias en virtud del derecho internacional y de esta forma respetar la soberanía, integridad e independencia de Somalia.

#### **4.9. Estatuto de Roma.**

El Estatuto de Roma por medio del cual se instituye la Corte Penal Internacional, la cual está facultada para ejercer jurisdicción sobre personas respecto de los crímenes más graves de trascendencia internacional, de conformidad con el Estatuto, tendrá carácter complementario de las jurisdicciones penales nacionales, de igual forma la corte se encuentra vinculada con las Naciones Unidas mediante un acuerdo aprobado por los Estados Partes y tiene sede en la Haya, Países Bajos, no obstante la Corte podrá celebrar sesiones en otro lugar cuando lo

---

<sup>87</sup> ONU. Consejo de Seguridad. Resolución 2415. [En línea] Dirección URL: [http://undocs.org/es/S/RES/2415\(2018\)](http://undocs.org/es/S/RES/2415(2018))

considere conveniente, por lo tanto la Corte tiene personalidad jurídica internacional.

En la Parte II. De la competencia, la admisibilidad y el derecho aplicable, el Artículo 5 se señalan los crímenes de la competencia de la corte los cuales son los siguientes:

1. La competencia de la Corte se limitará a los crímenes más graves de trascendencia para la comunidad internacional en su conjunto. La Corte tendrá competencia, de conformidad con el presente Estatuto, respecto de los siguientes crímenes:
  - a. El crimen de genocidio;
  - b. Los crímenes de lesa humanidad;
  - c. Los crímenes de guerra;
  - d. El crimen de agresión.
2. La Corte ejercerá competencia respecto del crimen de agresión una vez que se apruebe una disposición de conformidad con los artículos 121 y 123 en que se defina el crimen y se enuncien las condiciones en las cuales lo hará. Esa disposición será compatible con las disposiciones pertinentes de la Carta de las Naciones Unidas.<sup>88</sup>

Por otra parte en su Artículo 7 de los Crímenes de lesa humanidad señala que se entenderá por “crimen de lesa humanidad” cualquiera de los actos siguientes cuando se cometa como parte de un ataque generalizado o sistemático contra una población civil y con conocimiento de dicho ataque:

- a. Asesinato;
- b. Exterminio;
- c. Esclavitud;

---

<sup>88</sup> Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional [En línea] Dirección URL: [http://www.un.org/spanish/law/icc/statute/spanish/rome\\_statute\(s\).pdf](http://www.un.org/spanish/law/icc/statute/spanish/rome_statute(s).pdf)

- d. Deportación o traslado forzoso de población;
- e. Encarcelación u otra privación grave de la libertad física en violación de normas fundamentales de derecho internacional;
- f. Tortura;
- g. Violación, esclavitud sexual, prostitución forzada, embarazo forzado, esterilización forzada o cualquier otra forma de violencia sexual de gravedad comparable;
- h. Persecución de un grupo o colectividad con identidad propia fundada en motivos políticos, raciales, nacionales, étnicos, culturales, religiosos, de género definido en el párrafo 3, u otros motivos universalmente reconocidos como inaceptables con arreglo al derecho internacional, en conexión con cualquier acto mencionado en el presente párrafo o con cualquier crimen de la competencia de la Corte;
- i. Desaparición forzada de personas;<sup>89</sup>
- j. El crimen de apartheid;
- k. Otros actos inhumanos de carácter similar que causen intencionalmente grandes sufrimientos o atenten gravemente contra la integridad física o la salud mental o física.<sup>90</sup>

Cabe destacar que si un Estado se hace Parte en el presente Estatuto después de su entrada en vigor, la Corte podrá ejercer su competencia únicamente con respecto a los crímenes cometidos después de la entrada en vigor del presente Estatuto respecto de ese Estado, de igual forma nadie será procesado por la Corte en razón de conductas constitutivas de crímenes por los cuales ya hubiere sido condenado o absuelto por la misma, salvo que el Estatuto disponga lo contrario.

---

<sup>89</sup> Por “desaparición forzada de personas” se entenderá la aprehensión, la detención o el secuestro de personas por un Estado o una organización política, o con su autorización, apoyo o aquiescencia, seguido de la negativa a admitir tal privación de libertad o dar información sobre la suerte o el paradero de esas personas, con la intención de dejarlas fuera del amparo de la ley por un período prolongado, caso aplicable a la piratería marítima.

<sup>90</sup> *Ibidem*.

En su Artículo 21 sobre derecho aplicable señala que la Corte aplicará el Estatuto, los elementos de los crímenes y reglas de procedimiento así como tratados aplicables, principios y normas del derecho internacional, además la aplicación de los mismos debe ser de conformidad con los derechos humanos internacionalmente reconocidos. Asimismo nadie será penalmente responsable a menos que la conducta de que se trate constituya en el momento que tiene lugar un crimen de competencia de la Corte y quien sea declarado culpable por la Corte únicamente será penado de conformidad al Estatuto.

Es importante también destacar la obligación general de cooperar señalada en su Artículo 86, pues los Estados Partes de conformidad con el Estatuto cooperarán plenamente con la Corte en relación a la investigación y enjuiciamiento de crímenes de su competencia, así como también puede formular solicitudes de cooperación para aquellos Estados que lo requieran por lo cual ésta será transmitida y procesada de forma segura para todas las partes implicadas.

#### **4.10. Otras organizaciones vinculadas a la seguridad de la navegación marítima.**

A continuación se hará mención de los organismos más importantes dentro del sector marítimo pues están aquellos especializados en la cooperación entre puertos y la industria marítima para proponer políticas y normas internacionales en materia de seguridad del transporte marítimo, navegación, logística, competitividad y protección ambiental como la OMI antes descrita y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) la cual sirve como foro interamericano permanente de los Estados Miembros para fortalecer la cooperación hemisférica y el desarrollo del sector portuario con la participación del sector privado.

La Comisión cumple sus funciones y ejerce sus atribuciones mediante la celebración de sus reuniones y por intermedio del Comité Ejecutivo y de los

Comités Técnicos Consultivos, con el apoyo de la Secretaría General de la Organización, entre sus funciones y atribuciones se destacan:

- Actuar como órgano asesor principal de la OEA y de sus Estados Miembros en todos los temas concernientes al desarrollo del sector portuario.
- Proponer y promover políticas de cooperación hemisférica para el desarrollo del sector portuario, conforme a las directrices emanadas de la Asamblea General, el CIDI y las Cumbres de las Américas.
- Examinar y formular propuestas para responder a las necesidades comunes del sector portuario.
- Facilitar y promover el desarrollo y mejoramiento de las actividades del sector portuario en el Hemisferio.
- Proponer estrategias para la captación y movilización de recursos adicionales destinados a financiar programas, proyectos y actividades de cooperación solidaria en el sector portuario.
- Promover el desarrollo de proyectos conjuntos entre las entidades del sector portuario de los Estados Miembros.
- Impulsar la adopción de acuerdos de cooperación relativos al sector portuario entre los gobiernos de los Estados Miembros.
- Generar, analizar, proponer y adoptar programas, proyectos y actividades en materia del sector portuario.<sup>91</sup>

Por otra parte se encuentran las asociaciones y cámaras que representan a los diferentes gremios del sector tales como la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), representada por más de 130 autoridades portuarias de Estados Unidos, Canadá, el Caribe y América Latina, la cual ofrece una defensa y un gran alcance público eficaz para hacer frente a los asuntos de política pública urgentes de los puertos marítimos por lo cual se promueven intereses comunes

---

<sup>91</sup> Comisión Interamericana de Puertos. [En línea] Dirección URL: <http://www.oas.org/cip/funciones.html>

brindando así servicios y ayuda en cuestiones de seguridad, comercio y transporte marítimos.

De igual forma encontramos La Cámara Naviera Internacional (ICS) creada en 1921, la cual es la principal asociación de comercio internacional para la industria naviera, que representa a los armadores y operadores de todos los sectores y comercios, asimismo se encarga de todas las cuestiones técnicas, legales, laborales y políticas que puedan afectar directamente al transporte marítimo internacional. Es por ello que tiene como principal objetivo promover los intereses tanto de armadores como de operadores en cuanto a operaciones y políticas de buques se refiere para de esta forma hacer del transporte marítimo un servicio eficiente y seguro por lo que también promueve una regulación internacional del transporte marítimo debidamente considerada y oponerse a la acción unilateral y regional de los gobiernos.

Finalmente encontramos la Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima y ayudas a la navegación, IALA, que tiene como finalidad armonizar globalmente las ayudas a la navegación, para velar que los desplazamientos de los buques sean seguros, rápidos, económicos y no dañen el medio ambiente marino. Por lo que teniendo en cuenta las necesidades de los navegantes se han establecido comités técnicos incorporando expertos de distintas partes del mundo para facilitar el diseño y la implementación de sistemas de boyas, servicios de radionavegación y servicios de gestión de control de tráfico de buques.

Este trabajo asegura que los navegantes tengan ayudas a la navegación en la cual se integraran las necesidades actuales y del futuro. Por lo tanto las organizaciones antes mencionadas trabajan para incrementar la seguridad de la vida humana en el mar así como la protección del medio ambiente marino lo cual debe contribuir a la erradicación de la piratería marítima.

## **CONCLUSIONES**

La evolución de la piratería marítima es una problemática que se encuentra sumamente presente en la actualidad, pues hay zonas de alto riesgo que afectan directamente el comercio y la seguridad de la navegación internacional y es importante señalar que la piratería no sólo afecta a los Estados ribereños sino que afecta a la Comunidad Internacional en general, ya que los piratas no sólo se encuentran ubicados en una sola región sino que como hemos visto en la investigación el modus operandi de los delincuentes es cada vez más compleja.

Si bien la zona de mayor riesgo sigue siendo Somalia, hay zonas como el mar de Sulú, en donde la piratería se encuentra en creciente aumento por lo que ninguna zona marítima se encuentra exenta de sufrir algún tipo de ataque, además es importante tener en cuenta que los piratas actúan de manera conjunta tanto con gobiernos como con cómplices que les facilitan la labor en altamar pues ahora emplean una logística sumamente detallada, además de necesitar recursos para poder lograrlo.

Ante dicha situación es imperante que los Estados tipifiquen en su legislación interna el delito de la piratería marítima así como también es necesario que se enfoquen en erradicar el problema de fondo tomando medidas que impidan la financiación y el abastecimiento de los delincuentes así como el blanqueo de las ganancias recaudadas por tales actos, por otro lado se requiere de la cooperación internacional tanto de Estados como de organizaciones, de conformidad con el Derecho Internacional y el Derecho Internacional Penal para que sus normas sean adecuadas a la situación actual.

De tal forma es urgente que dentro de los estándares de seguridad marítima y sobre todo del transporte marítimo se considere el delito de la piratería marítima, pues la mayoría de contratos de transporte marítimo no cubren dichas cuestiones por lo cual la mercancía corre un gran riesgo al ser robada, pues ésta no se recuperará ni el transportista se hará responsable por la pérdida, por lo cual considero sumamente importante que se llegue a un acuerdo en el cual no sólo las

líneas navieras sino que todos los Estados inmersos en el comercio internacional se involucren en los seguros de transporte marítimos para que éstos incluyan en las coberturas la piratería y con base en ello se tomen las medidas necesarias para que la actividad marítima internacional se desarrolle de forma segura y eficiente.

En dicho acuerdo se deben establecer normas incluyentes, estandarizadas y aceptadas por toda la comunidad internacional para hacer valer la jurisdicción universal, pues si bien el derecho internacional penal considera la piratería marítima como un crimen, la legislación en torno a ésta es insuficiente ya que desde la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar queda un vacío en cuanto al enjuiciamiento de los criminales, debido a que sólo se habla de la definición de piratería y demás cuestiones relacionadas con los buques y por esta razón el combate de la piratería marítima continúa con grandes problemáticas.

De tal forma se debe instaurar la justicia penal internacional en la Corte Penal Internacional pues esta al ser permanente cuenta con una competencia general y con las herramientas necesarias para ser la base de una justicia que no sea selectiva, ni mucho menos dependa de las voluntades individuales de los Estados, pues como sabemos lo que para un Estado es justo puede no serlo para otro, de ahí la necesidad de un sistema de justicia universal capaz de hacer frente a los problemas actuales de la realidad internacional.

No obstante, es importante señalar la ausencia de la tipificación del delito en el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional pues simplemente se hace mención de los crímenes más relevantes aunque se habla de la aprehensión o secuestro de personas, empero no se señala en ningún momento la piratería marítima y o el secuestro de los buques en el Estatuto, ya que de esta forma la Corte queda en cierta forma al margen del enjuiciamiento de los criminales y éstos continúan delinquiendo en alta mar. Por lo cual la cooperación internacional

resulta fundamental para llevar a cabo la regulación y por ende el enjuiciamiento de los delincuentes, así como también para que conforme al derecho internacional y con lo dictado por Naciones Unidas así como por la OMI sea incluyente y abarque todos los aspectos relevantes de seguridad marítima y se desempeñen las labores del comercio internacional, de manera segura y eficaz, además de que se cumpla con la satisfacción de intereses de las partes involucradas, en términos de reciprocidad y mutua confianza.

De forma que el método en la cual se utilicen los recursos que disponga cada parte involucrada será de gran ayuda para que en conjunto se desarrollen nuevos acuerdos en los cuales se consideren los aspectos de mayor riesgo y se llegue a una adecuada solución en la cual se cumplan las demandas de las partes de manera pacífica pues la mayoría comparte objetivos, intereses o bien necesidades similares ante la problemática de la piratería marítima, aunque también se deben tener en cuenta los riesgos y por lo tanto las obligaciones a las cuales se encontrarán sujetos.

Por otra parte, considero que la OMI ha desempeñado un papel indispensable en cuanto a la seguridad de la navegación marítima, pues desde la reaparición de la piratería marítima ha tomado cartas en el asunto para ayudar a combatir el problema, ello mediante una serie de resoluciones e informes de conocimiento internacional que exhortan tanto a los Estados afectados así como también a quienes participen dentro del comercio internacional a compartir información sobre la problemática y con ello tener un mayor control de las regiones de mayor riesgo, como el Cuerno de África y de esta manera considerar las mejores opciones para evaluar la seguridad de las rutas comerciales.

Aunque también es importante que la OMI desempeñe labores más allá de la simple recopilación de información internacional para la erradicación del problema, pues como mencioné anteriormente se requiere que el problema sea tratado de forma igualitaria por lo que la legislación aplicable al delito debe estar redactada

en un Convenio Internacional, para que no existan controversias en cuanto a lo aplicable o no, dependiendo del lugar en el cual se lleve a cabo el acto y enfocarse en el problema en general.

Aquí conviene destacar que tanto la OMI como las Naciones Unidas se enfocan en la piratería Somalí, que si bien es el foco principal de riesgo, los piratas se están expandiendo, por lo que la comunidad internacional debe enfocarse en la seguridad marítima internacional en general, pues las resoluciones de naciones unidas únicamente se refieren a la piratería en Somalia, aunque esto se toma de ejemplo para hacer frente a la piratería en distintas zonas marítimas del mundo, las medidas de seguridad no necesariamente deben ser las mismas pues se deben considerar tanto los gobiernos como los territorios para poder actuar eficazmente.

Asimismo el problema de la piratería marítima necesita la atención internacional, como mencioné con anterioridad no sólo requiere la atención de los Estados ribereños y sobre todo de los afectados en el delito, sino que requiere de la atención de toda la comunidad internacional pues ningún Estado se encuentra exento de sufrir cualquier tipo de ataque por parte de los delincuentes, pues el delito conlleva una gran logística para llevarlo a cabo, de esta manera la creación de normas internacionales es indispensable para erradicarlo.

Por lo que se debe hacer una revisión internacional de toda la normativa existente, pues desde la creación de la CONVEMAR no se han actualizado las normas por lo que al hacerse una revisión profunda la nueva normativa internacional se puede adecuar perfectamente a las necesidades actuales y de esta forma evitar controversias entre las distintas legislaciones de los Estados, pues esto únicamente ayuda a que los delitos queden impunes.

Finalmente con ayuda de todas las organizaciones internacionales apoyadas por la Corte Penal Internacional, dicha legislación puede ser un hecho y con ello se

de origen a un Tribunal Penal Internacional para enjuiciar tales actos y de esta forma mantener el orden y la estabilidad internacional, para fomentar el comercio internacional pues éste será seguro y eficiente, lo cual debe hacerse de forma inmediata pues mientras se planea su erradicación el delito continúa expandiéndose internacionalmente y los enjuiciamientos carecen, en muchos de los casos, de fundamentos legales pues como en el caso de Somalia la mayoría después de ser detenidos son liberados para volver a delinquir nuevamente.

De esta manera considero que lo más importante es la creación de un acuerdo internacional que se encargue exclusivamente de la regulación y sanción del delito de la piratería marítima así como también se actualicen y modifiquen los contratos de transporte marítimo para que se enfatice en la seguridad tanto de la carga como del buque en alta mar, para que las rutas marítimas vuelvan a ser seguras y de esta forma quede tipificado el delito a nivel internacional por lo que la comunidad tendrá que actuar en conjunto y de esta forma la constante persecución y el juzgamiento de los criminales contribuirán a la erradicación de la piratería marítima.

## **PROSPECTIVA**

Ahora bien, la piratería marítima es un crimen internacional que claramente continuará en los mares debido a la falta de regulación internacional con el uso adecuado de los instrumentos dedicados a prevenir y sancionar dichos actos delictivos pues, en mi opinión éstos continuarán si se sigue efectuando el pago por el rescate tanto de buques como de tripulación secuestrada, ya que gracias al mismo mantienen su *modus operandi* para continuar cometiendo el delito y por esta razón se necesitan medidas capaces de contrarrestar la violencia generada por los piratas.

Es por ello que la cooperación internacional es indispensable para llevar a cabo la aplicación de la jurisdicción universal en la lucha contra la piratería marítima, pues con la creación de un Tribunal Penal Internacional aquellos actores inmersos en el comercio internacional contarán con la seguridad marítima que requieren para llevar a cabo sus objetivos, además considero importante el tener en cuenta los avances tecnológicos que permitan complementar la seguridad tanto de la navegación como del comercio marítimo.

De tal forma es necesario considerar que los avances tecnológicos no son exclusivamente utilizados por quienes llevan a cabo el comercio internacional vía marítima, sino que también los piratas cuentan con acceso a ellos, por lo que es importante considerar que éstos también podrán utilizar la tecnología a su favor lo cual implicaría el secuestro de buques más grandes y sobre todo con cargas más valiosas aunque el grado de violencia utilizado sería mínimo, pues a los piratas les ha servido simplemente intimidar a quienes secuestran ya que a cambio de su liberación obtienen una buena paga y de esta forma pueden continuar con su *modus operandi*.

Pienso que este problema será tomado en cuenta por la Corte Penal Internacional ya que cada vez más se va extendiendo, además como se mencionó en la investigación, las Naciones Unidas han elaborado distintas resoluciones en las cuales se prevén los lineamientos precisos para sancionar tales actos. De igual

forma el Derecho Internacional Penal lo considerará como un crimen que atenta contra la paz al desencadenar enfrentamientos entre los países involucrados o bien al atentar directamente contra la humanidad por los actos ocurridos en contra de los secuestrados, pues se atenta directamente contra su vida y por ende contra su integridad, por lo cual es fundamental que se integre en un apartado específico para combatir y sancionar el problema de la piratería marítima.

Asimismo es importante que los países de la Unión Europea trabajen en conjunto con el resto de la comunidad internacional, pues de esta forma se podrá llegar a un acuerdo universal necesario para sancionar a los delincuentes, ya que como se mencionó anteriormente uno de los principales problemas para la tipificación del delito es que únicamente se aplica el Derecho Interno para sancionarlos, dependiendo del territorio en el cual se hayan llevado a cabo el delito, además las patrullas marítimas patrocinadas por los países afectados si bien han contribuido a la disminución de la piratería en sus territorios, han orillado a los piratas a buscar nuevas zonas para delinquir, tal es el caso del mar de Sulu donde no se cuenta con la seguridad adecuada para el tráfico marítimo en la zona.

De modo podemos afirmar que la piratería marítima continuará hasta que la comunidad internacional elabore un Convenio en el cual se cuente con un instrumento jurídico eficaz y sobre todo capaz de reprimir cualquier acto de piratería, sin importar la nacionalidad de los delincuentes así como también el lugar en el cual se haya llevado a cabo el delito, ni dónde hayan sido capturados, de esta manera se podrán reprimir sus acciones en un Tribunal Penal Internacional y sobre todo se daría fin a la impunidad que hasta ahora existe, de esta forma la cooperación internacional sería el elemento principal para su funcionamiento y en consecuencia se podrá contar con la seguridad de la navegación como del comercio internacional marítimo.

## **FUENTES DE CONSULTA**

## Bibliografía

- ARELLANO García, Carlos. *La diplomacia y el comercio internacional*. México, Porrúa, 1980. pp. 22
- BORREGO Pla, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el Siglo XVI*. Consejo superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 1983.
- CERVANTES Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Editorial Herrero, S.A. México, D.F, 1997.
- DELICH, Pedro. *Derecho de la Navegación. Marítima, Aeronáutica y Espacial* 2ª edición, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, 1994. p.p.
- Evolución de la agenda de seguridad internacional en el siglo XI: lecciones para México. Ed. E México, 2011. 329pp.
- GABALDÓN García, José Luis. *Curso de Derecho Marítimo Internacional: Derecho Marítimo Internacional Público y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*. Marcial Pons. Madrid, España, 2012.
- GARCÍA Robles, Alfonso; *La Conferencia de Ginebra y la anchura del Mar Territorial*, Edit. COLMEX, México, 1966.
- GÓMEZ-ROBLEDO Verduzco, Alonso; *El Nuevo Derecho del Mar: guía introductoria a la Convención de Montego Bay*, Edit. Miguel Ángel Porrúa, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1986.
- LLEDO Vásquez, Rodrigo, *Derecho Internacional Penal*, Ediciones Congreso, Chile, 2000.
- MÉNDEZ Silva, Ricardo; *El Mar patrimonial en América Latina*, edit. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1974.
- ROSAS, María Cristina (Coordinadora) et. al. *La seguridad por otros medios*.
- SALGADO Y Salgado, José Eusebio, *Organización Marítima Internacional*, PEMEX, México, 1991, 86 pp.
- SALOM Franco, Nicolás; *Aspectos actuales del Derecho del Mar: reseña histórico-jurídica*, Editor no identificado, Bogotá, 1986.

- SALVATIERRA, Miguel. *El próspero negocio de la piratería en África*. Casa África, 2010.
- SCOVAZZI, Tullio. *Elementos de Derecho Internacional del mar*. Tecnos. Madrid, 1994.
- SEARA Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público*. Vigésimo Cuarta Edición. Editorial Porrúa. Av. República Argentina, 15. México, 2012.
- SOBARZO Loaiza, Alejandro, *La piratería en el Derecho Internacional y en el Derecho Interno*, UNAM, México, 1964.
- SOBARZO, Alejandro; *Régimen Jurídico del Alta Mar*, Edit. Porrúa, México, 1985.
- THAYER Mahan, Alfred. *La influencia del poder marítimo en la historia*. Ed. Partenon, EE.UU, 1943. 535pp.
- VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, *El Derecho Internacional Penal*, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, 2003.
- VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos. Colección conmemorativa: *El Derecho en México: Dos Siglos (1810-2010)*, Porrúa, IJ-UNAM. México, 2010. (8 Tomos). Romo II Derecho Internacional. Capítulo: México y 200 años de evolución del nuevo derecho del mar.
- VELÁZQUEZ Elizarrarás, Murguía Rosete. *Responsabilidad Internacional Penal y Cooperación Global contra la criminalidad*. UNAM. FCPyS. México, septiembre 2004.

## Hemerografía

- Actualidad Marítima y Portuaria. *Inaugurado el centro de cooperación de tecnología marítima de Latinoamérica*. Marzo 2018. Dirección URL: <http://actualidadmp.com/organizacion-maritima-2/inaugurado-el-centro-de-cooperacion-de-tecnologia-maritima-de-latinoamerica/>
- América Economía. Transporte marítimo: conozca los puertos y rutas más importantes del planeta. Julio 2016. Dirección URL:

<https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/transporte-maritimo-conozca-los-puertos-y-rutas-mas-importantes-del-planeta>

- ASTUDILLO Améstica, Rodrigo. Revista Marina. *La seguridad marítima en el comercio internacional*. 2012 Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/2012/1/astudillo.pdf>
- BAQUEDANO, María Elena. *La mutabilidad de las normas de la CONVEMAR vistas por el prisma de las relaciones internacionales*. Dirección URL: [http://www.iri.edu.ar/revistas/revista\\_dvd/revistas/R25/ri%2025%20e%20baquedano.pdf](http://www.iri.edu.ar/revistas/revista_dvd/revistas/R25/ri%2025%20e%20baquedano.pdf)
- BBC Mundo. *¿Es esta una de las regiones más peligrosas del mar?* 2017. Dirección URL: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39443561>
- BBC Mundo. *Así funciona la piratería, el sangriento negocio de US\$700 millones que afecta a la navegación mundial*. Dirección URL: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294>
- CHINCHON Álvarez, Javier. Revista en Cultura de la legalidad. *Jurisdicción Universal*. Dirección URL: <http://eprints.ucm.es/26883/1/Jurisdiccion%20Universal-EUNOMIA.pdf>
- Crónica ONU. *El papel de la Organización Marítima Internacional en la prevención de la contaminación de los océanos del mundo por los buques y el transporte marítimo*. Septiembre 2017. Dirección URL: <https://unchronicle.un.org/es/article/el-papel-de-la-organizaci-n-mar-tima-internacional-en-la-prevenci-n-de-la-contaminaci-n-de>
- CUJABANTE, Ximena. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal. *La seguridad Internacional: evolución de un concepto*. 2009. Dirección URL: <http://www.redalyc.org/html/927/92712972007/>
- DW. Madeforminds. *La seguridad marítima: lo que hay que saber*. Dirección URL: <http://www.dw.com/es/la-seguridad-mar%C3%ADtima-lo-que-hay-que-saber/a-18159679>

- El Espectador. *Piratería en alta mar, un fenómeno en ascenso en pleno siglo XXI.* 2017. Dirección URL: <https://www.elespectador.com/noticias/elmundo/pirateria-alta-mar-un-fenomeno-ascenso-pleno-siglo-xxi-articulo-673928>
- El país. *El Museo Marítimo recrea la historia de la piratería.* Dirección URL: [https://elpais.com/ccaa/2014/12/04/paisvasco/1417718464\\_997462.html](https://elpais.com/ccaa/2014/12/04/paisvasco/1417718464_997462.html)
- El país. *Piratas secuestran y liberan un barco español en el golfo de Guinea.* 2014. Dirección URL: [https://politica.elpais.com/politica/2014/01/16/actualidad/1389890960\\_044225.html](https://politica.elpais.com/politica/2014/01/16/actualidad/1389890960_044225.html)
- El país. *Volvieron los piratas.* 2017. Dirección URL: [https://elpais.com/elpais/2017/09/05/planeta\\_futuro/1504619791\\_860303.html](https://elpais.com/elpais/2017/09/05/planeta_futuro/1504619791_860303.html)
- El Universal. *Marina Mercante: factor de desarrollo.* Dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/quillermo-ruiz-de-teresa/nacion/2015/11/13/marina-mercante-factor>
- El Universal. *Organismos internacionales: sector marítimo portuario.* Abril 2016. Dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/quillermo-ruiz-de-teresa/nacion/2016/04/15/organismos-internacionales>
- ENRIQUEZ, David. *Revistas Jurídicas UNAM. Terrorismo Marítimo y Libertad de navegación. La actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo DUA de octubre de 2005.* Dirección URL: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/viewFile/198/328>
- Expansión. *Las 6 navieras "dueñas" del mar.* Dirección URL: <http://expansion.mx/especiales/2013/05/20/3-cma-cgm>
- FERNANDEZ DE Castro, Xavier. *El Mundo. El lucrativo negocio de la piratería.* Noviembre 2013. Dirección

URL:<http://www.elmundo.es/internacional/2013/11/02/52752dec0ab74014358b456b.html>

- GENSKOWSKY Moggia, Maximiliano. *El delito internacional de piratería*. 1997. Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/1997/2/genskows.pdf>
- GONZALEZ Laxe, Fernando. *Puertos y Transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global*. 2005. Dirección URL: [http://www.sem-wes.org/sites/default/files/revistas/rem12\\_4.pdf](http://www.sem-wes.org/sites/default/files/revistas/rem12_4.pdf)
- iContainers. *Las nuevas alianzas entre navieras: lo que necesitas saber*. 2017. Dirección URL: <https://www.icontainers.com/es/2017/03/22/las-nuevas-alianzas-navieras-lo-necesitas-saber/>
- Idc Online. *Piratería continúa y aumentan secuestros en altamar*. Enero 2017. Dirección URL: <https://idconline.mx/comercio/2017/01/12/pirateria-contina-y-aumentan-secuestros-en-altamar>
- La Nación. *Por qué la piratería es un delito impune*. Mayo 2011. Dirección URL:<https://www.lanacion.com.ar/1377568-por-que-la-pirateria-es-un-delito-impune>
- La Opinión. *La operación Atalanta contra la piratería finalizará en diciembre de este año si la UE no la prorroga*. 2018. Dirección URL:<https://www.laopinioncoruna.es/mar/2018/02/26/operacion-atalanta-pirateria-finalizara-diciembre/1266908.html>
- La Prensa. *7 cosas que debes saber sobre seguridad marítima*. Diciembre 2014. Dirección URL: <https://laprensa.peru.com/actualidad/noticia-7-cosas-que-debes-saber-sobre-seguridad-maritima-36956>
- LÜTTECKE Barrientos, Javier. Revista Marina. *La seguridad internacional y su evolución. Los hechos a través de más de medio siglo*. Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/2004/3/luttecke.pdf>
- MENDEZ Silva. *La entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mal*. Número 84. Revistas Jurídicas UNAM. Dirección URL: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3395/3954>

- Méxicoport. *Puerto Rotterdam lanza nuevo planificador online de rutas marítimas y ferroviarias*. Mayo 2017. Dirección URL: <http://mexicoport.com/noticias/33685/puerto-rotterdam-lanza-nuevo-planificador-online-de-rutas-maritimas-y-ferroviarias>
- MEZA Orozco, Nayeli. Forbes. *El nuevo rumbo de los puertos*. Dirección URL: <http://www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/#gs.enGKb6o>
- Mundo Marítimo. *Las normativas de seguridad en el comercio internacional*. Julio 2008. Dirección URL: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-normativas-de-seguridad-en-el-comercio-internacional>
- Mundo Marítimo. *OMI construyó red mundial de Centros de Cooperación en Tecnología Marítima*. Diciembre 2017. Dirección URL: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/omi-constituyo-red-mundial-de-centros-de-cooperacion-en-tecnologia-maritima>
- Muy Interesante. *¿Quiénes eran los filibusteros?* Dirección URL: <https://www.muyinteresante.es/cultura/arte-cultura/articulo/iquienes-eran-los-filibusteros>
- Naucher Global. *La IMO ratifica las nuevas medidas de seguridad en el sector de los cruceros*. Octubre 2012. Dirección URL: [http://www.naucher.com/es/actualidad/la-imo-ratifica-las-nuevas-medidas-de-seguridad-en-el-sector-de-los-cruceros/\\_n:24/](http://www.naucher.com/es/actualidad/la-imo-ratifica-las-nuevas-medidas-de-seguridad-en-el-sector-de-los-cruceros/_n:24/)
- Noticias ONU. *Consejo de Seguridad insta a Estados miembros a penalizar piratería*. 2011. Dirección URL: <https://news.un.org/es/story/2011/10/1228721>
- Noticias Parlamento Europeo. *Piratería marítima, una amenaza para el comercio internacional*. Mayo 2012. Dirección URL: <http://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/world/20120510STO44857/pirateria-maritima-una-amenaza-para-el-comercio-internacional>
- Organización Marítima Internacional. *Reglas de seguridad para los diferentes tipos de buques*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Safety/Regulations/Paginas/Default.aspx>

- PEÑA Neira, Sergio. *Análisis jurídico de tres casos de piratería*. Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/2016/2/spenan.pdf>
- Radiocable.com. *El fotógrafo que convivió con piratas*. Abril 2008. Dirección URL: <http://www.radiocable.com/el-fotografo-que-convivio-con-piratas875.html>
- Reforma. *Cae a mínimos piratería marítima*. Enero 2017. Dirección URL: <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=1020788&md5=a5b2083c7847783c7d3511873c9d28be&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lcmd5=f340fb19aaf5986c3d47fed63a042dfc>
- Revista del Sector Marítimo. Ingeniería Naval. *La OMI dispone nuevas medidas para la mejora de la seguridad en grandes cruceros*. Junio 2012. Dirección URL: <https://sectormaritimo.es/la-omi-dispone-nuevas-medidas-para-la-mejora-de-la-seguridad-en-grandes-cruceros>
- VELAZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos. Anuario de Derecho Internacional. *El derecho internacional penal y la justicia penal internacional en el tercer milenio*. Dirección URL: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/14/13>
- VELAZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos. Revista Relaciones Internacionales 2008. *Problemática actual del territorio insular mexicano en el régimen convencional marítimo internacional*. Documento PDF.
- Zócalo. *La piratería marítima alcanza su máximo en diez años*. 2017. Dirección URL: <http://www.zocalo.com.mx/seccion/articulo/la-pirateria-maritima-alcanza-su-maximo-en-diez-anos>

### **Convenciones, leyes, tratados, organizaciones, etc.**

- Cámara de Comercio Internacional.
- Consejo de Seguridad.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS/74) y su Protocolo de modificación (SOLAS/PROT/78). D.O.F. 16 de julio de 1975.
- Convención Internacional sobre búsqueda y salvamentos marítimos (SAR/79) D.O.F. 20 de junio de 1986.
- Convención Internacional sobre la facilitación del tráfico marítimo (FAL/65); D.O.F. 5 de septiembre de 1970.
- Convención sobre el mar territorial y la zona contigua.
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes).
- Estatuto de Roma.
- INTERPOL
- Naciones Unidas. Consejo de Seguridad. Resolución 2408 (2018).
- Naciones Unidas. Consejo de Seguridad. Resolución 2415 (2018).
- Organización de las Naciones Unidas.
- Organización Marítima Internacional.
- Régimen de alta mar y régimen del mar territorial. Documento A/CN/97.

## **Ciberografía**

- 01-17-94 Decreto por el que se aprueba el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental. Documento PDF. Dirección URL:  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content/uploads/74\\_Convenio\\_para\\_la\\_Represion\\_de\\_Actos\\_Illicitos\\_Contra\\_la\\_Seguridad\\_de\\_la\\_Navegacion\\_Maritima.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content/uploads/74_Convenio_para_la_Represion_de_Actos_Illicitos_Contra_la_Seguridad_de_la_Navegacion_Maritima.pdf)
- ALBERT Ferrero, Julio. Capítulo 13. *Piratería y Terrorismo marítimo*. XXVII Semana de estudios del mar. Dirección URL:

[http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc\\_semana27/capitulo13.pdf](http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf)

- American Association of Port Authorities (APA). Dirección URL: <http://www.aapa-ports.org/unifying/landing.aspx?ItemNumber=21705&navItemNumber=20808>
- Amnistía Internacional. *Jurisdicción universal: preguntas y respuestas*. Documento PDF. Dirección URL: <https://www.amnesty.org/download/Documents/128000/ior530202001es.pdf>
- AYLLON, Bruno. Carta Internacional. *La cooperación internacional para el desarrollo: fundamentos y justificaciones en la perspectiva de la Teoría de las Relaciones Internacionales*. Dirección URL: <https://cartainternacional.abri.emnuvens.com.br/Carta/article/view/416/170>
- Biblioteca digital. VII. *Derecho del Mar, mar territorial y mar patrimonial*. Dirección URL: [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec\\_11.html](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_11.html)
- CARLIER, Manuel. Asociación de navieros españoles. *La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente*. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.anave.es/images/informes/otros/JORNADAS\\_DERECHO\\_AMBIENTAL.pdf](http://www.anave.es/images/informes/otros/JORNADAS_DERECHO_AMBIENTAL.pdf)
- CASTRO, José Alberto. *Cooperación Internacional*. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS15/MGTSV15-09/Unidad\\_academica/5/1\\_IntroCooperaci%C3%B3nInternacional.pdf](http://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS15/MGTSV15-09/Unidad_academica/5/1_IntroCooperaci%C3%B3nInternacional.pdf)
- COMA I FORCADELL, Marta. *La nueva piratería en las diferentes cosas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*. Universidad Politécnica de Cataluña. 2009. Documento PDF. Dirección URL:

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/7017/Microsoft%20Word%20-%20P.D.F.%20Def.pdf>

- Comercio Marítimo Mundial y las Nuevas rutas comerciales. Marzo 2017. Dirección URL: <https://empredia.wordpress.com/2017/03/31/comercio-maritimo-mundial-y-las-nuevas-rutas-comerciales/>
- Comisión Europea. Asuntos Marítimos. *Cuenca del Mediterráneo*. Dirección URL: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea\\_basins/mediterranean\\_sea\\_es](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea_basins/mediterranean_sea_es)
- Comisión Interamericana de Puertos (CIP) Dirección URL: <http://www.oas.org/cip/funciones.html>
- Comité Internacional de la Cruz Roja. *Jurisdicción Universal sobre crímenes de guerra*. Dirección URL: <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdmr2.htm>
- Convenio SUA. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. 2006. Dirección URL: <http://www.fragata-librosnauticos.com/libro/convenio-sua-actos-ilicitos-contrala-seguridad-de-la-navegacion-maritima/>
- Decreto de promulgación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, adoptado en la ciudad de Roma. El diecisiete de julio de mil novecientos noventa y ocho. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/JurInt/31122005.pdf>
- DEL POZO, Fernando. Real Instituto Elcano. *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*. Marzo 2014. Dirección URL: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DelPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=36817280433d954789b5ef77e9c5b47a>
- Dirección General Marítima. Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima y ayudas a la navegación IALA. Dirección URL:

<https://www.dimar.mil.co/content/asociacion-internacional-de-autoridades-de-senalizacion-maritima-y-ayudas-la-navegacion-iala>

- Documentación de la ONU: Derecho Internacional. Dirección URL: <http://research.un.org/es/docs/law/courts>
- Ecu Red. *Organización Marítima Internacional*. Dirección URL: [https://www.ecured.cu/Organizaci%C3%B3n\\_Mar%C3%ADtima\\_Internacional](https://www.ecured.cu/Organizaci%C3%B3n_Mar%C3%ADtima_Internacional)
- El Universo. *CONVEMAR pone en debate la soberanía del mar territorial*. Junio 2007. Dirección URL: <https://www.eluniverso.com/2007/06/04/0001/12/FD1DD68B75D148E09EAFD98CECBF79B3.html>
- Enciclopedia Jurídica. *Mar territorial*. Dirección URL: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/mar-territorial/mar-territorial.htm>
- FIGAREDO, Luis. Colegio Notarial de Madrid. *La piratería marítima*. Un problema global. Dirección URL: <http://www.elnotario.es/opinion/opinion/1407-la-pirateria-maritima-un-problema-global-0-8720350115299551>
- FINK, Andrés. Congreso de Relaciones Internacionales. *Acerca del concepto de seguridad*. Noviembre 2010. Dirección URL: [https://www.iri.edu.ar/publicaciones\\_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/cd%20V%20congreso/ponencias/0%20Fink\\_Acerca%20del%20concepto%20de%20seguridad.pdf](https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/cd%20V%20congreso/ponencias/0%20Fink_Acerca%20del%20concepto%20de%20seguridad.pdf)
- GUTIERREZ, García-Valdecasas, et.al. VII Congreso Nacional del Medio Ambiente. *Seguridad en el transporte marítimo*. Documento PDF. Dirección URL: <https://www.ingenierosnavales.com/sites/default/files/seguridad%20en%20el%20transporte%20maritimo.pdf>
- IBÁÑEZ Gómez, Fernando. *Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*. 2012. Documento PDF.

- Instituto Español de Estudios Estratégicos. *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*. Abril 2013. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE\\_140\\_Seguridad\\_Maritima.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf)
- Instituto Español de Estudios Estratégicos. *La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la Operación Atalanta*. Octubre 2010. Dirección URL: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2010/DIEEEE016-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2010/DIEEEE016-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf)
- International Chamber of Shipping. *About ICS*. Dirección URL: <http://www.ics-shipping.org/about-ics/about-ics>
- International Criminal Police Organization (INTERPOL). *Piratería Marítima*. Dirección URL: <https://www.interpol.int/es/Criminalidad/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima>
- La Estiba. *¿Qué es el Convenio SOLAS?* Dirección URL: <http://www.laestiba.info/numero12/que-es-el-convenio-solas/>
- La OMI aprueba nuevas directivas contra la piratería. Dirección URL: <https://www.leymaritima.com/la-omi-aprueba-directivas-contra-la-pirateria/>
- La ONU y el Estado de Derecho. *Piratería*. Dirección URL: <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/>
- MACKINLAY, Alejandro. Real Instituto Elcano. *La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral*. Junio 2010. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/8ec53a0042f19eb6a071e15cb2335b49/DT19-2010\\_Mackinlay\\_lucha\\_pirateria\\_Oceano\\_Indico.pdf?MOD=AJPERES&CA\\_CHEID=8ec53a0042f19eb6a071e15cb2335b49](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/8ec53a0042f19eb6a071e15cb2335b49/DT19-2010_Mackinlay_lucha_pirateria_Oceano_Indico.pdf?MOD=AJPERES&CA_CHEID=8ec53a0042f19eb6a071e15cb2335b49)
- MARINCASTAN, Fernando. *La piratería como crimen internacional*. Cuadernos de Estrategia. 2013. Documento PDF. Dirección URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4173361>

- MARTIN García, Marco Antonio. Senderos de la Historia. *Piratas y bucaneros famosos de los siglos XVII y XVIII*. Agosto 2007. Dirección URL: <https://senderosdelahistoria.wordpress.com/2007/08/07/piratas-y-bucaneros-famosos-de-los-siglos-xvii-y-xviii/>
- MENDEZ, Uria. Actualidad Jurídica. *El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982*. Dirección URL: <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/2209/documento/articuloUM.pdf?id=3083>
- MOIRAGHI DE Pérez, Liliana Esther. *Situación actual de protección marítima y portuaria del transporte multimodal en Latinoamérica*. Universidad Nacional del Nordeste. Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2005. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/com2005/1-Sociales/S-031.pdf>
- MORAL Martín, Pablo. Instituto Español de Estudios Estratégicos. *La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global*. Naturaleza e impacto económico. Abril 2015. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEO42-2015\\_Pirateria\\_PabloMoral.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf)
- Naciones Unidas. *¿Qué es el Consejo de Seguridad?* Dirección URL: <http://www.un.org/es/sc/about/>
- Naciones Unidas. Consejo de Seguridad. *Resoluciones del Consejo de Seguridad*. Dirección URL: <http://www.un.org/es/sc/documents/resolutions/2017.shtml>
- Naciones Unidas. Información general. Dirección URL: <http://www.un.org/es/sections/about-un/overview/index.html>
- Naciones Unidas. Océanos y Derecho del mar. Dirección URL: <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>
- NORDENSTAHL, Gustavo. *Piratería en alta mar. Investigación y recopilación*. Septiembre 211. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.nuestromar.com/adobe/PIRATERIA\\_Nordenstahl\\_2011.pdf](http://www.nuestromar.com/adobe/PIRATERIA_Nordenstahl_2011.pdf)

- Observatorio III. *Los delitos internacionales*. Dirección URL: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/14037/delitos.pdf;jsessionid=FF7A934DA25BB957EEBAE480782DB993?sequence=1>
- Organización Marítima Internacional. *Cooperación técnica*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/TechnicalCooperation/Paginas/Default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. *Introducción a la OMI*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. *Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. *Prescripciones del Convenio SOLAS para la verificación de la masa bruta de un contenedor lleno*. 2016. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/container/Paginas/default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. *Protección marítima y piratería*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>
- Organización Marítima Internacional. *Protección Marítima*. Dirección URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide to Maritime Security/Paginas/Default.aspx>
- Orientaciones sobre Protección de Buques. *Liberación de tripulantes y buques*. Dirección URL: <http://orientacionesproteccionbuques.com/?p=524>
- PEDRO DIEGO, Juan. *El 36% de los accidentes marítimos se producen por incumplir el RIPA*. Junio 2014. Dirección URL: <http://www.navegar.com/ciaim-accidentes-maritimos-ripa/>
- PEREZ VENTURA, Juan. *Descubrir la Historia. El paso del noreste: explorando las aguas heladas*. Octubre 2016. Dirección URL:

<https://descubrirlahistoria.es/2016/10/paso-del-noreste-explorando-las-aguas-heladas/>

- PERYROTEO Portela Guedes Henrique. *La vuelta de la piratería marítima*. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.armada.mde.es/archivo/rgm/2009/03/cap01.pdf>
- PHILIPPE, Xavier. International Review of the Red Cross. *Los principios de jurisdicción universal y complementariedad: su interconexión*. Dirección URL: [https://www.icrc.org/spa/assets/files/other/irrc\\_862\\_philippe.pdf](https://www.icrc.org/spa/assets/files/other/irrc_862_philippe.pdf)
- Régimen jurídico de los espacios marítimos. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-01-Capitulo%201.pdf>
- RIESCO J. Ricardo. *Piratería y transporte marítimo*. Dirección URL: <http://www.ugm.cl/ugm/wp-content/uploads/2009/01/pirateria-amenaza-transporte-maritimo-3.pdf>
- SANZ, Javier. Historias de la Historia. *¿Sabes la diferencia entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros?* Julio 2015. Dirección URL: <http://historiasdelahistoria.com/2015/07/08/sabes-la-diferencia-entre-piratas-corsarios-bucaneros-y-filibusteros>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en puertos mexicanos*. 2001. Documento PDF. Dirección URL: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227891/TENDENCIAS\\_TRANS\\_MARITIMO\\_PUBLI\\_162.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227891/TENDENCIAS_TRANS_MARITIMO_PUBLI_162.pdf)
- SILOS Rodríguez, José María. Poder Marítimo. *El código internacional para la protección del buque e instalaciones portuarias (PBIP)*. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/a19.pdf>
- SOBRINO Heredia, José Manuel. *Piratería y terrorismo en el mar*. Universidad de A Coruña. Derecho Internacional Público. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008\\_2.pdf](http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf)

- TAMAYO, Rafael. *La piratería y el derecho internacional*. Dirección URL: <https://rafaeltamayo.com/2014/03/09/la-pirateria-y-el-derecho-internacional/>
- Texto íntegro: *Visión para la cooperación marítima en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta*. Junio 2017. Dirección URL: [http://spanish.xinhuanet.com/2017-06/20/c\\_136380348.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2017-06/20/c_136380348.htm)
- TIBA España. *Convenio SOLAS: Nueva regulación sobre VGM o peso bruto verificado*. Dirección URL: <https://www.tibagroup.com/es/convenio-solas>
- VICENTE Álvarez, Francisco José, *Seguridad marítima y Piratería*. Premios defensa 2013. Documento PDF. Dirección URL: [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2013\\_INVES\\_01\\_B\\_01.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2013_INVES_01_B_01.pdf)
- VILLANUEVA Turnes, Alejandro. *Indagando en la definición de piratería marítima y su regulación*. 2014. Documento PDF.
- VILLAPANDO, Waldo. *El nuevo derecho internacional penal, los crímenes internacionales*. Documento PDF.
- ZAMORA Roselló, María Remedios. *Desafíos actuales de la seguridad marítima*. Documento PDF. Dirección URL: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>