

## Índice:

<b>1- INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>2- CONVENIO MONTEGO BAY 1982:</b>	
<b>A)</b> Contenido y características del convenio (definición, génesis, novedades, tratado alternativo).....	4-22
<b>B)</b> Controversias entre la convención y un tratado alternativo.....	22
<b>3- ANÁLISIS DE PIRATERÍA:</b>	
<b>A)</b> Definición y características de la piratería.....	23-34
<b>B)</b> Piratería en los siglos XX y XXI.....	34-36
<b>4- OTROS DELITOS</b>	
<b>A)</b> Tráfico de esclavos.....	36-42
<b>B)</b> Tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y armas.....	42-45
<b>5- MECANISMOS PARA HACER FRENTE A DICHOS DELITOS</b>	
<b>A)</b> Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata y tráfico de personas especialmente niños y mujeres.....	45-50
<b>B)</b> Protocolo contra el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes , psicotrópicas y armas.....	50-58
<b>6- CONCLUSIONES</b> .....	58-59
<b>7- BIBLIOGRAFÍA</b> .....	59-60

## RESUMEN

En el presente trabajo se abordarán temas tan importantes como la evolución del derecho del mar, así como el estudio de la Convención de Montego Bay de 1982, de la cual estudiaremos su contenido, características, además de las novedades y controversias entre la convención y un tratado alternativo. También se llevará a cabo el estudio de los delitos en el mar: cómo son el delito de piratería y la evolución de la misma en los siglos XX y XXI, delito de tráfico de esclavos, el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, sustancias psicotrópicas y armas.

Por último estudiaremos los mecanismos jurídicos para combatir dichos delitos.

## SUMMARY

This work will address issues as important such as the evolution of the law of the sea, as well as the study of the convention of Montego Bay of 1982, of which we will study its content, characteristics, in addition to the new features and controversies between the convention and an alternative treaty. Also the study of the crimes in the sea will be carried out: how they are the crime of piracy and the evolution of the same one in centuries XX and XXI, crime of traffic of slaves, the illicit traffic of narcotic substances, psychotropic substances and arms.

Finally, we will study Juridical mechanisms to attack the above mentioned crimes.

El Derecho del Mar es una materia del derecho muy importante y sobre la que se han establecido numerosas conferencias entre las cuales podemos destacar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar firmada en Montego Bay en 1982 y es muy importante para mostrar la evolución del Derecho del Mar y para explicar la delimitación de los espacios y zonas marítimas. España es un Estado parte por lo que es importante explicar cómo combate los distintos delitos que se producen en el ámbito marítimo en correlación con la aplicación del derecho del mar así como los distintos métodos jurídicos para reprimir y combatir estos delitos.

En este trabajo no solo he estudiado la evolución del Derecho del Mar sino que he estudiado el ámbito penal en el derecho del mar explicando los principales delitos que se producen, entre los que podemos destacar: piratería, tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y sicotrópicas y armas así como el tráfico de esclavos; los mecanismos jurídicos para combatirlos. Por esa razón he elegido este tema, por el interés en el ámbito penal dentro del Derecho del Mar.

La primera parte se basa en una referencia histórica basada en las distintas conferencias establecidas en torno al Derecho del Mar y el proceso evolutivo hasta la codificación del Derecho del Mar. La segunda parte se centra en el estudio de la piratería, características e impacto así como la piratería en los siglos XX y XXI. La tercera parte se centra en el estudio de otros delitos como son el tráfico de esclavos y el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, sicotrópicas y armas. Por último, la última parte se centra en el estudio de los mecanismos jurídicos para hacer frente, combatir y reprimir dichos delitos.

## **Convenio de Montego Bay de 1982:**

### **A) CONTENIDO Y CARACTERÍSTICAS DEL CONVENIO**

#### **I. Antecedentes:**

En el siglo XX muchos Estados manifestaron la necesidad de extender el mar territorial para preservar los recursos pesqueros y mineros y ejecutar medidas de control y fiscalización evitando así la contaminación del área.

A esta situación se unieron la Sociedad de Naciones y la Conferencia de La Haya sobre Codificación del Derecho Internacional de 1930 ; sin embargo, en las conferencias de derecho del mar de 1958 y 1960 no se alcanzó ningún acuerdo para establecer la anchura para el mar territorial, aunque se reconoció la existencia de una zona contigua con una extensión máxima de 12 millas marinas.

En el ámbito latinoamericano surge la tesis de las 200 millas marinas y la Declaración de Panamá de 1939, que establecía un mar territorial con una extensión de 300 millas marinas ; la Resolución VIII sobre Extensión del mar territorial, de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana en 1940; la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941 de extender el mar territorial hasta las 12 millas marinas y las declaraciones de 1945 del Presidente de Estados Unidos Harry Truman.

En 1945, el Presidente Truman declaró que el Gobierno de Estados Unidos de América considera los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental por debajo de la alta mar próxima a las costas de Estados Unidos, como pertenecientes a éste y sometidos a su jurisdicción y control.

Las declaraciones del Presidente Truman formaron un detonante para diversas declaraciones unilaterales latinoamericanas entre las que destacan

- Declaración del Presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29 de octubre de 1945.

- Decreto del Presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11 de octubre de 1946.
- Decreto de Panamá, de 17 de diciembre de 1946.
- Declaración del Presidente de Chile Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947. Que por primera vez establece un límite preciso (200 millas marinas, 370 km).

El Comité Jurídico Interamericano presentó un Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines.

Además países como Ecuador, Chile y Perú celebraron una Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur en Santiago de Chile, suscribiendo la Declaración sobre Zona Marítima (o Declaración de Santiago de Chile) el 18 de agosto de 1952, en la que proclamaron la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países.

Tras la Declaración de Santo Domingo en 1972, los Estados del Caribe adhieren a la tesis de las 200 millas de soberanía marítima. En tanto, el Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana, en mayo de 1973, declara como "zona económica de cada Estado" a las 200 millas marinas contiguas a sus costas posteriormente durante la Conferencia de Argel cerca de 75 Estados se suman a esta posición. Le llamaron Mar Patrimonial, pero no tuvieron éxito como mar territorial, aunque en Montego Bay se admite la Zona Económica Exclusiva de 200 mm.

La primera conferencia sobre el derecho del mar fue la de Ginebra de 1958, el cual fue un convenio sobre el régimen jurídico en alta mar.

La segunda conferencia de ginebra de 1960

La tercera conferencia en la que se adoptó el texto de la Convención de Montego Bay de 1982

I Conferencia

En 1956, las Naciones Unidas convocaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra. Dicha conferencia finalizó con la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho internacional de la ONU:

- Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua;
- Convención sobre Alta Mar;
- Convención sobre Plataforma Continental,

- Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, Fueron considerados un éxito y lograron entrar en vigencia, su aplicación fue bastante reducida, por el limitado número de Estados partes.

## **II Conferencia**

En 1960 se convocó a la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que no produjo ningún acuerdo internacional.

## **III Conferencia**

En 1967, la Asamblea General de Naciones Unidas crea el Comité para la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional (o Comité de Fondos Marinos), que se transformaría más tarde en el Comité de las Naciones Unidas que prepararía la III Conferencia sobre el Derecho del Mar.

En diciembre de 1970, la Asamblea General de Naciones Unidas convoca a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se realizaría desde diciembre de 1973 hasta 1982.

La III Conferencia se desarrolló en 11 períodos de sesiones. El primero se realizó en Caracas y el último en Jamaica, en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 30 de abril de 1982.

En lo referente a su contenido podemos destacar varios puntos:

**El mar territorial** está formado por 12 millas marinas; el art 5 señala que la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa con la excepción de aquellos estados con destinadas características que se aplicaría el sistema de las líneas de base recta.

El régimen jurídico se caracteriza en que la soberanía reside en el estado ribereño y se extiende además al espacio aéreo subyacente, lecho y subsuelo de esas aguas.

El derecho de paso inocente debe ser rápido y estar establecido de forma continua y solo podrá detenerse o interrumpirse por incidentes ordinarios de navegación o por fuerza mayor, problemas graves, o para auxiliar y proporcionar ayuda a personas, navíos o aeronaves en peligro. Disponen de esto todos los buques además de los de guerra y los submarinos que deben navegar emergidos. Siempre que no afecte a la seguridad y/o paz del estado ribereño el paso de un buque extranjero tendrá carácter inocente.

En lo referente a la jurisdicción penal y civil del estado ribereño podemos destacar que en cuanto a la jurisdicción penal: no se podrá arrestar o llevar a cabo investigaciones por un delito realizado a bordo de un buque, pero hay una serie de excepciones:

- las consecuencias de dicho delito se extiendan a su territorio
- posible puesta en peligro de la paz del país o seguridad en el mar territorial como consecuencia de dicho delito.
- Necesidad de intervención de las autoridades locales por requerimiento del capitán del buque extranjero o por el funcionario consular de dicho estado.
- Para combatir el tráfico de sustancias estupefacientes o psicotrópicas

En cuanto a la jurisdicción civil señalar que el estado ribereño no debería desviar ni detener buques extranjeros para ejercerla sobre las personas que están a bordo, no podrá adoptar medidas cautelares o de ejecución, salvo por obligaciones contraídas por dichos buques o por responsabilidades en que hayan incurrido dichos buques su paso por dichas aguas.

**La zona contigua** está fijada en la Convención de Montego Bay en 12 millas marinas cuya longitud va desde las líneas de base utilizadas como referencia para medir la anchura del mar territorial; es decir, de 12 millas marinas a partir del límite exterior de dicho mar; en esta zona el estado ribereño podrá prevenir y sancionar las infracciones aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración cometidas en su mar territorial o su territorio. Es la zona comprendida dentro de la ZEE.

En lo referente a los **estrechos** que son el paso angosto comprendido entre dos tierras y por el cual se comunica un mar con otro; para que un estrecho esté sometido a la jurisdicción internacional debe tener una serie de requisitos: el estrecho debe de tener como fin la navegación internacional, las aguas del estrecho debe formar parte del mar territorial de un estado, de dos o de más, además y por ultimo no debe existir ninguna franja de alta mar para la libre navegación. El régimen del paso en tránsito se define como la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido y es establecido por la Convención de Montego Bay de 1982.

La principal diferencia con el paso inocente es que el paso en tránsito solo puede ser interrumpido en caso de dificultad grave o fuerza mayor.

En el caso de las **aguas archipiélagos** señalar que la convención define el estado archipiélago como la formación de una o varias archipiélagos que podrán constituir varias islas y el archipiélago como un conjunto de islas, islotes y otras masas de tierra menores cercanas entre si formando una unidad geográfica, económica y política intrínseca.

El trazado de las líneas de base debe seguir la configuración general del archipiélago y no podrán partir de elevaciones que únicamente emergen de bajamar, salvo instalaciones permanentes sobre el nivel de mar o que formen parte territorial de una isla.

Las aguas archipiélagos son las encerradas por la líneas de base recta y comprendidas entre las aguas interiores y las territoriales; el estado tiene soberanía sobre ellas pero con ciertas limitaciones. Su régimen jurídico es comparable al del mar territorial, con la excepción del derecho de paso que se aplica a las vías de circulación marítimas aéreas. Condición jurídica de las aguas archipiélagas, del espacio aéreo sobre las aguas archipiélagas y de su lecho y subsuelo.

La soberanía de un Estado archipiélagos se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipiélagos trazadas de conformidad con el artículo 47, denominadas aguas archipiélagos, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa.

Esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre las aguas archipiélagos, así como al lecho y subsuelo de esas aguas y a los recursos contenidos en ellos.

Esa soberanía se ejerce con sujeción a las disposiciones de esta Parte.

El régimen de paso por las vías marítimas archipiélagos no afecta a la condición jurídica de las aguas archipiélagos, incluidas las vías marítimas, ni al ejercicio por el Estado archipiélagos de su soberanía sobre esas aguas, su lecho y subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos en ellos.

**La zona económica exclusiva** es la zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, la zona podrá extenderse hasta las 200 millas marinas que van desde las líneas de base utilizadas para medir la anchura del mar territorial por lo que tendrá una extensión de 188 millas marinas como máximo pues hay que tener en cuenta las 12 millas del mar territorial.

En esta zona el estado ribereño ejerce derechos de jurisdicción y soberanía tales como la exploración y explotación económica y de los recursos naturales en el lecho y



subsuelo del mar y aguas suprayacentes; y uso de islas artificiales, investigación científica, conservación.....

El estado ribereño es el que determina lo referente a la captura permisible, pues sino tiene capacidad para explotar el cupo permitirá a terceros estados sobre el excedente, con prioridad a estados sin litoral, aquellos con determinadas características geográficas y para los estados en desarrollo de la misma región. Los estados que pesquen en la ZEE deben respetar las leyes y reglamentos en lo referente a licencias, pago de cuotas,...

En la zona económica exclusiva, todos los Estados gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades

En lo referente a la ejecución de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán 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 esta Convención y otras normas de derecho internacional.

Cuando haya un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de igualdad y teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes.

El Estado ribereño, en lo referente a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención.

Los buques que sean apresados y sus tripulaciones serán liberados con rapidez, previa determinada fianza u otra garantía.

Las sanciones por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.

El estado ribereño notificara con rapidez al estado del pabellón las medidas adoptadas y las sanciones impuestas en los casos de arresto o retención de buques extranjeros. En lo referente a las especies que podemos encontrar o señalar dentro del estado ribereño podemos destacar: Las especies altamente migratorias. El Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias cooperarán para garantizar la conservación y promover el objetivo de la utilización de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva; Mamíferos marinos: Podemos destacar el derecho de un Estado ribereño a prohibir o limitar el aprovechamiento de los mamíferos marinos en forma más estricta que la establecida en esta Parte o, cuando proceda, la competencia de una organización internacional para hacer lo propio. Los Estados cooperan para la protección de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio; poblaciones anádromas. Tienen responsabilidad e interés los estados en cuyos ríos se produzcan poblaciones anádromas; Especies catádromas. Son responsables de la administración y distribución de esas especies y aseguran la entrada y salida de los peces migratorios, el estado ribereño, en cuyas aguas especies catádromas pasen la mayor parte de su ciclo vital, además la captura se lleva a cabo en las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas.

La **Plataforma continental** comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas

desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros. En las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Esto no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas y bancos de dicho margen.

El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.

La definición de plataforma en el Convenio de Montego Bay varía respecto de la definición dada en el convenio de 1958 pues plataforma continental como : el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes, permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas; el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de islas.

### **Derechos del estado ribereño sobre la plataforma continental**

- El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.
- Los derechos que ejerce son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado.

- Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes.
- Los recursos naturales son los recursos minerales y otros no vivos del lecho del mar y su subsuelo, los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

La ZEE y la plataforma continental se asemejan en la extensión y en la función, pues en ambos el estado ribereño tiene derechos de finalidad económica pero se diferencia en la extensión de dichos derechos ya que en la ZEE tienen carácter preferencial y en la plataforma continental tienen carácter exclusivo.

#### **Alta mar:**

Se define alta mar como todas las partes del mar no incluidas en la ZEE, en el mar territorial o en aguas interiores de un estado, o en aguas de un estado archipiélago.

La alta mar está abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral por tanto hay una serie de libertades:

- libertad de navegación
- libertad de sobrevuelo
- libertad de tender cables y tubería submarinos
- libertad de pesca
- libertad de construir islas artificiales
- libertad de investigación científica

La alta mar se utilizara exclusivamente con fines pacíficos

Cuando se produzca cualquier incidente de navegación o de abordaje de buque de alta mar que conlleve responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán u otra persona al servicio del buque se llevaran a cabo procedimientos penales o disciplinarios ante las correspondientes autoridades del estado del pabellón o antes las del estado de que esas personas sean nacionales. Además no puede ser ordenado el arresto o retención del buque por otras autoridades que no sean las del estado del pabellón.

En lo referente al poder de la policía en alta mar señalar que el orden jurídico aplicable es el del estado del pabellón y los casos de actuación y de represión cargo del estado son:

- El transporte de esclavos
- Tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas
- Piratería

Las competencias particulares son:

- Emisiones de radio y televisión no autorizadas desde alta mar. Tienen competencia para apresar a las personas o buques dedicados a esas tareas y someterlos a su jurisdicción.
- Estado del pabellón del buque
- Estado destinatario o afectado por la emisión no autorizada
- Estado del cual la persona que realiza o hace las transmisiones es nacional
- Derecho de visita de un buque de guerra su hay sospechas fundadas de que un buque mercante en alta mar está realizando actividades ilícitas o no tiene nacionalidad o bien que es de su pabellón y está usando otro; si las sospechas son infundadas se producirá la indemnización por daño o perjuicio sufrido.
- Derecho de persecución: Este derecho de persecución en alta mar puede ejercerlo el estado ribereño cuando tenga motivos y sospechas fundadas para creer que se ha producido una violación de las leyes y/o reglamentos bajo su jurisdicción. Se inicia cuando un buque extranjero o una de sus lanchas esté en las aguas interiores, en las aguas archipiélagas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor.

El derecho de persecución se aplicará a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

El derecho de persecución únicamente lo podrá llevar a cabo buques de guerra o aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

Además la persecución debe ser continua ininterrumpida y finaliza cuando el buque entra en el mar territorial del estado de su pabellón o de un tercer estado.

### **La zona**

Se trata de la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos y existen diversos recursos. Los recursos son aquellos recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos in situ en la zona, que se encuentra en los fondos marinos o subsuelo. Cuando los recursos se extraen de la zona se llaman minerales.

La zona y sus recursos son patrimonio de la humanidad.

Ningún Estado podrá exigir o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre ninguna parte alguna de la Zona o sus recursos, y ningún Estado o persona podrá apropiarse de parte alguna de la Zona o sus recursos.

Ningún Estado o persona natural o jurídica reivindicará, adquirirá o ejercerá derechos respecto de los minerales extraídos de la Zona, salvo de conformidad con esta Parte. De otro modo, no se reconocerá tal reivindicación, adquisición o ejercicio de derechos.

Los derechos sobre los recursos de la Zona pertenecen a toda la humanidad, en cuyo nombre actuará la Autoridad. Estos recursos son intransferibles.

Sólo podrán enajenarse con arreglo a esta Parte y a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

Las actividades que se lleven a cabo en la Zona se realizarán en beneficio de toda la humanidad, con independencia de la ubicación de los Estados, y teniendo especial consideración a los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que no hayan alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas.

La Zona será utilizada de forma exclusiva con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, sin discriminación y sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte.

## INVESTIGACION CIENTIFICA MARITIMA

La investigación científica marina en la Zona se realizará de forma exclusiva con fines pacíficos y en beneficio de toda la humanidad.

Los Estados Partes podrán llevar a cabo investigaciones científicas marinas en la Zona. Los Estados Partes podrán participar de la siguiente forma:

Contribuir en programas internacionales e impulsar la colaboración en materia de investigación científica marina.

Cuidar la elaboración de programas por conducto de la Autoridad o de otras organizaciones internacionales en beneficio de los Estados en desarrollo y de los Estados menos avanzados tecnológicamente para:

Fortalecer la capacidad de dichos Estados en materia de investigación;

Preparar al personal de esos Estados y de la Autoridad en las técnicas y aplicaciones de la investigación;

Promover el empleo de personal calificado de esos Estados en la investigación en la Zona;

Divulgar los resultados de las investigaciones y los análisis a través de la Autoridad o de otros conductos internacionales cuando corresponda.

## TRANSMISION DE TECNOLOGIA

La Autoridad adoptará determinadas medidas de conformidad para:

Obtener tecnología y conocimientos científicos relacionados con las actividades en la Zona; e impulsar la transmisión de tecnología y conocimientos científicos a los Estados en desarrollo para que todos los Estados Partes se beneficien de ellos.

la Autoridad y los Estados Partes se asociaran para fomentar la transmisión de tecnología y conocimientos científicos relacionados con las actividades en la Zona de manera que la Empresa y todos los Estados Partes puedan beneficiarse de ellos. En particular, iniciarán e impulsaran:

Medidas para la transmisión de tecnología a la Empresa y a los Estados en desarrollo respecto de las actividades en la Zona, incluida, la simplificación del acceso de la

Empresa y de los Estados en desarrollo a la tecnología, según modalidades y condiciones equitativas y razonables; y medidas orientadas al progreso de la tecnología de la Empresa y de la tecnología nacional de los Estados en desarrollo mediante la producción de oportunidades.

#### PROTECCION DE LA VIDA HUMANA.

Se tomarán las medidas oportunas y necesarias para garantizar la protección y conservación de la vida humana en lo referente a las actividades en la Zona.

#### PROTECCION DEL MEDIO MARINO

Se tomarán las medidas necesarias de conformidad con esta Convención para garantizar la protección del medio marino contra los efectos nocivos que puedan producir dichas actividades. Por lo que la Autoridad establecerá las normas y reglamentos para:

Disminución ,previsión e inspección de la contaminación que se puede producir en el medio marino así como las amenazas y riesgos que puedan sufrir tales como excavación así como la construcción y el funcionamiento de instalaciones y otros dispositivos; y defender y proteger los recursos naturales de la Zona y prevenir daños a la flora y fauna marinas.

#### PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES EN LA ZONA.

En lo que respecta a dicha participación destacar que se impulsara la participación de los Estados en desarrollo en las actividades en la Zona teniendo en cuenta sus intereses y necesidades especiales y la necesidad de los Estados en desarrollo sin litoral o en situación geográfica desventajosa de superar los obstáculos derivados de su ubicación desfavorable

#### OBJETOS HISTORICOS Y ARQUEOLÓGICOS.

En lo referente a dichos objetos señalar que serán conservados y establecidos a favor de la humanidad teniendo en cuenta una serie de aspectos tales como los derechos preferentes del estado o país de origen, del estado del origen cultural o del estado de origen histórico y arqueológico.

#### POLITICA GENERAL DE LAS ACTIVIDADES EN LA ZONA.



Se realizarán dichas actividades para fomentar el desarrollo de la economía mundial y el crecimiento equilibrado del comercio internacional y en beneficio de la cooperación internacional en pro del desarrollo general de todos los países, especialmente de los Estados en desarrollo, y para garantizar una serie de cuestiones:

- 1) La explotación de los recursos;
- 2) La colaboración de la Autoridad en los ingresos, así como la transmisión de tecnología a los Estados en desarrollo según lo establecido en dicha Convención;
- 3) La ampliación de las oportunidades de participación de forma compatible con los artículos 144 y 148;
- 4) La gestión segura y ordenada de los recursos de la Zona, incluida la eficaz realización de las actividades en la Zona y la evitación de desperdicios innecesarios;
- 5) El aumento de la disponibilidad de los minerales procedentes de la Zona para garantizar el suministro a los consumidores de tales minerales;
- 6) Grandes oportunidades para que todos los Estados Partes participen en el aprovechamiento de los recursos de la Zona y la prevención de la monopolización de las actividades en la Zona;
- 7) El impulso de precios remunerativos para los productores y equitativos para los consumidores de los minerales derivados o procedentes de la Zona y de otras fuentes, y el fomento de la igualdad entre la oferta y la demanda;
- 8) La defensa de los Estados en desarrollo respecto de los efectos contraproducentes en sus economías o en la cuantía de las exportaciones resultantes de una disminución del precio o del volumen de exportación de un mineral referida a actividades en la zona.
- 9) Que el acceso a los mercados de importación de los minerales procedentes de los recursos de la Zona no sean más beneficiosas que las de carácter más favorable que se refieran a las importaciones de otras fuentes
- 10) El aprovechamiento del patrimonio común a favor de toda la humanidad

#### **POLITICAS DE PRODUCCION.**

Se adoptarán por parte de la autoridad las medidas necesarias e imprescindibles para fomentar el desarrollo, la eficacia y el equilibrio de los mercados de los productos obtenidos de los minerales de la zona;

La autoridad tendrá derecho a participar e intervenir en cualquier conferencia sobre esos productos y el derecho a ser parte en un pacto o convenio.

La autoridad cumplirá las obligaciones contraídas en los acuerdos o convenios para un uso similar y no diferenciado en la producción de los minerales en la Zona.

La producción comercial no se iniciara hasta que el operador haya solicitado y obtenido una autorización de producción de la autoridad, el límite temporal es de 5 años de antelación al comienzo de dicha producción en base a un plan de trabajo con la excepción de la presentación por parte de la autoridad de otro periodo sujeto al reglamento de ejecución de los proyectos.

En la solicitud de autorización el operador especificará la cantidad anual de níquel que prevea extraer con arreglo al plan de trabajo aprobado. La solicitud incluirá un plan de gastos.

La Autoridad dictará normas de cumplimiento apropiadas, de conformidad con el artículo 17 del Anexo III.

Se enviará una autorización de producción por parte de la autoridad para el volumen de producción solicitado, a menos que la suma de ese volumen y de los volúmenes ya autorizados exceda del límite máximo de producción de níquel.

Una vez enviada, la autorización de producción y la solicitud aprobada formarán parte del plan de trabajo aprobado.

Si se rechazase la solicitud de autorización presentada por un operador, éste podrá volver a presentar una solicitud a la Autoridad en cualquier momento.

El período provisional se iniciara cinco años antes del 1 de enero del año en que se prevea empezar la primera producción comercial de acuerdo a un plan de trabajo aprobado. Si el inicio de esa producción comercial se retrasare más del año proyectado, se alteraran el comienzo del período provisional y el límite máximo de producción calculado originalmente. El período provisional durará 25 años o hasta que finalice la Conferencia de Revisión o hasta el día en que entren en vigor los nuevos acuerdos o convenios mencionados en el párrafo 1, rigiendo el plazo que venza antes. La Autoridad asumirá las facultades establecidas en este artículo por el resto del período provisional en caso de que dichos acuerdos o convenios queden sin efecto por cualquier causa.

El límite máximo de producción para cualquier año del período provisional será la suma de:

La diferencia entre los valores de la línea de tendencia del consumo de níquel, calculados con arreglo al apartado b), para el año inmediatamente anterior al de la

primera producción comercial y para el año inmediatamente anterior al comienzo del período provisional; y el 60 % de la diferencia entre los valores de la línea de tendencia del consumo de níquel, calculados con arreglo al apartado b), para el año para el que se solicite la autorización de producción y para el año inmediatamente anterior al de la primera producción comercial.

Para calcular el límite máximo de producción de níquel se usan los valores del consumo anual de níquel según una línea de tendencia calculada durante el año en el que se expida una autorización de producción. La línea de tendencia se calculará mediante la regresión lineal de los logaritmos del consumo real de níquel correspondiente al período de 15 años más reciente del que se disponga de datos, Esta línea de tendencia se denominará línea de tendencia inicial;

Si la tasa anual de aumento de la línea de tendencia inicial es inferior al 3 %, la línea de tendencia que se utilizará para determinar las cantidades mencionadas en el apartado a) será una línea que corte la línea de tendencia inicial en un punto que represente el valor correspondiente al primer año del período de 15 años pertinente y que aumente a razón del 3 % por año.

La Autoridad reservará la cantidad de 38.000 toneladas métricas de níquel para la producción inicial de la Empresa.

Un operador podrá en cualquier año no alcanzar el volumen de producción anual de minerales procedentes de , nódulos polimetálicos especificado en su autorización de producción o superarlo hasta el 8 %, siempre que el volumen global de la producción no exceda del establecido en la autorización. Todo exceso comprendido entre el 8 % y el 20 % en cualquier año o todo exceso en el año o años posteriores tras dos años consecutivos en que se produzcan excesos se negociará con la Autoridad, la cual podrá exigir que el operador obtenga una autorización de producción suplementaria para esa producción adicional.

Las solicitudes de autorización de producción suplementaria solamente serán estudiadas por la Autoridad después de haber resuelto todas las solicitudes pendientes de operadores que aún no hayan recibido autorizaciones de producción y después de haber tenido debidamente en cuenta a otros probables solicitantes. La Autoridad se guía por el principio de no rebasar en ningún año del período provisional la producción total autorizada con arreglo al límite máximo de producción y no autorizará la producción de una cantidad que exceda de 46.500 toneladas métricas de níquel por año.

Los volúmenes de producción de cobre, cobalto y manganeso, no son superiores a los que se habrían obtenido si el operador hubiese producido el volumen máximo de níquel de esos nódulos de conformidad con este artículo. La Autoridad establece normas, reglamentos y procedimientos para aplicar este párrafo.

Los derechos y obligaciones en materia de prácticas económicas desleales previstos en los acuerdos comerciales multilaterales pertinentes serán aplicables a la exploración y explotación de minerales de la Zona.

La Autoridad está facultada para limitar el volumen de producción de los minerales de la Zona en las condiciones y los métodos que sean apropiados mediante la adopción de los reglamentos correspondientes.

La Asamblea establece un sistema de compensación y adopta medidas de asistencia para la reorganización económica, en beneficio de los países en desarrollo cuyos ingresos y economía sufran serios perjuicios como consecuencia de una disminución del precio o del volumen exportado de un mineral, en la medida en que tal disminución se deba a actividades en la Zona. La asamblea puede iniciar el estudio de ciertos procedimientos para ayudar y solventar los daños o perjuicios que sufren determinados países

## PROCEDIMIENTO DE EXPLORACION Y EXPLOTACIÓN

En lo que respecta a dicho procedimiento; serán organizadas, desarrolladas y vigiladas las actividades en la zona por parte de la autoridad en nombre de la humanidad de acuerdo con el artículo 153 y otras disposiciones reglamentos y normas de la autoridad.

Las actividades en la zona pueden ser realizadas por:

Por la Empresa, por Estados Partes o empresas estatales o por personas naturales o jurídicas que tengan la nacionalidad de Estados Partes o que sean efectivamente controladas por ellos o por sus nacionales, cuando las amparen dichos Estados, o por cualquier agrupación de las señaladas que reúna los requisitos previstos en esta Parte y en el Anexo III.

Las actividades en la Zona se realizarán con arreglo a un plan de trabajo oficial escrito con arreglo al Anexo III y aprobado por el Consejo tras su examen por la Comisión Jurídica y Técnica. En el caso de las actividades en la Zona realizadas en la forma

autorizada por la Autoridad por las entidades o personas especificadas en el apartado b) del párrafo 2, el plan de trabajo, de conformidad con el artículo 3 del Anexo III, tendrá la forma de un contrato.

La Autoridad ejerce sobre las actividades en la Zona el control y examen necesario para conseguir que se realicen las disposiciones de esta Parte y de los correspondientes anexos, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y los planes de trabajo aprobados. Los Estados Partes prestarán asistencia a la Autoridad adoptando todas las medidas necesarias para alcanzar dicho cumplimiento.

La Autoridad tendrá derecho a adoptar cualquiera de las medidas previstas en esta Parte para garantizar el cumplimiento de sus disposiciones y el desempeño de las funciones de control y reglamentación que se le asignen en virtud de esta Parte o con arreglo a cualquier contrato. La Autoridad tendrá derecho a inspeccionar y analizar todas las instalaciones empleadas en relación con las actividades en la Zona y situadas en ella.

#### EXAMEN PERIÓDICO

A partir de la entrada en vigor de esta convención, cada 5 años la asamblea procede a un examen general y ordenado del modo en que el régimen internacional de la zona haya actuado en la práctica. Por lo que la Asamblea puede adoptar o favorecer que otros órganos tomen medidas que permitan mejorar el funcionamiento del régimen.

#### NOVEDAD CONVENCIÓN 1982:

En lo referente a las novedades de esta convención podemos señalar que en el nuevo derecho del mar podemos observar la inclusión de nuevas zonas de jurisdicción nacional como por ejemplo la zona económica exclusiva además nuevas definiciones entre las que destacan la plataforma continental y el novedoso concepto del área referida a los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad.

Lo novedoso se refiere tanto a las nuevas reglas incluidas en la convención sobre derecho del mar como al nuevo derecho consuetudinario como un importante factor para el desarrollo práctico de los estados.

#### TRATADO ALTERNATIVO:

La administración Reagan propuso a varios de los países que no firmaron la convención celebrar un tratado basado en explotar los fondos marinos por lo que Anthony D'Amato estableció que era necesario un tratado alternativo para paliar los efectos sobre terceros que tendría la convención de 1982 y para asegurar que casi todos los firmaran uno de los 2 tratados.

## **B) CONTROVERSIAS ENTRE LA CONVENCIÓN Y UN TRATADO ALTERNATIVO:**

Partimos de la idea de que si una regla se aplica entre la mitad de los que conforman la comunidad internacional, y otra regla se aplica entre el resto de la comunidad internacional, los problemas entre los estados del primer grupo pueden ser resueltos por la utilización de la primera regla, pero los problemas entre los estados del segundo grupo pueden ser resueltos por el uso de la segunda regla ya que esto tiene más beneficios que buscar o establecer una costumbre general y común a todos los estados que conforman la comunidad internacional.

El problema se plantea cuando existe un problema entre los estados del primer grupo y los estados del segundo grupo y si en ambos grupos existe discrepancia sobre las costumbres del otro grupo.

La única solución es retornar a tiempos históricos pasados cuando existía una regla aceptada por ambos grupos de estado y aplicar dicha regla. Además y en beneficio de los estados que componen la comunidad internacional, esta solución es menos generadora de inseguridad y duda que cualquier otra referida a los problemas de derecho internacional.

Un solo acto llevado a cabo por más de 50 estados proporciona una mayor prueba de que una costumbre ha sido aprobada y aceptada por la comunidad internacional que numerosos actos llevados a cabo por separado por numerosos estados.

Tras haber estudiado y analizado el proceso evolutivo del Derecho del Mar y la incidencia de la Convención de Montego Bay de 1982 con la limitación de los espacios marítimos, voy a proceder a estudiar los distintos delitos que se pueden dar en el ámbito del Derecho del Mar así como los mecanismos jurídicos para combatirlos.

## **ANÁLISIS PIRATERÍA:**

### **A) DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA PIRATERÍA**

En primer lugar vamos a definir el concepto de piratería y señalar que piratería es todas aquellas actuaciones ilegales de violencia o de arresto; aquellas de depreciación realizadas contra un buque o aeronave en alta mar o contra las personas y objetos que se encuentran a bordo, contra un buque o aeronave que se encuentren en una zona o lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado; aquellas basadas en el uso de un buque o aeronave cuando la persona que lo utiliza sabe del carácter pirata de dicho buque o aeronave y por ultimo constituye piratería también aquellas actividades realizadas para fomentar las anteriormente mencionadas.

Esta compleja definición no difiere de la histórica y tradicional que antes describíamos y plantea, ya con rotundidad, la no sumisión a un Estado de los buques piratas en alta mar, fuera de aguas jurisdiccionales, así como la posibilidad de persecución internacional

Todos los estados deben cooperar en la represión y disminución de la piratería en alta mar o en cualquier lugar aunque dicho lugar no se encuentre sometido a la jurisdicción de ningún estado

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.

La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Todo Estado puede apresarse o detener un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturada 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 y medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes.

Además si un buque o una aeronave son apresados 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.

Podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería solamente los buques de guerra o aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y que puedan ser identificados como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y tengan autorización para dicho apresamiento.

### **La perspectiva ius-internacionalista.- La Conferencia del Mar de 1982 y el Código Penal vigente.**

En cuanto a la regulación internacional, con carácter previo al Convenio de Ginebra de 1958 sobre el régimen jurídico de alta mar hubo dos proyectos de Convenio para su represión. El primero, elaborado por el profesor japonés Matsuda, en 1926, bajo la iniciativa del Subcomité de expertos de la Sociedad de Naciones, y el segundo, en 1932, redactado por el jurista norteamericano Joseph Walter Bingham por encargo de la Law School de la Universidad de Harvard. En ambos proyectos se basaron los redactores de la Convención sobre alta mar citada de Ginebra y los de la Conferencia de Montego Bay. También hay que añadir los criterios de jurisdicción penal universal que van a permitir la persecución por cualquier Estado de este tipo de delitos.

El buque pirata se encuentra al margen de la teoría de la ficción de extraterritorialidad, si bien puede mantener la nacionalidad que se derive de su primer registro marítimo y mercantil. Al ponerse fuera de toda normativa pueden ser juzgados por cualquier país en su condición de delincuentes contra la comunidad internacional, a los que se aplican los principios de jurisdicción penal universal.

En la actualidad han desaparecido todas las referencias sustantivas a la piratería como delito a contemplar en nuestro Derecho interno y aunque ello se explica por la regulación internacional, no compartimos ni comprendemos del todo este silencio que



no implica, desde luego, que nuestros Tribunales no puedan conocer y perseguir delitos de piratería, tanto si el sujeto pasivo del delito es súbdito español, como si es extranjero, según los principios de jurisdicción penal universal. Otros delitos de las mismas características también pueden ser perseguidos por esa vía y tienen su regulación en nuestro derecho interno, al menos en sus tipos más representativos. La regulación interna sirve para haber recogido la normativa de la Conferencia de Derecho del Mar de Montego Bay, de 1982. En la actualidad es muy frecuente la actuación de Jueces de la Audiencia Nacional aplicando los principios de jurisdicción penal universal.

### **La piratería marítima en nuestros días.**

Según informes elaborados por la Oficina Marítima Internacional en la última década los ataques a naves de transporte y turismo se han incrementado en un 500%. De cincuenta y dos casos denunciados en el año 1995 se ha pasado a 245 en el año 2005, teniendo en cuenta como es lógico solamente los denunciados. Entre los ejemplos que pueden citarse nos encontramos con el “Atlantic Pride”, buque originario de Chipre que en la madrugada del 13 de agosto de 2001 esperaba turno para entrar en el Puerto de Guayaquil, a unas 20 millas náuticas de la costa, observando que se le acercó una embarcación atacándole y provocando incendios, resultando muerto el Capitán y con pérdida del brazo uno de los tripulantes, atrincherándose los restantes miembros de la dotación que se enfrentaban a cuatro atacantes que, ante la resistencia tomaron solo parte de la carga de cubierta y abandonaron el buque. Otro lugar habitual de este tipo de sucesos es Malasia. Los principales objetivos de los abordajes modernos son el robo de la caja del barco, el secuestro del navío para obtener un rescate, el robo de la carga o el del propio buque, con riesgos de muerte para los componentes de la tripulación. Cuando se apoderan del buque se le conduce a un lugar seguro para repintarlo, maquillarlo y dotarlo de nueva documentación. Los piratas actuales utilizan ametralladoras y granadas y las empresas afectadas o tratan de evitar las aguas más peligrosas o comienzan a buscar formas de autodefensa.

En octubre de 1999 el carguero Rainbow zarpó del puerto de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike, en Japón. Pero no llegó a su destino ya que fue asaltado por piratas armados, que colocaron a los diecisiete tripulantes en una balsa salvavidas y los dejaron a la deriva, siendo rescatados 11 días después milagrosamente. En septiembre de 1998, el buque Tenyu, de bandera panameña, también desapareció en el Estrecho de

Malaca, cuando hacía ruta desde Indonesia a la República de Corea con una carga de lingotes de aluminio. El buque reapareció con nuevo nombre y una tripulación distinta, estimándose que sus tripulantes fueron asesinados.

En algún caso se ha propuesto por EEUU el despliegue de patrullas y tropas en Malaca, pero ha sido rechazado por los países de la zona afectados que sostienen que la seguridad del estrecho solo atañe a los estados ribereños, es decir a Malasia, Indonesia y Singapur, aunque sí aceptan la ayuda internacional en lo referente a medios técnicos, pero en ningún caso medidas unilaterales que afecten a su soberanía ni a las leyes internacionales del mar. Una de las medidas importantes y con expectativas de futuro es la creación del Centro de Control de la Piratería por el antes citado International Maritime Bureau, que actuaría como órgano encargado de la vigilancia y control de estas actividades y de todos los abordajes con fines criminales. No parece que existan soluciones importantes de seguridad adoptadas a nivel internacional, ni tampoco las actuaciones judiciales y la colaboración entre los países para la persecución de los delitos está dando fruto. Parece imprescindible una postura colectiva que debe encabezar los países con intereses navieros y de seguridad más afectados y que debería traducirse en una Conferencia y Convenio internacional de represión y persecución de la piratería marítima actual.

En la actualidad los diez puertos con mayor tráfico están en el continente asiático, seis en China, uno en Dubái y el resto algunas en las consideradas NIC's o países de reciente industrialización: Singapur, Hong Kong y Corea del Sur. El Sudeste Asiático continúa siendo la zona más castigada por los piratas del mundo. El rápido ascenso de la piratería en los mares territoriales y puertos situados en el estrecho de Malaca y Singapur es el gran culpable de esta tendencia alcista. Este estrecho es la ruta habitual de los barcos que desde Europa se dirigen a los principales puertos del mundo y viceversa. A diferencia de otras regiones, en el Sudeste Asiático la mayoría de los 3 Según la lista elaborada por Forbes con datos de 2013.

#### LA PIRATERÍA MARÍTIMA, UN FENÓMENO DE ÍNDOLE REGIONAL Y ALCANCE GLOBAL. NATURALEZA E IMPACTO ECONÓMICO;

Los incidentes relacionados con la piratería ocurren en infraestructuras portuarias, con los barcos anclados. Son cometidos por reducidos grupos de asaltantes que van armados

normalmente con cuchillos y machetes, aunque también se han registrado numerosos ataques con armas de fuego, que suelen aprovechar la nocturnidad para cometer robos oportunistas de bajo nivel. Los abordajes en los puertos del Sudeste Asiático no suelen adquirir la violencia de otras regiones, puesto que los asaltantes prefieren huir antes de enfrentarse a la tripulación, aunque esto no es siempre así. En esta región se produjeron tres muertes relacionadas con abordajes piratas el año pasado, dos en Filipinas y una en Malasia. En el resto del mundo hubo una víctima mortal más, en aguas nigerianas. Incidentes de piratería y robo a mano armada registrados en Asia (2008-2014). Especialmente llamativo es el caso de Indonesia. En las aguas y puertos de este país se ha registrado el 40% del total de la piratería marítima mundial en 2014, siendo por tercer año consecutivo el país en el que más agresiones se cometen con una enorme diferencia respecto al resto. Sus puertos son los más castigados, y no en vano, en Indonesia 8 se encuentran cuatro de los cinco en los que más incidentes se produjeron del mundo el pasado año. Solo en el puerto más atacado, Pulau Bintan, situado en el estrecho de Singapur, se registraron más incidentes que en las costas somalíes y nigerianas juntas (35), si bien no es comparable la magnitud que adquieren las agresiones en África con los asaltos a barcos en los puertos indonesios, normalmente mucho más leves.

La progresiva emergencia de la piratería en el Sudeste Asiático contrasta con el paulatino decrecimiento de este fenómeno en los mares de China. Apenas un incidente fue registrado en el sur del gigante asiático durante el año 2014, en una zona en la que hace un lustro se contaban por decenas. De los países del lejano oriente Vietnam es el que más sufre la piratería, si bien la cifra no es muy abultada. Siete fueron los incidentes registrados en 2014, en su mayoría robos a mano armada en el puerto de Vung Tao, al sur del país. En el centro del continente, la tendencia de la piratería marítima en los últimos años en las aguas indias y bangladesíes es ascendente a pesar de los esfuerzos de ambos países en la lucha contra la piratería en la última década.

Tras tres años a la baja, los asaltos a barcos atracados en puertos han vuelto a aumentar y de hecho, Bangladesh es el tercer país del mundo que más incidentes de piratería sufrió el año pasado, por detrás de Indonesia y Malasia.. En La India apenas se produjeron incidentes fuera de los puertos.

La motivación de los piratas constituye sendos elementos diferenciadores de la piratería marítima asiática respecto de la africana. En Asia, la mayoría de los ataques están enfocados al robo de equipamiento de los buques, de pertenencias de la tripulación, y en menor medida, de parte del cargamento que el buque atesore en ese momento. Se trata de asaltos nocturnos en los puertos o cerca de la costa, realizados por piratas con bajo nivel de armamento en los que la tripulación no es el objetivo, sino más bien el impedimento para lograr el botín. Los actos de piratería marítima en África alcanzan una mayor dimensión y extensión.

A tenor de los datos de la Oficina Marítima Internacional, la piratería marítima en África en su conjunto sigue descendiendo. Esto es debido principalmente al gran descenso de la piratería en las costas somalíes, que hace apenas tres años ponía en jaque la estabilidad regional y mantenía en vilo a la comunidad internacional en general.

En 2011 se registraron en el Índico 237 incidentes vinculados con los piratas somalíes. En 2014 quedó reducida a solo once, pero ninguno de ellos tuvo éxito mostrando así la reducción de la piratería.

El riesgo de ser abordado por piratas en África Oriental todavía existe. La amenaza es mayor en las aguas del sur del Mar Rojo, el golfo de Omán y las costas al sur. Tampoco están exentas de riesgos las aguas cercanas a Tanzania, Mozambique, Kenia, Madagascar o las Islas Seychelles. A pesar de que las incidencias se han reducido, la precaución debe seguir siendo máxima, en tanto en cuanto los ataques de piratas son mucho más violentos y peligrosos en las aguas del Índico occidental.

Los piratas somalíes, a diferencia de los asiáticos, tienden a ir bien armados con armas automáticas y lanzagranadas, y llevan a cabo sus ataques lejos de la costa. Su táctica consiste en el abordaje del buque objetivo mediante la aproximación e intimidación por parte de otro buque pirata, que en ocasiones hace las veces de barco nodriza liberando a otros botes más pequeños que son los encargados de acometer el abordaje.

Es frecuente el recurso a abrir fuego para intimidar a la tripulación, que es el objetivo último de los piratas. Mediante el apresamiento de la tripulación y el secuestro del buque objetivo, los piratas estarían entonces en disposición de colmar su aspiración: un millonario rescate. Esta forma de piratería es la más lucrativa y a la vez la más difícil de ejecutar. Un secuestro exitoso en alta mar requiere un compromiso para la consecución

de la empresa, inteligencia para localizar el objetivo en aguas internacionales y apoyo desde la costa para blanquear el dinero del rescate. En 2014 ninguno de los ataques tuvieron éxito en la zona. Tan solo dos, uno en Mozambique y otro en Tanzania. La preocupación está en el posible efecto desplazamiento de la actividad pirata a otras zonas.

El descenso de la actividad en las costas índicas de África ha coincidido con el rápido incremento de la piratería en el Índico oriental, y con una mayor presencia de piratas en las costas de África occidental. En la costa atlántica del continente africano en general, y en el golfo de Guinea en particular, existía una clara tendencia ascendente.

La piratería marítima aquí presenta ciertas particularidades respecto al resto del mundo. Es la primera región analizada en este documento en la que la piratería no está estrechamente ligada al comercio entre Asia oriental, Oriente Medio y Europa. La mayor parte del tráfico marítimo en el golfo de Guinea se realiza con origen y destino entre diferentes localidades de África occidental, mientras que la actividad comercial se desarrolla entre los países a lo largo de la costa, siendo el comercio regional una fuente clave de ingresos. Otra peculiaridad de la piratería en la región es que la motivación de los piratas no es en general el robo a los buques característico de Asia, o el rescate económico para la liberación de rehenes propio del Índico occidental.

El principal objetivo es la obtención ilícita de petróleo. La industria petrolera es la más próspera e importante de la región, y de hecho, el petróleo es el verdadero sostén de las economías de la zona. Sin embargo, también es la industria más amenazada por el crimen organizado y existe en la región un importante mercado negro de crudo que constituye la razón de ser de la piratería marítima en las costas del Golfo, dado que el petróleo saqueado de los buques tiene como destino dicho mercado ilícito. Vemos como el elemento de la corrupción vuelve a estar presente en el entramado de una operación pirata. Si en África oriental era fundamental el lavado del dinero del rescate, en la costa occidental se necesita de una red criminal que haga rentable el petróleo robado mediante el comercio ilícito del mismo.

De lo anterior se deduce que en efecto los buques petroleros son los más castigados por la piratería marítima en la región, aunque es preciso señalar que otros tipos de cargamento, como las materias primas que se exportan hacia occidente, también pueden ser objeto de ataques. Los piratas del golfo de Guinea suelen ir fuertemente armados y

hacer uso de la violencia en sus operaciones. Aunque su objetivo sea el cargamento del buque, para conseguirlo son frecuentes los secuestros de buques y de los miembros de la tripulación, que en ocasiones son vendidos a traficantes de seres humanos. Y es que la gravedad de la piratería adquiere una mayor magnitud debido a la generación de dinámicas de colaboración con los grupos terroristas que tratan de expandirse desde el Sahel hacia el Oeste, y por una creciente vinculación con las redes internacionales que han implantado en la región un activo y neurálgico centro de operaciones en el tráfico de drogas y seres humanos hacia Occidente. Es de vital importancia para la estabilidad en la región contener el fenómeno de la piratería marítima, y a tenor de los datos recogidos por la Oficina Marítima Internacional (IMB), 2014 fue un año positivo, ya que hubo una gran reducción de los casos de piratería y robo armado en las costas del golfo de Guinea.

La piratería en las aguas americanas y caribeñas ha descendido y actualmente los incidentes son inusuales. Brasil, Perú, Colombia o Venezuela son países que durante la pasada década llegaron a contar los ataques en sus mares por decenas cada año. En la actualidad la amenaza de la piratería en estos países se ha reducido considerablemente. En 2014 se registró la cifra con menos incidentes en el continente americano desde que la Oficina Marítima Internacional elabora sus informes anuales: solo cinco abordajes todos de ellos en puertos, fueron registrados.

En los últimos años, los ataques en las Américas han consistido, en su mayoría, en abordajes a barcos en puertos y fondeaderos realizados por un pequeño grupo de personas armadas con pistolas y/o machetes. La intención de estos miembros suele ser el robo de equipamiento del barco y de pertenencias de la tripulación, guardando en este aspecto similitud con los casos asiáticos, porque además, evitan del mismo modo un enfrentamiento directo con la tripulación y prefieren huir cuando son descubiertos. Por tanto, generalmente se trata de robos oportunistas de bajo nivel aunque efectivos.

#### IMPACTO ECONÓMICO DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA:

A la hora de evaluar las consecuencias del fenómeno de la piratería marítima es necesario señalar la naturaleza económica de este crimen y el carácter de los efectos perjudiciales que acarrea. Esto es, las acciones de piratería y robo a mano armada no solo dejan secuelas en las economías locales de los estados que la sufren en sus costas, sino que sus repercusiones trascienden al ámbito regional y global. Esto es posible

gracias a la creciente interdependencia económica propia de una economía globalizada en la que el comercio internacional es un pilar fundamental, así como a la progresiva y generalizada apertura comercial de los países en el marco de la Organización Mundial del Comercio y propiciada por el auge de los acuerdos multilaterales para favorecer el intercambio comercial recíproco.

Es preciso señalar que el transporte marítimo abarca el 90% del comercio internacional, por tanto, en este contexto, ningún país cuyas empresas tengan intercambios con el exterior está exento de sufrir indirectamente los efectos económicos que la piratería marítima genera. Uno de estos efectos económicos que la piratería marítima a nivel mundial es el incremento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente aquellos que incumben a barcos que deben atravesar una zona de alto riesgo. Esto no solo genera mayor coste para las empresas, que son las que primeramente asumen una subida del precio de los seguros, sino que al repercutir dicho incremento en el precio del producto transportado, el mayor perjudicado acaba siendo el consumidor final, que es quien soporta el incremento del coste.

En la actualidad hay diversos tipos de seguros para hacer frente a posibles incidencias relacionadas con la piratería. Los más comunes son el seguro de cubierta y maquinaria, el seguro de cargamento, el de secuestro y rescate y el seguro de guerra. Dependiendo del riesgo de piratería que haya en las zonas por las que transita el buque, los exportadores o importadores deberán contratar una póliza más o menos costosa para garantizar que ante un acto de piratería el seguro le cubra de los daños. En las zonas declaradas de alto riesgo de piratería, tan solo el seguro de guerra garantizaría la indemnización.

Otra consecuencia que genera cuantiosos costes es el cambio de ruta por el que deciden optar algunas compañías navieras para evitar que sus buques sean objeto de un ataque pirata. Esto suele suceder con los buques más lentos y pesados que son los que más probabilidades tienen de sufrir un abordaje. El cambio de ruta se hizo frecuente a raíz de la proliferación de abordajes en las costas del Índico occidental, y llevó a los buques a descartar la ruta más corta entre Europa y Asia, la cual atraviesa por el golfo de Adén y el Mar Rojo, para redirigirse hacia el cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica, y bordear el continente africano. Además de suponer un considerable aumento del tiempo de navegación, constituye, según un informe del Banco Africano de Desarrollo un incremento de tres mil millones y medio de dólares en combustible al año. Son costes

que las compañías están dispuestas a asumir para garantizar en la medida de lo posible la seguridad de sus buques. Para este mismo fin a menudo se genera un coste extra más: el de los caros equipos de seguridad con el que deben contar los barcos que atraviesen zonas de riesgo, mediante los cuales la tripulación pueda disponer de medios para disuadir a los agresores. No cabe duda que el coste de los rescates millonarios para liberar a la tripulación y al buque secuestrado es otro impacto económico de la piratería. Éste hizo estragos durante el apogeo de la piratería somalí hace apenas tres años.

El dinero demandado ha ido en incremento con el paso de los años y en 2010 se alcanzó la cifra récord de nueve millones y medio de dólares para la liberación de un petrolero surcoreano. Una suma tan importante de dinero, en manos de piratas, a menudo supone el origen de nuevas acciones delictivas debido al contacto de los piratas con redes de crímenes organizado, como se vio anteriormente con el caso del petróleo en el golfo de Guinea.

La lucha contra la piratería también supone un coste nada desdeñable para la sociedad internacional. Como ejemplo, las unidades navales internacionales que operan en las costas del cuerno de África supusieron un coste de unos dos mil millones de euros para los estados involucrados. Junto a ello, se ha de tener en cuenta el apoyo financiero prestado por terceros estados a los países afectados, bien sea de manera individual o a través de organismos internacionales como la UNODC o la OMI, que tienen como objetivo la mejora de las capacidades regionales en la lucha contra la piratería. Esto supone esfuerzo internacional en la creación estructuras de defensa sólidas que permitan, además de frenar la amenaza, perseguir, procesar y encarcelar a los criminales.

En primer lugar, afecta a industrias estratégicas para el desarrollo de los países. Uno de los sectores que más se resiente es el sector de la pesca. Los productos asociados a la pesca continúan siendo uno de los bienes que más volumen de transacciones comerciales originan. Los países en vías de desarrollo son los que tienen el mayor volumen de exportaciones, y este constituye uno de los elementos fundamentales en su crecimiento: más de 55 millones de personas empleadas directamente en el sector; más de cuatro millones de buques, fundamentalmente en Asia, África e Hispanoamérica, y un crecimiento de cerca del 30% en la última década<sup>10</sup>. La pesca es un sector esencial en los países emergentes para los africanos también supone una fuente indispensable de alimentos. Añadir que las zonas donde los casos de piratería están a la orden del día



suelen ser concebidas como inestables y peligrosas, lo que tiene un efecto nocivo no solo a la hora de comerciar con los países de dichas zonas, sino que también desalienta las inversiones extranjeras directas y el turismo, el cual representa una gran aportación al Producto Interior Bruto de algunos países, como es el caso de las Islas Seychelles. La piratería puede generar una inflación en el precio de alimentos básicos que en determinados países podría adquirir tintes dramáticos.

Los buques cargueros de alimentos como arroz o cereales han sido comúnmente objeto de ataques piratas, y para los países que dependen del exterior para poder alimentar a su población este es un hecho que puede degenerar en una situación crítica. No solo por el hecho de la escasez de alimentos o la subida del precio de los mismos, sino porque puede acarrear una agitación social que de origen a una revuelta o conflicto de mayor magnitud. Existen cifras elaboradas por distintos estudios que oscilan entre el millar de millón de dólares y la quincena al año. Son muy importantes las estrategias con determinación para que los mares sean más seguros y el impacto económico revista de menor gravedad.

El coste que supone implementar estrategias de seguridad es a menudo uno de los mayores obstáculos que hacen que los estados no tomen la iniciativa para aplacar la piratería. El gran aumento de la piratería en el Índico occidental planteó un escenario en el que se debía responder con urgencia y se hizo mediante una coalición internacional liderada por la misión Atalanta de la Unión Europea y la Ocean Shield de la OTAN.

La problemática de la piratería ha quedado reducida en cinco años a niveles muy importantes. Cabe destacar el incremento de iniciativas regionales e internacionales en la lucha contra la piratería como el Grupo de contacto sobre la piratería en la Costa de Somalia, un foro de discusión para la creación de estructuras legales regionales para acabar con la impunidad de los piratas donde participan 49 estados y siete organizaciones internacionales; o el ya mencionado Código de Yibuti, para fomentar la cooperación y coordinación contra la piratería en la región.

Las estrategias aplicadas en las costas somalíes no tendrían cabida en otras zonas donde la piratería adquiere una naturaleza distinta, como también lo es que no siempre las bienintencionadas iniciativas se tradujeron en acciones efectivas. Es el hecho de una comunidad internacional implicada en la resolución del conflicto en los mares somalíes lo que debe ser exportado a otras partes del globo. Y es que la lucha contra la piratería

es un problema global, que por tanto requiere una solución global, resultado de sumar todos los esfuerzos e implantar medidas de todo tipo, políticas, económicas, militares, civiles, diplomáticas y legales que garanticen la seguridad del tráfico mercante. Se necesitan esfuerzos conjuntos entre organizaciones internacionales con el fin de garantizar la implementación exitosa de estrategias de seguridad.

La amenaza de la piratería marítima sigue muy presente en diversas regiones del planeta. Entre sus fronteras se generan organizaciones criminales que dan lugar a la aparición de piratas y a las conexiones de éstos con redes de crimen organizado. Además estos países no disponen de medios suficientes para evitar los ataques piratas y los robos armados en puertos. Tercero, la capacidad para perseguir y procesar a los delincuentes es a menudo limitada.

El círculo vicioso que se genera amenaza a la estabilidad de los países afectados. Señalar que el fenómeno de la piratería merece una mayor implicación de la comunidad internacional considerando que su impacto trasciende al ámbito global: los efectos que acarrea para el comercio internacional se traducen en pérdidas millonarias para la economía mundial. Es necesario tomar medidas que se adecúen a la naturaleza que adquiere la problemática en las distintas áreas donde incide con mayor fuerza. La sensibilización en los últimos años está dando sus frutos puesto que el número de incidentes ha disminuido.

## **B) PIRATERÍA EN LOS SIGLOS XX y XXI**

Durante el siglo XX, la piratería está concentrada en refugios del Tercer Mundo. Los países que más piratas albergan son Somalia, Indonesia y Malasia. Principalmente alrededor de Asia y en el estrecho de Malaca, un estrecho canal entre Singapur, Malasia por el noreste e Indonesia al suroeste. En 2004, los gobiernos de estos tres países decidieron aumentar la protección de las naves que lo atravesaban.

En el siglo XXI, los ataques piratas se realizan con apoyo del GPS y se dedican a robar las cámaras digitales y otros objetos de valor a los turistas. Su zona de actuación siguen siendo las mismas que en el siglo XX puesto que los Estados no tienen una auténtica jurisdicción ni el poder para controlar a sus fuerzas (seguridad y armada).

Los actos llamados de piratería para barcos de gran tonelaje son muy escasos en el Atlántico, buena parte del Pacífico y de gran incidencia en la costa oriental de

África. La piratería también afecta a las aguas de Somalia y Nigeria y, en menor escala, en algunas costas de América del Sur.

Se pueden citar:

Entre 1994 y 1995, Canadá y España mantuvieron la denominada guerra del fletán, cuando la marina de guerra del primer país atrapó y remolcó a uno de sus puertos a un pesquero de altura español cuando pescaba en aguas internacionales. El gobierno canadiense acusó a los pescadores españoles de usurpar el caladero de fletán negro. España definió este apresamiento como un acto de piratería, a lo que respondió con el envío de un patrullero de altura de la Armada. Canadá amenazó con considerarlo un acto de guerra y unos pescadores ingleses capturaron otro pesquero español y elevaron la bandera canadiense.

En 1995 varios barcos españoles apresaron un pesquero francés por faenar con redes ilegales de un kilometraje superior al permitido. Francia lo definió como un acto de piratería.

En 2008 piratas somalíes capturaron, en el océano Índico, el buque petrolero más grande jamás secuestrado que transportaba dos millones de barriles de petróleo a los Estados Unidos.

La Quinta Flota de los Estados Unidos anunció la creación de una fuerza marítima multinacional denominada CTF-151 para enero de 2009 para enfrentar dicha situación. En ella participaron 20 países y el área de operaciones comprendía el Golfo de Adén, el Mar Rojo, el Océano Índico y el Mar Arábigo, ya que sólo en el 2008 se registraron alrededor de una centena de naves atacadas en las cercanías de la costa de Somalia. Los piratas somalíes denuncian que los verdaderos bandidos del mar son los pescadores clandestinos que saquean nuestros peces, en clara alusión a los barcos pesqueros de países desarrollados señalan el problema de contaminación que sufren debido al vertido de sustancias contaminantes que estos países realizan en su litoral.

La piratería es un problema habitual en las aguas del sureste asiático.

Además la piratería aérea se ha multiplicado en los siglos XX y XXI

Ejemplos de piratería actuales:

Podemos destacar en las islas Mauricio las actuaciones del barco Dongwon de nacionalidad coreana que realiza la pesca de forma pirata. Greenpeace ha pedido que no permita descargar el pescado de dicho barco en sus puertos.

También hay que señalar lo piratas americanos actuales pues la empresa americana Odyssey Marine Exploración ha tenido que devolver 500000 monedas de oro y plata del barco militar español Nuestra Señora de las Mercedes hundido frente a la costa portuguesa.

En lo referente a África podemos subrayar que dicho continente sigue siendo el lugar donde los piratas actúan más frecuente y activamente. La principal zona donde operan los piratas es Somalia, el golfo de Omar y existe una zona donde los piratas están actuando con mucha intensidad que es el golfo de Nigeria donde los piratas se apoderan de los barcos y los desvalijan. De hecho, en Somalia actualmente es cierto que hay menos secuestros pero hay más valor por los rescates. Todo esto tiene su origen en la Operación Atlanta de la Unión Europea que se puso en marcha el 8 de diciembre de 2008. Dicha operación contó con un total de 1500 efectivos y tenía como objetivo la defensa de los buques más vulnerables de la zona y paralizar los ataques piratas además del control de la pesca de la zona. Dicha operación ha sido prorrogada en muchas ocasiones.

Además España ha participado contribuyendo al desarrollo de dicha operación con la aportación de medios navales y aéreos. Además existe una vigilancia aérea del territorio y mar de Somalia ya que un avión español, un P3 Orión vigila decenas de campamentos piratas de Somalia y controla las embarcaciones sospechosas; se trata de un avión espía que funciona a cualquier hora de forma organizada realizando fotografías con infrarrojos para avisar si fuese necesario a los barcos europeos de la Operación Atalanta.

## **OTROS DELITOS:**

### **A) TRÁFICO DE ESCLAVOS**

El tráfico ilícito de esclavos se trata de un negocio muy rentable además de difícil de detectar puesto que lo traficantes llevan a cabo una organización más minuciosa y utilizando métodos más efectivos para garantizar el tráfico. Los traficantes de esclavos modifican continuamente las rutas y los métodos que utilizan en respuesta a las circunstancias, sin tener en cuenta la vida y la salud de las personas objeto de tráfico.

Actualmente más de la mitad de personas que realizan un traspaso ilícito de fronteras lo hacen asistidos por traficantes.

Además el artículo 99 de la Convención de Montego Bay de 1982 establece que los estados tomaran las medidas que consideren necesarias y oportunas para evitar y reprimir el transporte de esclavos. Los esclavos que se refugien en un buque, sea cual sea su pabellón queda libre de inmediato.

El tráfico de esclavos se trata de una actividad y negocio ilícito con un gran auge aprovechado por olas bandas criminales que lo convierten en un negocio.

La UNODC mantiene un Programa contra la Trata de Personas, en colaboración con el Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre Justicia y Crimen Interregional (UNICRI).

La adopción del Protocolo de las Naciones Unidas para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, y del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, muestra la voluntad internacional de luchar contra la trata de seres humanos.

La actuación de la UNODC se basa en impedir, garantizar y conservar, sobre todo en colaboración con los gobiernos y la policía y el poder judicial para asegurar la seguridad y la privacidad de las víctimas. También incluye la colaboración con otros países mejorando los mecanismos jurídicos de protección de víctimas y testigos.

Una novedad y medida importante adoptada por parte de la UNODC es la consideración de la trata de personas como crimen con el objetivo de prevenir y eliminar el volumen de delitos reprimiendo así dicho delito.

La trata de personas se basa en captar, transportar, trasladar, acoger o recibir personas, empleando amenaza o fuerza u otras formas de coacción, para adquirir el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra con fines de explotación.

Un creciente número de Estados viene ratificando la Convención de Palermo y sus protocolos, incluidos los países de operación de la Oficina de Enlace y Parteneriado de la UNODC en Brasil.

Tráfico ilícito de migrantes: Es una forma de traficar seres humanos. Según el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, el tráfico ilícito de migrantes es la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un

Estado del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener un beneficio financiero u otro beneficio de orden material.

### **Diferencias entre la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes:**

#### *Consentimiento*

En el tráfico ilícito los migrantes consienten dicho tráfico, mientras que las víctimas de la trata no consienten la trata o si la consienten es por la coacción o abusos recibida.

#### *Explotación*

El tráfico ilícito finaliza con la llegada de los migrantes a su destino y la trata contiene explotación de las víctimas y además las víctimas de la trata sufren más y requieren de más ayuda para su recuperación.

#### *Transnacionalidad*

Es una característica que siempre se da en el tráfico ilícito pero no en la trata.

Una de las medidas más importantes para prevenir y sancionar el tráfico ilícito de migrantes ha sido el protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. Este protocolo tiene como objetivo evitar, luchar y poner fin al tráfico ilícito de migrantes pero para garantizar el éxito de este protocolo es necesario la cooperación, ayuda y trabajo en equipo por parte de los estados parte. El protocolo representa la convención de las naciones unidas contra la delincuencia orgánica transnacional.

El tráfico ilícito de migrantes es una actividad que consiste en la entrada ilegal de una persona en un estado o país del que no es nacional o residente permanente con el objetivo de adquirir algún beneficio.

Los esclavos o migrantes objeto de tráfico ilícito no son enjuiciados penamente. El artículo 6 lleva a cabo la penalización y establece que los estados toman las medidas necesarias para tipificar las siguientes actividades como delito:

- Tráfico ilícito de migrantes
- Creación o facilitación de documentación o permiso de residencia falso.
- Participación o cooperación en dicho delito.

Una medida importante para reducir el tráfico de migrantes es la cooperación entre los estados parte de acuerdo con el derecho internacional del mar.

Las medidas contra el tráfico ilícito de migrantes por mar recogidas en este protocolo se basan en que cuando los estados parte tienen suficientes motivos de sospecha pueden

requerir y solicitar la ayuda de otros estados así como otras medidas como la visita del buque, su correspondiente registro así como la adopción de las medidas pertinentes cuando existen indicios de que el buque es utilizado para el tráfico ilícito de migrantes. Además los estados parte nombrarán el número de autoridades que consideren oportunas para resolver distintas cuestiones tan importantes como la confirmación de la matrícula, la solicitud de ayudas y la legalidad del buque.

Son imprescindibles las cláusulas de protección ya que cuando un estado adopta medidas contra un buque tiene que garantizar la seguridad y salud de las personas a bordo también deberá poner en peligro los intereses comerciales o jurídicos del estado del pabellón o de cualquier otro estado.

Las medidas de prevención y cooperación se encuentran en los artículos 10, 11, 12,13, 14, 15, 16, 17 y 18 y se basan sobre todo en el intercambio de información entre los estados parte en materias como las zonas de embarque y lugares de destino, rutas utilizadas y medios de transporte usados. Otras medidas de prevención no menos importantes son las medidas fronterizas basadas en el refuerzo e incremento de controles fronterizos por parte de los estados miembros. La seguridad, control, legitimidad y validez de los documentos son muy importantes. Además es muy relevante la capacitación por parte de los funcionarios para detectar y reprimir las conductas a las que se refiere el artículo 6. Las medidas de protección y asistencia son adoptadas por los estados miembros para defender y garantizar los derechos de las personas que han sido objeto de la conducta regulada en el artículo 6. El artículo 18 regula la repatriación de los migrantes objeto de tráfico ilícito.

Las disposiciones finales vienen reguladas desde los artículos 19 al 25 y regulan temas como la cláusula de salvaguardia que establece que nada de lo dispuesto afecta a los demás derechos, obligaciones y responsabilidades de los Estados y las personas con arreglo al derecho internacional; también señalar el método de solución de controversias resaltando que los estados parte van a resolver mediante negociación pero sino puede resolverse mediante negociación dentro de un plazo razonable se somete a arbitraje. Si seis meses después de la solicitud de arbitraje, no se han puesto de acuerdo cualquiera de esas Partes podrá remitir la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante solicitud conforme al Estatuto de la Corte; en lo referente a la firma, ratificación y aprobación señalar que el Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados del 12 al 15 de diciembre de 2000 en Palermo (Italia) y después de esa fecha en la Sede de las

Naciones Unidas en Nueva York hasta el 12 de diciembre de 2002; El Protocolo entra en vigor el nonagésimo día después de la fecha en que se haya depositado el cuadragésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión; Cuando hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Protocolo, los Estados Parte podrán proponer enmiendas por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, quien a continuación comunicará toda enmienda propuesta a los Estados Parte y a la Conferencia de las Partes en la Convención para que la examinen y decidan al respecto además toda enmienda aprobada está sujeta a la ratificación, aceptación o aprobación por los estados parte; Los Estados Parte podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación. El depositario de este protocolo es el secretario general de las naciones unidas y el original del protocolo, con textos en idiomas como el árabe, español, inglés, francés, ruso y chino se deposita en poder del secretario general de las naciones unidas.

En la actualidad los esclavos que llegan a España y que son objeto de tráfico ilícito, provienen en su mayoría de Marruecos bien en su vertiente atlántica con destino las islas canarias o como en el estrecho como destino la península ibérica. Las rutas utilizadas se dividen en 2:

- Una como salida hacia el mar en la parte occidental del continente africano
- Otra interior

Los métodos más usados para el tráfico ilícito son los cayucos en el mejor de los casos e incluso balsas de juguete inflable bien realizado por los esclavos por cuenta propia evitando así el pago de tarifas a las mafias o bien este método era adoptado por las mafias.

Destacar el año 2006 ya que fue el más relevante en cuanto el gran número de migrantes que llegaron a las islas canarias, procedentes de países como Senegal.

También es importante hablar y mencionar la evolución de las pateras llegadas y ocupantes detenidos 1994-2000.



Son los profesionales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera y la Armada los que notaron el gran aumento de migrantes que llegaban a la península y a islas como Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria.

En 2004 se produjo la llegada del primer cayuco, en 2005 llegada hasta la costa del sur de Marruecos por primera vez y en 2006 salidas directas desde países africanos a las Canarias.

En la actualidad cerca de 36 millones de personas viven en condiciones de esclavitud.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) señaló los casos en 21 millones en 2012.

Esclavitud moderna es el concepto formado por Walk Free que hace referencia a la cantidad y variedad en las formas de esclavitud. Cuando una persona posee el control de otra de tal forma que le priva de su libertad individual con la intención de sacar un beneficio. La OIT estima en 120.000 millones de euros los ingresos anuales provenientes de la esclavitud.

El país que encabeza la lista de esclavitud respecto al número de habitantes es Mauritania. Un 4% de su población según los datos ofrecidos por la ONG, está sometido a trabajos forzados, explotación y otras formas de sometimiento a cambio de un beneficio. En este país los hijos heredan la condición de esclavo de sus padres.

India es en términos absolutos el país que más esclavos tiene con 14.285.700. Islandia, con menos de un centenar de casos de esclavitud identificados, es el país que cierra el ranking.

La India y el Sur de Asia siguen siendo las zonas con más esclavos en el mundo (17.459.900 personas), seguido de Asia oriental. La región con menor número de esclavos es Europa, con medio millón de casos.

El documento hace referencia al grupo terrorista nigeriano Boko Haram, como elemento fundamental de vulnerabilidad ante la explotación de personas, sobre todo mujeres y niños.

Este informe sitúa a España en el puesto número 13. Esta calificación se basa en una inútil respuesta gubernamental y en una vulgar puntuación en lo referente a

coordinación y rendición de cuentas a la hora de hacer frente a la esclavitud. España está en el puesto 150 con el 0.013% de su población sometida a esclavitud.

Los países más concienciados y que más esfuerzos hacen para reprimir la esclavitud son: Suecia, Estados Unidos, Países Bajos, Australia, Suiza, Irlanda, Noruega, Georgia, Reino Unido y Austria.

La exrepública soviética de Georgia se encuentra en este ránking puesto que este país de 4,5 millones de habitantes y con un PIB de 13.100 millones de euros constituye la economía nacional que más esfuerzos hace para luchar contra la esclavitud.

## **B) TRÁFICO SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES, SICOTRÓPICAS Y ARMAS:**

El tráfico de sustancias estupefacientes y psicotrópicas es un tema muy importante y es tratado en la Convención de Montego Bay de 1982 en su artículo 108 el cual señala que los estados han de contribuir para castigar y reprimir el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y sustancias sicotrópicas llevado a cabo los buques n alta mar violando los convenios internacionales. Además los estados que tengan sospechas o motivos suficientes de que un buque se dedica al tráfico ilícito de sustancias estupefacientes podrá requerir la colaboración de otros estados para finalizar con el tráfico de estas sustancias.

El tráfico de drogas se trata de un fenómeno que muestra las pretensiones de los traficantes de drogas y tiene un gran desarrollo por vía marítima y más concretamente en alta mar, debido a varias causas entre las que podemos destacar la facilidad del tráfico por mar ya que los controles de los aeropuertos están resultando muy eficaces e impidiendo la entrada de droga; aparte de la facilidad también podemos resaltar que por vía marítima es más asequible transportar mayores cantidades de drogas y es económicamente más rentable.

España es un país que se ve muy afectado por el tráfico ilícito de drogas debido a la zona geoestratégica en el atlántico y en el Mediterráneo que facilita las rutas utilizadas por los traficantes. Otro de los países afectados es Estados Unidos cuya entrada de droga se produce fundamentalmente por el Golfo de México.

Para reprimir este tipo de delitos por vía marítima y más concretamente por alta mar, los estados ribereños han intentado aumentar su competencia en esta materia sin embargo la competencia de los estados ribereños se ve limitada en alta mar por el principio de la jurisdicción exclusiva del estado del pabellón. El régimen jurídico de alta mar señala que el tráfico ilícito de drogas no se incluye en los casos que constituyen una excepción a la jurisdicción exclusiva del estado del pabellón.

El ordenamiento jurídico español tipifica y sanciona el tráfico ilícito de drogas en los art. 368 y sigs. del Código Penal 127 , concluyéndose la aplicación extraterritorial de estas disposiciones del art. 23, 4, f) de la Ley Orgánica del Poder Judicial que establece la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse según la ley penal española como tráfico ilegal de drogas sicotrópicas, tóxicas y estupefacientes.

En España la Guardia Civil, el Cuerpo Nacional de Policía y el Servicio de Vigilancia Aduanera han desarrollado operaciones conjuntas para eliminar dicho tráfico, en colaboración muchas veces de la armada o con la policía de otros países.

En muchos apresamientos realizados, los tribunales españoles han tenido que establecer la legalidad de los apresamientos de buques sin pabellón.

Entre las medidas adoptadas señalar que el 23 de marzo de 1990 el comisionado de España firmó en Madrid con el comisionado de la república italiana un Tratado entre el reino de España y la república italiana para la detención y represión del tráfico ilícito de droga en el mar. Constituye un convenio bilateral para paliar este problema. En su artículo 1 establece la definición de lo que se considera buques u buque de guerra, en el artículo 2 establece que cada una de las partes tipificara los delitos y castigara los hechos cometidos a bordo de buques o mediante otra embarcación no excluidos del ámbito de aplicación de este tratado según el artículo 3 que se traten en la posesión para su distribución, transformación, venta o fabricación de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. También son objeto de castigo la tentativa, complicidad, frustración y encubrimiento. Están excluidos tanto los buques de guerra como los empleados por cada una de las partes para un servicio público sin carácter comercial. En el artículo 5 se señala el derecho de intervención, en el artículo 6 la renuncia de jurisdicción, en el artículo 7 se señala la cooperación judicial para la represión del tráfico de drogas, en el artículo 8 la reincidencia ya que determina que serán tomadas en cuenta por los

tribunales de la otra parte a efecto de reincidencia las sentencias dictadas por los tribunales de una de las partes contra sus nacionales por los hechos de este tratado o por cualquier otro delito que tenga como objetivo el tráfico de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. El artículo 9 señala que el tratado está sujeto a ratificación, que entra en vigor 30 días después del intercambio de los instrumentos y en el momento del intercambio de los instrumentos de ratificación cada Parte designará la autoridad central prevista en el artículo 6.4.

«BOE» núm. 108, de 6 de mayo de 1994, páginas 13930 a 13931

En lo referente a las armas destacar que el tráfico de armas está tipificado en los artículos 563 a 570 del CP. También podemos señalar el protocolo complementario a la convención de naciones unidas contra la delincuencia transnacional y organizada y el protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas, componentes y municiones de 31 de mayo de 2001.

Dentro de las medidas contra el tráfico de armas nació la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (PSI) para detener, averiguar así como reprimir y capturar barcos y aeronaves que transporten armas y se dediquen a la distribución de las mismas.

Los países que se unieron fueron Australia, Gran Bretaña, Francia, Canadá, Alemania, Italia, Japón, España, estados unidos, Polonia, Portugal, Singapur, noruega, Holanda y Rusia.

La PSI tenía como objetivo principal acabar con el tráfico de armas y los países que la integraron se comprometieron a abordar los barcos sospechosos que navegaran con su pabellón, solicitar el despegue de aviones sospechosos para proceder a la inspección correspondiente, evitando así el transporte de armas de destrucción masiva.

En 2003 en Londres, Estados unidos presento un acuerdo que produjo ciertas tensiones. En 2004 se establecía la necesidad de extender la PSI para garantizar la colaboración internacional.

En 2004, Estados unidos y Liberia firmaron un tratado por el que se comprometen a abordar, inspeccionar y detener la carga de cualquier barco sospechosos de tráfico de armas en alta mar.

En la actualidad en España se calcula que hay 3,5 millones de armas legales en circulación, la mayor parte de ellas de caza (rifles y escopetas). De ellas, 200.000 son armas cortas, la mayoría en posesión de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado.

Aproximadamente el 55% de las armas que se peritan en los laboratorios de Balística del Cuerpo Nacional de Policía son armas detonadoras (de fogueo). El 20% están manipuladas y son capaces de hacer fuego real.

Una pistola de fogueo se puede adquirir en el mercado legalmente con un DNI o un pasaporte que demuestre la mayoría de edad por unos cien euros. Manipulada puede venderse en el mercado negro por unos 600 euros aproximadamente. Además las más vendidas en España son las de origen turco puesto que son las más fáciles de manipular, modificando el cargador. Se venden en armerías y establecimientos autorizados.

La globalización de internet ha dado lugar y ha permitido realizar los envíos desde países con legislaciones más flojas en cuanto a paquetería.

### **MECANISMOS PARA HACER FRENTE A DICHOS DELITOS:**

#### **A) PROTOCOLO DE LA NACIONES UNIDAS PARA PREVENIR, REPRIMIR Y SANCIONAR LA TRATA DE PERSONAS, ESPECIALMENTE MUJERES Y NIÑOS.**

En primer lugar empezaremos definiendo en que consiste la trata de personas: captación, traslado, acogida o recepción de personas usando fuerza o amenaza así como otros mecanismos de coacción mediante engaño fraude o abuso de poder para conseguir el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación.

El protocolo de las naciones unidas para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas especialmente mujeres y niños es un protocolo de la convención de las naciones unidas contra la delincuencia organizada transnacional.

Entró en vigor en 2003.

Entre los fines del protocolo podemos destacar:

- Combatir la trata de personas , prestando especial atención a mujeres y niños
- Proteger y apoyar a las víctimas de la trata.

- Promover la cooperación y contribución entre los estados parte para lograr dichos objetivos.
- Facilitar la aceptación de niños que han sido víctimas del tráfico transfronterizo
- Prohibir el tráfico de niños para fines de explotación sexual, prácticas de trabajo infantil o separación de partes humanas;
- Garantizar una adecuada protección legal para cubrir las garantías y los cuidados de los niños;
- Protección suficiente para que la persona víctima de la trata no es castigada por alguna ofensa o actividad relacionada con haber sido tratada, como prostitución y violaciones de inmigración;
- Cerciorarse de que la víctima es protegida de ser deportada o de que volver a donde estaba da motivos razonables para sospechar que existe riesgo para la persona víctima de trata o riesgo para su familia;
- Asegurar la estabilidad la residencia en el país de tránsito o destino para las víctimas de la trata a cambio de su testimonio en contra de sus tratantes, o en razones humanitarias o de compasión;
- Prevenir, reunir y preparar lo necesario para confiscar los instrumentos y procedimientos de trata.
- Establecer sanciones y medidas proporcionales a los culpables de trata en circunstancias agravadas

La oficina de naciones unidas contra droga y el delito (UNODC) es la que lleva a cabo la aplicación del protocolo. El protocolo establece el acuerdo de los estados para luchar y combatir contra la trata de personas, ofreciendo protección a las víctimas y adoptando las medidas necesarias para combatir dicho delito. Entre las novedades del protocolo cabe destacar la seguridad jurídica que ofrece.

El Protocolo se aplicará a la prevención, investigación y penalización de los delitos tipificados con arreglo al artículo 5 del presente Protocolo, cuando esos delitos sean de carácter transnacional y entrañen la participación de un grupo delictivo organizado, así como a la protección de las víctimas de esos delitos.

En lo referente a la penalización señalar que:

Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito en su derecho interno las conductas enunciadas en el artículo 3 del presente Protocolo, cuando se cometan intencionalmente.

Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas necesarias para tipificar como delito:

La tentativa de comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 de este artículo;

La participación como cómplice en la comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 de este artículo;

La organización o dirección de otras personas para la comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 de este artículo.

En lo referente a las medidas de protección de las víctimas de la trata de personas señalar que el artículo 6 de dicho protocolo se encarga de proteger a las víctimas de la trata (especialmente mujeres y niños), puesto que cada estado parte protegerá la identidad y privacidad de las víctimas además los estados parte aplican medidas destinadas a las víctimas para garantizar su recuperación tanto física como psicológica y moral. Estas medidas son el alojamiento, asesoramiento e información con respecto a la regulación jurídica y sus derechos, y asistencia médica o psicológica promoviendo la participación de las personas en temas tan importantes actualmente como son el empleo y la educación.

En lo que respecta a la repatriación de las víctimas de la trata de personas, será facilitada sin ningún tipo de justificación, teniendo en cuenta su seguridad siempre que la víctima sea nacional del estado parte o que tuviese sus derechos de residencia permanente cuando se produjo su entrada en el territorio del estado parte receptor. Todo estado parte deberá comprobar y verificar si la víctima es uno de sus nacionales o tenía derecho de residencia permanente. Si la víctima carece de la debida documentación se le proporcionara los documentos o autorización de viaje oportunas.

Analizadas las medidas de protección de las víctimas de la trata, se procede a estudiar otras medidas que son las medidas de prevención y cooperación.

En cuanto a la prevención se adoptan programas y medidas por parte de los estados parte para combatir la trata y proteger a las víctimas. Para aplicar dichos programas y medidas es necesaria la contribución de las distintas organizaciones no gubernamentales y de otros sectores. Estas medidas son muy importantes para solucionar problemas directamente relacionados con la trata de personas como son la pobreza, la falta de oportunidades, las enormes diferencias entre los países subdesarrollados y los países desarrollados así como las guerras y las luchas de poder, ya que los distintos factores contribuyen a este delito que afecta sobre todo a mujeres y niños.

Uno de los puntos más importantes de este protocolo es el intercambio de información entre los distintos estados parte y las autoridades para detener y combatir la trata de personas pues dicho intercambio permite conocer y estudiar los métodos y estrategias puestos en práctica por las distintas organizaciones delictivas así como las rutas usadas y la relación, en caso de existir, entre la víctima y el tratante.

Importantes son los programas de formación y preparación a las autoridades para captar el delito. Dicha formación y preparación son muy relevantes a la hora de combatir el delito de trata de personas pues con dichos programas las autoridades estarán más cualificadas para combatir el delito.

Las medidas fronterizas son medidas adoptadas por los estados parte basadas en el control fronterizo para detectar y evitar la trata. La seguridad y control de los documentos es un punto muy importante pues dicho control garantiza la seguridad y protección de los documentos de viaje e identidad.

Para evitar el incremento de la trata de personas cada estado parte deberá comprobar, ajustándose a su derecho interno y en un determinado período de tiempo, la legalidad y firmeza de los documentos de viaje e identidad.

Las disposiciones finales del presente protocolo vienen reguladas del artículo 14 al artículo 20 y regulan temas muy importantes:

La cláusula de salvaguardia se basa en la protección y defensa de los derechos, obligaciones y responsabilidades de los estados y personas de acuerdo al derecho internacional. Se fomentara y aplicara sin ningún tipo de discriminación a las víctimas



de la trata y se aplicaran los principios de no discriminación reconocidos internacionalmente.

El artículo 15 reconoce la solución de controversias y conflictos que puedan suscitarse. Se aplica arbitraje como medida de solución de los conflictos entre 2 o más estados que no puedan solucionarse en un plazo determinado y razonable mediante negociación. Si en un plazo de 6 meses desde la fecha de solicitud de arbitraje no hay acuerdo entre esos estados parte, cualquiera de ellos remitirá el problema a la corte internacional de justicia.

En el momento de la formalidad (firma, ratificación, aceptación o aprobación del protocolo o adhesión a él), cada estado parte podrá declarar que no se considera vinculado al párrafo 2 del artículo.

El artículo 16 regula la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión adoptando las medidas oportunas en cada caso.

El protocolo entra en vigor el nonagésimo día después de la fecha en que se ha depositado el cuadragésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, con la condición de la no entrada en vigor antes de la entrada en vigor de la convención.

El artículo 18 trata la enmienda y señala que cuando hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Protocolo, los Estados Parte podrán proponer enmiendas por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, quien comunicará toda enmienda propuesta a los Estados Parte y a la Conferencia de las Partes en la Convención para que la examinen y decidan al respecto. Los Estados Parte en el presente Protocolo reunidos en la Conferencia de las Partes harán lo necesario para conseguir un consenso sobre cada enmienda. Si no se ha llegado a un acuerdo, la aprobación de la enmienda exigirá una mayoría de dos tercios de los Estados Parte en el Protocolo presentes y votantes en la sesión de la Conferencia de las Partes.

La denuncia es un tema muy importante, pues los estados parte pueden, mediante notificación al secretario general de las naciones unidas, denunciar el protocolo, teniendo efecto al año siguiente a la fecha en la que el secretario general haya recibido la notificación.

El artículo 20 establece que el depositario del protocolo es el secretario general de las naciones unidas. El original se deposita al secretario general de las naciones unidas y dicho protocolo está constituido en varios idiomas (español, inglés, francés, árabe, chino, ruso).

## **B) CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS:**

La convención fue aprobada en 1988. Debido al incremento de la producción, adquisición y venta de sustancias estupefacientes y sustancias psicotrópicas puesto que supone un perjuicio para la salud de las personas, afectando a sectores sociales más vulnerables como son los menores de edad más susceptibles de caer en el tráfico de drogas así como la enorme influencia que tienen las bandas y grupos delictivos de dedicados a dichas actividades.

El objetivo de la convención es incrementar la contribución y cooperación entre las partes para hacer frente al tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas. Muy importante la adopción de medidas necesarias así como las obligaciones por parte de los estados en relación con los principios de igualdad soberano e integridad territorial de los estados.

Delitos y sanciones

1. Cada una de las Partes adopta las medidas necesarias para tipificar como delitos penales en su derecho interno, cuando se cometan intencionalmente:

a) i) La producción, la fabricación, la extracción, la preparación, la oferta, la oferta para la venta, la distribución, la venta, la entrega en cualesquiera condiciones, el corretaje, el envío, el envío en tránsito, el transporte, la importación o la exportación de cualquier estupefaciente o sustancia sicotrópica. ii) El cultivo de la adormidera, el arbusto de coca o la planta de cannabis con objeto de producir estupefacientes en contra de lo dispuesto en la Convención de 1961 en su forma enmendada. iii) La posesión o la adquisición de cualquier estupefaciente o sustancia sicotrópica para realizar cualquiera de las actividades señaladas en el anterior apartado i). iv) La fabricación, el transporte, o la distribución de equipos, materiales o de las sustancias enumeradas en el cuadro I y el cuadro II, a sabiendas de que van a utilizarse en el cultivo, la producción o la

fabricación ilícitos de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o para dichos fines. v) La organización, la gestión o la financiación de alguno de los delitos enumerados en los apartados anteriores.

b) i) La conversión de bienes a sabiendas de que tales bienes proceden de alguno o algunos de los delitos tipificados de conformidad con el inciso a) del presente párrafo. ii) La ocultación o el encubrimiento de la naturaleza, el origen, la ubicación, el destino, el movimiento o la propiedad reales de bienes, o de derechos relativos a tales bienes

c) i) La adquisición, la posesión o la utilización de bienes, a sabiendas, en el momento de recibirlos, de que tales bienes proceden de alguno o algunos de los delitos tipificados de conformidad con el inciso a) del presente párrafo o de un acto de participación en tal delito o delitos. ii) La posesión de equipos o materiales o sustancias enumeradas en el cuadro I y en el cuadro II, a sabiendas de que se utilizan o se habrán de utilizar en el cultivo, la producción o la fabricación ilícitos de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o para tales fines. iii) Inducir públicamente a otros a cometer alguno de los delitos tipificados de conformidad con el presente artículo o a utilizar ilícitamente estupefacientes o sustancias sicotrópicas. iv) La participación en la comisión de alguno de los delitos tipificados de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

2. A reserva de sus principios constitucionales y de los conceptos fundamentales de su ordenamiento jurídico, cada una de las Partes adoptará las medidas que sean necesarias para tipificar como delitos penales conforme a su derecho interno, cuando se cometan intencionalmente la posesión, la adquisición o el cultivo de estupefacientes o sustancias sicotrópicas para el consumo personal en contra de lo dispuesto en la Convención de 1961, en la Convención de 1961 en su forma enmendada o en el Convenio de 1971.

3. El conocimiento, la intención o la finalidad requeridos como elementos de cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1 del presente artículo podrán inferirse de las circunstancias objetivas del caso.

4. Cada una de las Partes dispondrá que por la comisión de los delitos tipificados de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo se apliquen sanciones proporcionadas a la gravedad de esos delitos tales como la pena de prisión u otras formas de privación de libertad, las sanciones pecuniarias y el decomiso. En los casos apropiados de

infracciones leves, las Partes podrán sustituir la declaración de culpabilidad o la condena por la aplicación de otras medidas tales como las de educación, rehabilitación o reinserción social, así como cuando el delincuente sea un toxicómano.

5. Las Partes dispondrán lo necesario para que sus Tribunales y autoridades competentes puedan tener en cuenta las circunstancias de hecho que den particular gravedad a la comisión de los delitos tipificados de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, como: a) La participación en el delito de un grupo delictivo organizado del que el delincuente forme parte. b) La participación del delincuente en otras actividades delictivas internacionales organizadas. c) La participación del delincuente en otras actividades ilícitas cuya ejecución se vea facilitada por la comisión del delito. d) El recurso a la violencia o el empleo de armas por parte del delincuente. e) El hecho de que el delincuente ocupe un cargo público y de que el delito guarde relación con ese cargo. f) La victimización o utilización de menores de edad. g) El hecho de que el delito se haya cometido en establecimientos penitenciarios, en una institución educativa o en un centro asistencial o en sus inmediaciones.

Las partes se esfuerzan por asegurarse de que cualesquiera facultades legales discrecionales conforme a su derecho interno se ejerzan para dar la máxima eficacia a las medidas de detección y represión respecto de esos delitos.

Las Partes velarán por que sus Tribunales o demás autoridades competentes tengan en cuenta la gravedad de los delitos enumerados en el párrafo 1 del presente artículo y las circunstancias enumeradas en el párrafo 5 del presente artículo.

Cada una de las Partes establecerá cuando proceda en su derecho interno un plazo de prescripción prolongado dentro del cual se pueda iniciar el procesamiento por cualquiera de los delitos tipificados de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo. Dicho plazo será mayor cuando el presunto delincuente hubiese eludido la administración de justicia.

Cada una de las Partes adopta medidas adecuadas para que la persona que haya sido acusada o declarada culpable de alguno de los delitos tipificados de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, que se encuentre en el territorio de dicha Parte, comparezca en el proceso penal correspondiente.

El artículo 4 regula la competencia de las partes, puesto que puede adoptar las medidas que sean necesarias cuando el delito se comete en su territorio y cuando el delito se realice a bordo de una nave que modifique su pabellón o de una aeronave matriculada de acuerdo a su legislación en el momento de cometerse el delito. También cuando el delito lo haya cometido un nacional o una persona con residencia habitual en su territorio.

En lo referente al decomiso, cada una de las partes adopta las medidas necesarias para autorizar el decomiso. Las autoridades competentes de las partes llevaran a cabo la identificación, localización y el embargo o incautación del producto. Son muy importantes los tratados, pactos así como los acuerdos bilaterales y multilaterales para garantizar la cooperación internacional y acabar con el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

El artículo 7 regula la asistencia judicial recíproca, pues las partes dispondrán de una gran asistencia para llevar a cabo las investigaciones y mecanismo judiciales relativos a los delitos tipificados.

Los objetivos de la asistencia judicial recíproca son:

- Presentar documentación judicial
- Realizar el testimonio y realizar declaración de las personas
- Realizar investigaciones e incautaciones
- Examinar lugares
- Identificar el producto
- Proporcionar información

Lo establecido en este artículo no afecta a las obligaciones relativas a otros acuerdos bilaterales o multilaterales (ya sean vigentes o futuros)

La/s autoridad/es nombradas por las partes garantizan el cumplimiento de las solicitudes de asistencia. Además las solicitudes deben presentarse por escrito en un idioma adecuado para la parte requerida. Y se notifica al Secretario general el idioma o idiomas aceptables para las partes.

La asistencia también puede denegarse por determinados motivos:

- Cuando no se ajusta a este artículo
- Cuando la parte requerida entienda que dicho cumplimiento puede perjudicar a su seguridad, orden público y derechos fundamentales.
- Cuando acceder a la solicitud sea opuesto al ordenamiento jurídico de la parte requerida
- Cuando no haya posibilidad de acceso por la parte por ir la solicitud en contra de su derecho interno.

Pueden intervenir o colaborar otras personas como son testigos o perito pero no son ni procesados ni detenidos ni castigados además tampoco sufrirán la privación de su libertad personal.

Las formas de cooperación y capacitación se basan en establecer canales de comunicación para intercambiar rápida y eficazmente la información de los delitos tipificados en el párrafo 1 del artículo 3; indagaciones; incremento coordinación entre sus organismo y servicios competentes; desarrollo y perfección de programas para capacitar al personal a la represión de esos delitos basado en el acopio de pruebas, fiscalización de zonas y puertos, técnicas de represión y vigilancia de la importación entre otras. Las partes cooperan para asistir y ayudar a los estados de tránsito y países en vías de desarrollo mediante programas que imposibiliten la entrada, tránsito y actividades ilícitas.

Las partes pueden adoptar medidas necesarias para poder llevar a cabo la entrada vigilada con el fin de investigar y averiguar que personas están implicadas en los delitos tipificados en el párrafo 1 del artículo 3 para llevar a cabo las actuaciones legales pertinentes contra estas personas.

En cuanto a las medidas para eliminar el cultivo ilícito de plantas de las que se extraen estupefacientes y para eliminar la demanda ilícita de estupefacientes y sustancias sicotrópicas señalar que las partes han de adoptar las medidas que resulten eficaces y necesarias para eliminar dicho cultivo, usando técnicas como la cooperación, el intercambio de información y mediante programas de erradicación.

El artículo 21 regula las funciones de la comisión y el artículo 22 las funciones de la junta para analizar y examinar el cumplimiento de los preceptos de dicha convención. El

depositario del protocolo es el secretario general de las naciones unidas. El original se deposita al secretario general de las naciones unidas y dicho protocolo está constituido en varios idiomas (español, inglés, francés, árabe, chino, ruso).

## **B) PROTOCOLO CONTRA LA FABRICACIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE ARMAS DE FUEGO, SUS PIEZAS, COMPONENTES Y MUNICIONES:**

En primer lugar empezaremos definiendo en que consiste el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y armas: Cualquier acto de adquisición, venta del producto estupefaciente, el transporte y transmisión, así como la tenencia de una cantidad que exceda de las necesidades del consumo propio. Dicho tráfico de drogas pueden ser marítimo, aéreo o terrestre. Y en lo referente a las armas, el tráfico ilícito se refiere a la adquisición, venta, entrega, transmisión de armas de fuego, sus piezas, y componentes y municiones.

El protocolo contra la fabricación y tráfico ilícitos de armas de fuego, piezas y componentes y municiones se trata de un protocolo en el que se decidió crear un comité con el fin de crear una convención internacional contra la delincuencia organizada basada en la fabricación y tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones.

El principal objetivo del protocolo es la prevención, lucha y finalización de la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones pues pone en peligro la seguridad del mundo entero.

Este protocolo es una muestra de la constante lucha de la convención de las naciones unidas contra la delincuencia organizada transnacional.

Además los delitos tipificados con arreglo al artículo 5 de este protocolo se considerarán delitos tipificados con arreglo a la convención.

El presente protocolo tiene el objetivo de fomentar, proporcionar e incrementar la colaboración entre los estados miembros para prevenir, luchar y terminar con la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones.

En cuanto al ámbito de aplicación señalar que el protocolo se aplica para prevenir dichos delitos cuando sean de carácter transnacional y en estos delitos intervenga un determinado grupo delictivo organizado. No se aplica cuando la aplicación del mismo pueda perjudicar el derecho de los estados parte para establecer y formar medidas de seguridad.

En lo referente a la penalización señalar que:

Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas o de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito las siguientes conductas, cuando se cometan intencionalmente:

- a) La fabricación ilícita de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones;
- b) El tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones;
- c) La falsificación, supresión o alteración ilícitas de las marcas de un arma de fuego requeridas de conformidad con el artículo 8 de este Protocolo.

Cada Estado Parte adoptará asimismo las medidas legislativas necesarias para tipificar como delito las siguientes conductas:

- a) la tentativa de comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo o la participación en él como cómplice; y
- b) La organización, dirección, ayuda, asesoramiento, incitación para la comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo.

En cuanto al decomiso, incautación y disposición señalar que lo es estados parte puede adoptar tanto las medidas necesarias para el decomiso de las armas de fuego como aquellas medidas necesarias para evitar que las armas de fuego caigan en manos de personas que no están autorizadas para ello.

El artículo 7 regula el registro que pueden realizar los estados parte para buscar y encontrar las armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones.



Para buscar y localizar cada arma de fuego, los estados parte requerirán que cuando se fabriquen las armas de fuego estén señaladas con una marca distintiva donde ponga el nombre, país o lugar de fabricación así como el número de serie.

También técnicas para conocer el país de importación y el año de ésta. Los estados parte motivan la adopción de medidas contra la alteración y modificación de armas por parte de las empresas o industria dedicadas a la fabricación de la armas de fuego.

El artículo 11 regula las medidas de seguridad y prevención necesarias para evitar principalmente la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, exigiendo la garantía en la seguridad de dichas armas, incrementando los controles de importación, exportación y tránsito.

El intercambio de información relativo a información relevante es posible entre los estados parte que pueden intercambiar y analizar la información necesaria con el objetivo evitar esta fabricación y el tráfico ilícito.

Además del intercambio existe la cooperación de los estados parte para prevenir, luchar y terminar la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, piezas y componentes y municiones. Es fundamental el apoyo de agentes comerciales, fabricantes...es decir de personas que tienen un amplio conocimiento de las armas de fuego.

Para luchar contra este problema, los estados parte establecen un sistema de reglamentación de las actividades de las personas de dedicadas al corretaje, que es una especie de comisión. Por ello, las medidas llevadas a cabo por los estados se basan en la exigencia de una licencia para personas dedicadas al corretaje así como la identificación de las mismas.

El artículo 16 lleva a cabo la solución de controversias que puedan suscitarse entre los distintos estados parte; en primer lugar se procede la negociación para resolver un conflicto. Dicho artículo reconoce el arbitraje como medida de solución de los conflictos entre 2 o más estados que no puedan solucionarse en un plazo determinado y razonable mediante negociación. Si en un plazo de 6 meses desde la fecha de solicitud de arbitraje no hay acuerdo entre esos estados parte, cualquiera de ellos remitirá el problema a la corte internacional de justicia.

El protocolo entra en vigor el nonagésimo día después de la fecha en que se ha depositado el cuadragésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, con la condición de la no entrada en vigor antes de la entrada en vigor de la convención.

El artículo 19 señala que cuando hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Protocolo, los Estados Parte podrán proponer enmiendas por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, quien a continuación comunicará toda enmienda propuesta a los Estados Parte y a la Conferencia de las Partes en la Convención para que la examinen y decidan al respecto. Los Estados Parte en el presente Protocolo reunidos en la Conferencia de las Partes harán todo lo posible por lograr un consenso sobre cada enmienda. Si se han agotado todas las posibilidades y no se ha llegado a un acuerdo, la aprobación de la enmienda exigirá una mayoría de dos tercios de los Estados Parte en el Protocolo presentes y votantes en la sesión.

La denuncia se realiza mediante notificación al secretario general de las naciones unidas teniendo efecto al año siguiente a la fecha en la que el secretario general haya recibido la notificación. El depositario es el secretario general de las naciones unidas. El original se deposita al secretario general de las naciones unidas y dicho protocolo está constituido en varios idiomas (español, inglés, francés, árabe, chino, ruso).

## **CONCLUSIONES:**

Como conclusiones destacar la lucha entre la libertad de mares contra el intento de ampliación de los poderes por parte de los estados ribereños. En este derecho es importante señalar las zonas marítimas que comprenden esta disciplina y su proceso evolutivo hasta nuestros días. Señalar también la importancia de la Convención de Montego Bay de 1982 en el proceso evolutivo del Derecho del Mar.

Son muy importantes los mecanismos jurídicos para combatir y reprimir determinados delitos así como el ordenamiento jurídico español aplicado a dichos delitos en relación con la normativa del Derecho del Mar.

Los delitos más importantes que se dan en el Derecho del Mar son:

- Piratería.
- Tráfico de esclavos.

- Tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y armas.
- Trata de personas especialmente mujeres y niños.

Como conclusión final destacar que el Derecho del Mar es una materia muy interesante dentro del derecho y que el estudio del proceso evolutivo así como la regulación jurídica y penal para combatir determinados delitos han sido una motivación para la realización de este trabajo.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

- [https://es.wikipedia.org/wiki/Convenci%C3%B3n\\_de\\_las\\_Naciones\\_Unidas\\_sobre\\_el\\_Derecho\\_del\\_Mar](https://es.wikipedia.org/wiki/Convenci%C3%B3n_de_las_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar) (consultado 15-10-2015)\_ **pág 4-6 TFG.**
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultado 16-10-2015)\_ **pág 6-21 TFG.**
- Ver Treves, Tullio, la Convenzioni delle Nazione Unite..., cit., p.17.\_ **pág 21-22 TFG.**
- Lee, Luck T., “The Law of the Sea Convention and Third States”, AJIL, vol. 77, 1983, p. 563.\_ **pág 21-22 TFG.**
- Texto reproducido del Acuerdo en Revue Générale de Droit. International Public, t. 87, 1983, 2, pp. 493-497.\_ **pág 22 TFG.**
- Akehurst, Michael, op.cit., pp. 30 y 31\_ **pág 21-22 TFG.**
- <https://es.wikipedia.org/wiki/Pirater%C3%ADa> (consultada 26-11-2015)\_ **pág 34-36 TFG.**
- [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) (consultada 22-11-2015)\_ **pág 26-34 TFG.**
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultada 19-11-2015)\_ **pág 23-24 TFG.**
- <http://www.buenastareas.com/ensayos/Historia-De-La-Pirateria/1505659.html> (consultada 21-11-2015)\_ **pág 24-26 TFG.**
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultada 28-11-2015)\_ **pág 36-38 TFG**
- [http://www.derechoshumanos.gob.mx/es/Derechos\\_Humanos/Diferencias\\_entre\\_la\\_trata\\_de\\_personas\\_y\\_el\\_trafico\\_de\\_migrantes](http://www.derechoshumanos.gob.mx/es/Derechos_Humanos/Diferencias_entre_la_trata_de_personas_y_el_trafico_de_migrantes) (consultada 28-11-2015)\_ **pág 38 TFG.**

- [http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp\\_proto\\_cont\\_tr%C3%A1fi\\_1%C3%ADci\\_migra\\_tierra\\_mar\\_aire\\_comple\\_conve\\_nu\\_cont\\_delin\\_orga\\_transn.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_proto_cont_tr%C3%A1fi_1%C3%ADci_migra_tierra_mar_aire_comple_conve_nu_cont_delin_orga_transn.pdf) (consultada 3-12-2015)\_ **pág 38-40 TFG.**
- Tráficos ilícitos, piratería y terrorismo en la mar **pág 122-132**  
**pág 40-41 TFG.**
- [http://internacional.elpais.com/internacional/2014/11/17/actualidad/1416244426\\_315264.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2014/11/17/actualidad/1416244426_315264.html) (consultada 6-12-2015)\_ **pág 41-42 TFG.**
- [http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/21693/2/ADI\\_XII\\_1996\\_12.pdf](http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/21693/2/ADI_XII_1996_12.pdf) (consultada 10-12-2015)\_ **pág 42-43 TFG.**
- «BOE» núm. 108, de 6 de mayo de 1994, páginas 13930 a 13931\_ **pág 43-44 TFG.**
- BYERS, M. << Policing the High Seas: The proliferation Security Initiative>>, en American Journal of International Law, vol. 98, 2004, pp. 355-360 \_ **pág 44-45 TFG.**
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Protocolo\\_de\\_las\\_Naciones\\_Unidas\\_para\\_Prevenir,\\_Repri\\_mir\\_y\\_Sancionar\\_la\\_Trata\\_de\\_Personas,\\_Especialmente\\_Mujeres\\_y\\_Ni%C3%B1os](https://es.wikipedia.org/wiki/Protocolo_de_las_Naciones_Unidas_para_Prevenir,_Repri_mir_y_Sancionar_la_Trata_de_Personas,_Especialmente_Mujeres_y_Ni%C3%B1os) (consultada 17-12-2015)\_ **pág 45-46 TFG.**
- <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf> (consultada 19-12-2015)\_ **pág 46-50 TFG.**
- <http://www.minetur.gob.es/industria/ANPAQ/Convencion/Documents/convdrog.pdf> (consultado 22-12-2015)\_ **pág 50-55 TFG.**
- [http://www.unodc.org/pdf/crime/a\\_res\\_55/255s.pdf](http://www.unodc.org/pdf/crime/a_res_55/255s.pdf) (consultado 27-12-2015)\_ **pág 55-58 TFG.**



