

Índice:

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. CONVENIO MONTEGO BAY 1982:	
2.1. CONTENIDO Y CARACTERÍSTICAS DEL CONVENIO.....	5-18
2.1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	5-7
2.1.2 DELIMITACIÓN Y ESPACIOS MARINOS.....	7-14
2.1.3 CARACTERÍSTICAS ESPACIOS MARINOS.....	14-17
2.1.4 NOVEDAD CONVENCION.....	17
2.1.5 TRATADO ALTERNATIVO.....	17-18
2.2 CONTROVERSIAS ENTRE LA CONVENCION Y UN TRATADO ALTERATIVO.....	18
3. ANÁLISIS DE PIRATERÍA:	
3.1 LA PIRATERÍA MARÍTIMA.....	18-31
3.1.1 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS.....	18-20
3.1.2 LA PERSPECTIVA IUS-INTERNACIONALISTA DE LA PIRATERÍA.....	20-23
3.1.3 NATURALEZA E IMPACTO ECONÓMICO PIRATERÍA.....	23-31
3.2 LA REPRESIÓN DE LA PIRATERÍA Y LA REGULACIÓN EN EL CÓDIGO PENAL ESPAÑOL.....	31-32
3.3 LA PIRATERÍA EN LOS SIGLOS XX Y XXI.....	32-34
4. OTROS DELITOS:	
4.1 TRÁFICO DE ESCLAVOS.....	34-41
4.1.1 DIFERENCIAS CON LA TRATA DE PERSONAS.....	35-36
4.2 TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y ARMAS.....	39-43
5. MECANISMOS PARA HACER FRENTE A DICHOS DELITOS:	

5.1 PROTOCOLO PARA PREVENIR, REPRIMIR Y SANCIONAR LA TRATA DE PERSONAS ESPECIALMENTE MUJERES Y NIÑOS.....	43-48
5.2 PROTOCOLO CONTRA EL TRAFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES, SICOTRÓPICAS Y ARMAS.....	48-55
6. CONCLUSIONES.....	55-57
7. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.....	57-58

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.

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, psicotrópicas substances and arms.

El Derecho del Mar es una materia del derecho muy importante y sobre la que se han establecido 3 conferencias entre las que podemos destacar la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar firmada en Montego Bay en 1982 y es imprescindible para mostrar la evolución del derecho del mar y para explicar la delimitación de los espacios marinos. 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 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.

2. CONVENIO DE MONTEGO BAY DE 1982

2.1 Contenido y características del Convenio

2.1.1 Antecedentes históricos:

El derecho del mar ha ido evolucionando a lo largo de la historia. Su origen se remonta al siglo XVI a causa de los intereses de los estados en el uso del mar como un medio de garantía de poder y comercio.

Desde el principio de la historia el mar ha sido utilizado sin ningún tipo de delimitación por lo que regía el principio de libertad de mares. Reflejo de esto el término *res communis ómnium*¹ (cosas que por su naturaleza están destinadas al uso de todos y que por tanto no pueden pertenecer a un solo individuo). Todo espacio marino no sometido a la soberanía estatal se regía por el principio de libertad de mares por lo que cada estado tenía competencia propia en lo referente a los buques de su pabellón. Este principio provocó una serie de conflictos por las prácticas abusivas realizadas por algunos estados. Fue resuelto dicho problema por vía consuetudinaria mediante el mecanismo de la fiscalización de estas actividades abusivas, el apresamiento de buques dedicados a la trata y persecución penal de negreros.

En la Edad media empezó a configurarse un nuevo concepto de espacio marino obra de filósofos, teólogos y juristas. Cabe destacar el *Jure Praedae*² donde se defendía que los recursos marinos y las riquezas del mar debían estar a disposición de todas las naciones sin ningún tipo de restricción.

En la edad moderna siguió vigente el principio de libertad de mares pero fue impugnado por varias causas como el tráfico ilícito de esclavos, el contrabando de armas y drogas y el riesgo de extinción de muchas especies animales como consecuencia de las frecuentes capturas en el ámbito de la pesca.

Así fue como poco a poco se fueron estableciendo límites al principio de libertad de mares. Fue al finalizar la segunda guerra mundial cuando se produjo una gran evolución con la constitución de varias conferencias sobre el derecho del mar.

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

¹ Vid. Ortega Carrillo Albornoz, A. (1999), *Derecho privado romano*, S.A promotora cultural malagueña, Málaga, p. 99.

² Vid. Trigo Chacón, M. (1996), *Derecho Internacional Marítimo La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Cuadernos de la Uned, p. 147.

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,

En esta conferencia no se llegó a ningún acuerdo sobre la anchura del mar territorial por lo que se produjo otra conferencia en 1960.

II Conferencia

En 1960 se convocó a la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que no produjo ningún acuerdo sobre anchura del mar territorial ni sobre los límites de las zonas de pesca

III Conferencia

La celebración de la III conferencia de las naciones unidas sobre el derecho del mar se inició a finales del 1973 e iba a influir de gran manera a España. La conferencia presentaba grandes innovaciones como la reivindicación de los estados ribereños de establecer una zona de 200 millas marinas³ a partir de la costa para ejercer derechos soberanos con el fin de explotar los recursos del mar, otra de las pretensiones era instalar en los estrechos usados para navegación internacional un régimen de libertad para permitir el paso de submarinos en inmersión y el sobrevuelo de aeronaves , otra de las pretensiones fue el aprovechamiento de los recursos minerales en el fondo de los océanos. Debido a todo esto la conferencia se convirtió así en un foro de negociación por la lucha de intereses contrarios y opuestos. El día 30 de abril de 1982 se aprobó la convención mediante votación y el día 10 de diciembre de 1983 se abrió la firma en Montego Bay (Jamaica). Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60 ratificación. Tuvo mucha importancia por el concepto de la zona económica

³ Milla marina equivale a 1.852 metros.

exclusiva, una zona de 200 millas marinas donde el estado ribereño tiene derecho sobre materias económicas como por ejemplo explotación de recursos biológicos y minerales.

2.1.2 Delimitación y jurisdicción espacios marinos

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.

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. La primera definición de zona contigua la realizó el profesor Gidel, quien estableció que la zona “mantenía la naturaleza de alta mar de las aguas adyacentes al mar territorial, sometiéndolas al

mismo tiempo a derechos o competencias especiales, fragmentadas y limitadas en favor del ribereño”⁴

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.

En cuanto a los **fondos marinos y oceánicos** destacar que se trata de un espacio de gran interés internacional y además está considerado junto con sus recursos como patrimonio común de la humanidad por lo que podrá ser usada en beneficio⁵ de la comunidad.

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.

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

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

⁴ Vid. Díez De Velasco, *Instituciones de derecho internacional público*, p. 497.

⁵ Así lo establece el Art. 137.2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En esta zona el estado ribereño⁶ ejerce derechos de jurisdicción y soberanía tales como ribereños y son los siguientes: Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos., también jurisdicción en cuanto al el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, La investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino, Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

El estado ribereño es el que determina lo referente 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 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, tales como los vinculados al funcionamiento de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos⁷.

En lo referente a la ejecución de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes, 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.

⁶ Estado ribereño nace de la necesidad de que un estado con costas pueda legislar sobre su mar territorial, en su plataforma continental, así como en la zona contigua, siendo completamente soberano sobre esa jurisdicción marítima.

⁷ Vid. Díez De Velasco, Instituciones de derecho internacional público, p. 531.

Cuando haya un conflicto debería ser resuelto sobre una base de igualdad y teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes.

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. Podemos destacar también 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.

La **Plataforma continental** es un espacio marino sometido a jurisdicción del estado ribereño que surgió en la conferencia de 1958 y que constituyó un factor económico muy importante junto con la zona económica exclusiva. El profesor Azcárraga la define como aquella llanura sumergida que se relaciona estrechamente y sin notables accidentes con las tierras emergidas ribereñas, y que se extiende desde el cero hasta 200 metros de profundidad⁸. Viene definida en la Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar y 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 oceánicas⁹ 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

⁸ Vid. De-Cal y Cortina, R.M^a.G, (1999), Derecho del mar y de la Navegación Marítima, Tórculo edicions, Ferrol, p. 261.

⁹ Cresta oceánica hace referencia a elevaciones submarinas situadas en la parte central de los océanos de la tierra.

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.

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.

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 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 y libertad de investigación científica. Se le atribuye la expresión “mare liberum”¹⁰.

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
- Piratería¹¹

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

¹⁰ No siempre ha sido así puesto que en una época cuando Roma se hizo con el mar mediterráneo lo llamo “mare nostrum”

¹¹ A los Estados en cuanto a la piratería se le atribuyen dos derechos: el derecho de un barco se dedica a dicha actividad ilícita puede proceder a su visita y si esta resultare positiva tiene derecho a apresarlo y detener a su tripulación; el segundo derecho es el derecho de jurisdicción, es decir, el derecho de que los tribunales competentes del Estado del buque aprehensor juzguen a la dotación del aprehendido. Vid. De-Cal y Cortina, Derecho del mar, p. 271.

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.

El derecho de persecución solamente 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 que aprecia el Convenio son los minerales sólidos, líquidos o gaseosos situados en la zona o en su subsuelo, incluidos los nódulos polimetálicos. Han quedado al margen de la protección internacional todos los recursos pesqueros, deslumbrados como estaban por el aprovechamiento de los nódulos de manganeso¹².

La zona y sus recursos son patrimonio de la humanidad. Ningún Estado puede 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.

¹² Vid. De-Cal y Cortina, Derecho del mar, p. 276. 72

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.

Los derechos sobre los recursos de la Zona pertenecen a toda la humanidad y además las actividades que se lleven a cabo en la Zona se realizarán en beneficio de toda la humanidad.

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.

Tras el estudio de los espacios marinos voy a proceder a señalar algunas características que tienen esos espacios marinos:

2.1.3 Características espacios marinos

En cuanto a la protección 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.

En lo referente a la protección 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: la disminución, previsión e inspección de la contaminación que se puede producir en el medio marino así como las amenazas y riesgos que puedan sufrir.

En lo que respecta a dicha participación de los estados en las actividades de la zona 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.

En lo referente a los objetos históricos y arqueológicos señalar que serán conservados y establecidos a favor de la humanidad¹³ 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.

¹³ <Globalización, intereses y patrimonio de la humanidad y patrimonio mundial>, en *Estudios de derecho internacional en homenaje al Prof. Ernesto J. Rey Caro*, Lerner editores, Córdoba (Argentina), 2002, p.272.

POLÍTICA 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:

- La explotación de los recursos;
- 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;
- La gestión ordenada de los recursos de la Zona, incluida la realización de las actividades en la Zona y la evitación de desperdicios innecesarios;
- El aumento de la disponibilidad de los minerales procedentes de la Zona para garantizar el suministro a los consumidores de tales minerales;
- 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;
- 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.
- 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
- El aprovechamiento del patrimonio común a favor de toda la humanidad

Las políticas de producción consisten en que 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 producción comercial se iniciará cuando 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 y la Autoridad dictará las normas de cumplimiento apropiadas.

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 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.

En lo que respecta al procedimiento de exploración y explotación; 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.

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 inspeccionar y analizar todas las instalaciones empleadas en relación con las actividades en la Zona y situadas en ella.

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.

2.1.4 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 humanidad¹⁴.

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.

2.1.5 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.

Si un tribunal tuviera que pronunciarse sobre las consecuencias legales de 2 tratados multilaterales en conflicto sobre la explotación de fondos marinos, los estados parte tendrían un mecanismo internacionalmente válido para poder usarlo en contra de la

¹⁴ Lee, Luck T., "The Law Of the sea Convention ant Third States", AJIL, vol.77, 1983, p.563.

Convención. Dicha tesis también establece la no existencia de un principio de prioridad que pudiese beneficiar más a la convención porque hubiese concluido ésta con antelación¹⁵.

2.2 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.¹⁶

3. ANÁLISIS PIRATERÍA:

3.1 La piratería marítima

3.1.1 Definición y características de la piratería

En primer lugar vamos a definir el concepto de piratería¹⁷ 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

¹⁵ D, Amato, Anthony, *An Alternative to the law of the sea convention*, 1973, pp. 623-648.

¹⁶ D, Amato, Anthony, *op.cit.*, p. 284.

¹⁷ Piratería se trata de una actividad que desarrollan los piratas, y éstos eran delincuentes que abordaban embarcaciones en alta mar para quedarse con sus riquezas.

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 último constituye piratería también aquellas actividades realizadas para fomentar las anteriormente mencionadas.

Esta extensa y 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 de un buque o aeronave pirata se rige por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Todo Estado puede apresar 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.

En cuanto a la responsabilidad por un apresamiento sin motivo suficiente señalar que 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.

Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería.

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.

3.1.2. La perspectiva ius-internacionalista de la piratería

En lo referente 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, llevado a cabo por el profesor japonés Matsuda, en 1926, y el segundo, en 1932, redactado por el jurista Walter Bingham por encargo de la Law School de la Universidad de Harvard¹⁸. 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 resaltar los criterios de jurisdicción penal universal que van a posibilitar que cualquier estado pueda realizar la persecución de estos delitos.

El buque pirata se encuentra al margen de la teoría de la “ficción de extraterritorialidad”¹⁹, 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 previstos en nuestro derecho en el art. 23.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial 6/85, de 5 de julio²⁰.

¹⁸ Moreno Torres, José Carlos., *Tráficos ilícitos, piratería y terrorismo en la mar*, 2014, pp.83-86

¹⁹ Principio de extraterritorialidad: principio por el que determinadas personas o cosas que se encuentran que se encuentran en el territorio de un estado, son exceptuadas total o parcialmente de la jurisdicción y el poder coercitivo de dicho estado.

²⁰ Dice el art. 23.4 LOPJ: “Igualmente será competente 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 alguno de los siguientes delitos: a) Genocidio. b) Terrorismo. c) Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves. d) Falsificación de moneda extranjera. e) Los delitos relativos a la prostitución y los de corrupción de menores o incapaces. f) Tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes. g) Y cualquier otro que, según los tratados o convenios

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. Puede deducirse que ya no hay piratas, pero no es del todo cierto puesto que hoy en día es muy habitual la actuación de Jueces de la Audiencia Nacional aplicando los principios de jurisdicción penal universal, pero en nada perjudicaría, en un país con profundos intereses marítimos, que mantuviésemos una regulación actualizada de la piratería.

En la última década los ataques han aumentado de forma considerable ya que de cincuenta y dos casos denunciados en 1995 se ha pasado a 245 en 2005. 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, 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 quienes tomaron parte de la carga de cubierta y abandonaron el buque. Otra zona 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. Lo cierto es que la tendencia al incremento de este tipo de delitos es progresiva. 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. El aumento del comercio ilegal de armamento y el aumento de mercenarios da lugar a que las organizaciones

internacionales, deba ser perseguido en España”. Con anterioridad estuvo tipificada como delito la piratería en la Ley penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de 22.12.1955; art. 9; hoy derogada por la Ley de Puertos.

criminales encuentren en la fórmula pirata un “modus operandi” relativamente sencillo²¹.

En 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. Antes, 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 que actuaría como órgano encargado de la vigilancia y control de estas actividades y de todos los abordajes con fines criminales. En algún caso se señala determinado tipo de riesgo potencial, como la peligrosidad de la navegación por las costas y puertos somalíes y demás lugares citados. 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 deben 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, con la posible creación de un sistema de ayudas a los países en que se desarrolla, sanciones económicas a los que pueda probarse que adoptan posturas de permisividad y actuaciones judiciales.

En la actualidad los diez puertos con mayor tráfico están en el continente asiático, seis en China, uno en Dubai y el resto algunas en las consideradas NIC's o países de reciente

²¹ Corrales Elizondo, A.: “Regulación Jurídica del Corso y la Piratería Marítima”. Revista de Historia Naval, Editorial Naval; Madrid, 2004

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.

3.1.3. Naturaleza e impacto económico de la piratería

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, ya que los asaltantes prefieren huir antes de enfrentarse a la tripulación. 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). El caso de Indonesia es peculiar puesto que 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 en Indonesia 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 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.

El gran crecimiento de la piratería en el Sudeste Asiático contrasta con el decrecimiento de este fenómeno en los mares de China. Solamente un incidente fue registrado en el sur del continente asiático durante el año 2014, en una zona en la que hace un tiempo los incidentes eran muy abundantes. De los países del lejano oriente Vietnam es el que más sufre la piratería ya que siete fueron los incidentes registrados en 2014, en su

mayoría robos a mano armada 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. La gran mayoría fueron abordajes de bandas armadas cometidos en las proximidades del puerto de Chittagon, donde se registraron dieciocho. En La India se produjeron escasos incidentes fuera de los puertos.

La motivación de los piratas es diferente según se trate de la piratería marítima asiática o 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.

La piratería marítima en África sigue descendiendo 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. Incidentes de piratería y robo a mano armada relacionados con los piratas somalíes (2009-2014) Fuente: elaboración propia con datos de la Oficina Marítima Internacional (OMI) Es extraordinariamente llamativo que en las aguas somalíes la cifra haya pasado de 160 incidentes en 2011 a solo tres en 2014.

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 suelen ir bien armados con armas automáticas y lanzagranadas, y realizan sus ataques lejos de la costa. Su técnica 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. Mediante el apresamiento de la tripulación y el secuestro del buque, los piratas estarían entonces en disposición de colmar su aspiración: un millonario rescate. Esta forma de piratería es la más lucrativa y la más difícil de llevar a cabo. Un secuestro exitoso en alta mar requiere un compromiso a largo plazo 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 solo dos ataques tuvieron éxito en la zona, uno en Mozambique y otro en Tanzania.

El descenso de la actividad en las costas índicas de África ha coincidido con el aumento 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 mismo²².

Los buques petroleros son los más afectados por la piratería marítima en la región, pero también otros tipos de cargamento, como las materias primas que se exportan hacia occidente. Los piratas del golfo de Guinea suelen ir fuertemente armados y hacer uso de la violencia en sus operaciones. Su objetivo es el cargamento del buque pero para conseguirlo realizan secuestros de buques y de los miembros de la tripulación, que suelen ser 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. De ahí a que sea de gran 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 (OMI), 2014 fue un año positivo, ya que hubo una notable disminución de casos de piratería y robo armado en las costas del golfo de Guinea.

La piratería en las aguas americanas y caribeñas ha descendido y en la actualidad los incidentes se dan con muy poca frecuencia. Brasil, 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 en estos países ha disminuido notablemente. 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 fueron registrados.

La situación en Centroamérica se caracteriza en que los pesqueros mexicanos sufren abundantes actos de piratería, en los últimos meses son cada vez más frecuentes las informaciones de robos a mano armada en el mar cometidos, en particular, contra los

²² Christopher Tugendhat, *Petróleo: el mayor negocio del mundo*, 1969, pp 40-84.

barcos dedicados a la pesca del camarón. El camarón y el atún son las dos especies de mayor valor para la pesca mexicana.

El crimen organizado mexicano²³ ha decidido desarrollar actos de piratería y de robo a mano armada en el mar. Pero para su posterior comercialización resulta evidente que los delincuentes disponen de conexiones en tierra firme. Si bien es cierto que existe un protocolo de actuación para los barcos que se encuentran en apuros, sin embargo, los pocos efectivos policiales y la descoordinación entre las distintas autoridades ha facilitado el trabajo de los piratas.

Para evaluar las consecuencias 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 importante destacar que el transporte marítimo abarca el 90% del comercio internacional, por lo que, ningún país cuyas empresas tengan intercambios con el exterior está libre de sufrir indirectamente los efectos económicos que la piratería marítima produce. Uno de estos efectos económicos es el aumento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente aquellos que incumben a barcos que deben atravesar una zona de alto riesgo. Esto produce un 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 y en 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 atraviesa el buque, los

²³ Olsen, Karsten 2005. *Counterfeiting and Piracy: Measurement Issues* Secretariado OCDE.

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 llevo 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 (B, un incremento de tres mil millones y medio de dólares en combustible al año. Sin embargo, 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.

El dinero demandado ha ido en aumento 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 Guinea²⁴.

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

²⁴ piratería, terrorismo e sicurezza dei mari. oriolo, Anna. *Rivista Marittima*. (apr. 2009), p. 17-32

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.

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. La pesca es un sector esencial en los países emergentes para los africanos también supone una fuente indispensable de alimentos. A esto tenemos que 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. Es evidente la necesidad para la sociedad internacional de afrontar estrategias con determinación para que los mares sean más seguros y el impacto económico revista de menor gravedad.

Durante los últimos años hemos asistido a una positiva concienciación de la comunidad internacional ante la amenaza de la piratería marítima que, sin embargo, no siempre se ha traducido en estrategias para tratar de frenarla. 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 Atalanta²⁵ de la Unión Europea y la Ocean Shield de la OTAN.

La operación Atalanta fue una operación importante en la que participaron muchos países para la represión de la piratería y el robo a mano armada sobre todo en Somalia. Cabe destacar también la activa participación de España

La problemática de la piratería ha quedado reducida en cinco años a niveles 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.

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 vigente en muchas regiones del planeta. Entre sus fronteras se constituyen asociaciones criminales que dan lugar a la aparición de piratas y a las conexiones con redes de crimen organizado. Además estos países no tienen material suficiente para frenar los ataques piratas y los robos armados en puertos.

Todo ello 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

²⁵ Operación Atalanta fue una operación realizada por la Unión europea el 8 de diciembre de 2008 para la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en aguas de Somalia. Su origen se justifica con el incremento de la piratería y robo a mano armada en las aguas de Somalia en 2008 que amenazó gravemente la navegación, la seguridad de las rutas comerciales. España ha contribuido activamente.

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 en términos cuantitativos, puesto que desde entonces el número de incidentes ha disminuido.

3.2 La represión de la piratería y la regulación en el Código Penal Español

Como he señalado anteriormente la piratería se trata de un delito realizado por integrantes de una organización delictiva que cometen actos de violencia o detención como señala el artículo 101 y 103 de la Convención de Montego Bay de 1982. Es un delito que afecta al buque o aeronave e incluso a las personas, bienes u objetos a bordo que se encuentran en Alta mar o en una zona no sometida a la jurisdicción de ningún estado.

Además se trata de un delito que se realiza con el ánimo e intención de producir un daño, es decir, con dolo.

El delito de piratería se castigaba en el Código Penal de 1944 y en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955. Sin embargo ésta última fue derogada por la Ley de Puertos de Marina Mercante de 1992. Con posterioridad se promulgó un nuevo Código Penal pero en el cual no se tipificaba el delito de piratería, esto fue desastroso pues la ley orgánica del poder judicial establecía competencia de la jurisdicción española para conocer de los actos o hechos realizados por españoles o extranjeros fuera de España susceptibles de tipificarse como algunos de estos delitos: piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.

El problema es como juzgaba España a los piratas que fuesen capturados por un buque de guerra español. Si bien es cierto que el artículo 242 del Código Penal se castiga el delito de robo con violencia o intimidación en las personas con el agravante de que el autor hubiese utilizado armas u otros instrumentos peligrosos para cometer el delito, favorecer su huida o para atacar a las personas que pretenden reprimir el delito²⁶.

El Código Penal Español castiga también el secuestro con la condición de la toma de rehenes y ser aplicable el principio *aut declere aut judicare* cuya traducción es extraditar o juzgar; y se trata de un principio general en el Derecho Internacional que se basa en la

²⁶ 1 J.L. Rodríguez-Villasante y Prieto, "Delitos contra la Comunidad Internacional", en VIII Seminario "Duque de Ahumada". Seguridad Nacional-Seguridad Internacional, Ministerio del Interior, Madrid, 1997, p. 56.

obligación de los estados de extraditar o ampliar su jurisdicción para juzgar infracciones graves.

Una solución sería la tipificación en nuestro Código Penal del delito de piratería, como hace el Anteproyecto (2009) que le añade un nuevo Capítulo (Delito de piratería) compuesto por dos artículos. El artículo 616 que dispone: “El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe, destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de la misma, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años. En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos efectivamente cometidos”.

Por lo tanto no se puede combatir en nuestro Código penal con este delito puesto que el anteproyecto se refiere a los actos u acciones cometidas en el mar en general e iría un poco contra la definición dada en el artículo 101 de la Convención de Montego Bay ya que se refiere a los actos cometido en alta mar o en la ZEE.

El otro artículo es el artículo 616 pero no se tipifica puesto que sería un delito de resistencia, desobediencia o atentado contra la autoridad tipificado en nuestro código penal español.

3.3 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 autentica 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-151²⁷ 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

²⁷ CTF-151 hace referencia a la fuerza operativa combinada formada por las armadas de Australia, Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda, Corea del Sur, Pakistán, Singapur y Turquía cuyo objetivo era paliar los problemas de piratería y robos a mano armada así como mejorar la capacidad para proteger el comercio marítimo y la seguridad y libertad de navegación.

4. OTROS DELITOS

4.1 Tráfico de esclavos

El tráfico ilícito de esclavos²⁸ se trata de un negocio muy rentable además de difícil de detectar puesto que los 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. Los esclavos son las personas que no tienen libertad ya que están bajo el dominio de otra persona.

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 las 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.

²⁸ Convención sobre la Esclavitud, Ginebra 1926, Art. 1.1 y 1.2

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.

TRAFICO ILICITO 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.

4.1.1 Diferencias con la trata de personas²⁹:

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,

²⁹ Maximiliano hairabedian, "Tráfico de Personas: La Trata de Personas y Los Delitos Migratorios en el Derecho Penal Argentino e Internacional: Apéndice Legislativo", 2009, pp. 10-30.

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 y en que en la aplicación de dichas medidas intervengan y contribuyan con los estados parte las organizaciones internacionales.

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; en cuanto a la entrada en vigor 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 Free³⁰ 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

³⁰ Hace referencia a la Organización fundada por Andrew Forrest constituida para terminar con la esclavitud moderna y la trata de personas.

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 mayor 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 ranking 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.

4.2 Tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas 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 en 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.

La cooperación para reprimir el tráfico ilícito de drogas se ha estudiado en el plano bilateral. En España es muy importante la cooperación para hacer frente al incremento del tráfico ilícito de drogas por su situación geoestratégica. Dicha cooperación bilateral también ha sido muy importante en los Estados Unidos.

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 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio 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 psicotrópicas, tóxicas y

estupefacientes. Esto se produjo por decisión del Tribunal Supremo, ya que el pleno de la sala penal del supremo estimó por unanimidad que España es competente para investigar los llamados narcobarcos³¹ y ha revocado la decisión de archivar la causa que adoptó la Audiencia Nacional y que conllevó a poner en libertad a varios narcotraficantes. Los magistrados han revocado la decisión de sobreseer una causa concreta que adoptó en abril la Audiencia Nacional, pero la doctrina de esta resolución se aplicará a todos los casos idénticos. El problema con los narcotraficantes ya puestos en libertad es que habrán huido y no será posible volver a detenerles. Por lo que se reconoce la jurisdicción de España para apresar barcos que lleven droga en alta mar siempre que los tratados otorguen competencia para el apresamiento.

Quizás el motivo que causó esta reforma fue cuando fue abordado un buque, con bandera de Sierra Leona, en aguas internacionales y se intervinieron aproximadamente 15.000 kg de hachís. Eran 8 los tripulantes del buque con nacionalidad siria y se dictó auto decretando el sobreseimiento de las actuaciones por carecer de jurisdicción, acordando la inmediata puesta en libertad de los tripulantes sirios.

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 este apartado destacar y resaltar el trabajo del Servicio de Vigilancia Aduanera puesto que antes de producirse dicha reforma seguía empeñado en luchar contra el narcotráfico, así lo refleja la operación denominada Mar de Fondo llevada a cabo por los miembros del cuerpo del SVA donde se interceptó en la isla de Alborán, en el suroeste de Almería, un buque mercante con 18 toneladas de hachís y se detuvieron a 7 personas, de nacionalidad siria.

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 italiana³² para la detención y represión del tráfico ilícito de droga en el mar. Tal tratado constituye un convenio bilateral para paliar este problema. En su artículo 1 establece la definición de lo que se considera buques u buque

³¹ Embarcaciones usadas para el tráfico ilícito de drogas.

³² Hace referencia al tratado entre el Reino de España y la República italiana para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar, firmado en Madrid el 23 de marzo de 1990. BOE. Núm. 108, 6 de mayo de 1994.

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. En el artículo 3 se señala que están excluidos del ámbito de aplicación 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 que se señala que La Parte que hubiera llevado a cabo cualquiera de las medidas del artículo 5., podrá solicitar al Estado cuyo pabellón ostente el buque la renuncia a su jurisdicción preferente, 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. Por último el artículo 9 destaca 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)³³ para detener, averiguar así como reprimir y capturar barcos y aeronaves que transporten armas y se dediquen a la distribución de las mismas.

³³ M. Byers: "Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative", Vol 98, pp.526 y ss.

Al principio solo 11³⁴ países se unieron y en la actualidad cuenta con noventa y cinco países. 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 presentó 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 sospechoso 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 foguero). El 20% están manipuladas y son capaces de hacer fuego real.

Una pistola de foguero 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

5. MECANISMOS PARA HACER FRENTE A DICHOS DELITOS

5.1 Protocolo de las Naciones Unidas para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños

³⁴ España, Portugal, Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania, Australia, Estados Unidos, Japón, Polonia y Países Bajos.

En primer lugar empezaremos definiendo en que consiste la trata³⁵ 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.

³⁵ Pilar Cruz Zuñiga: “Análisis, retos y propuestas en torno a la trata de personas”; España 2014 , pp.9-20.

- Establecer sanciones y medidas proporcionales a los culpables de trata en circunstancias agravadas

La oficina de naciones unidas contra la 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 es necesario contribuir por parte de las distintas organizaciones no gubernamentales y de otros sectores. Estas medidas son muy importantes para resolver los problemas 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.

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.

Los estados parte pueden 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).

5.2 Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y 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 psicotrópicas³⁶. 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: Cada una de las Partes adopta las medidas necesarias para tipificar como delitos penales en su derecho interno, cuando se cometan intencionalmente:

La producción, la fabricación, la extracción, , la oferta, la oferta para la venta, la distribución, la venta, la entrega en cualesquiera condiciones, el corretaje, el envío, el

³⁶ Son aquellas sustancias que tienen acción directa sobre el Sistema Nervioso Central y producen una alteración de las actitudes mentales, físicas y morales de las personas quienes las consumen y que generan daños irreversibles a la salud individual, pública y social.

envío en tránsito, el transporte, la importación o la exportación de cualquier estupefaciente o sustancia sicotrópica. 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. La posesión o la adquisición de cualquier estupefaciente o sustancia sicotrópica para realizar cualquiera de las actividades señaladas en el anterior apartado, la fabricación, el transporte, o la distribución de equipos, materiales o de las sustancias estupefacientes..

La conversión o la transferencia 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, o de un acto de participación en tal delito o delitos, con objeto de ocultar o encubrir el origen ilícito de los bienes o de ayudar a cualquier persona que participe en la comisión de tal delito o delitos a eludir las consecuencias jurídicas de sus acciones, 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.

A reserva de sus principios constitucionales y de los conceptos fundamentales de su ordenamiento jurídico: -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. - 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. - 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. - La participación en la comisión de alguno estos delitos.

Cada una de las Partes adopta las medidas 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.

Cada una de las Partes dispone 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. Las Partes podrán disponer que el delincuente sea sometido a medidas de tratamiento, educación, rehabilitación o reinserción social.

Las Partes disponen lo necesario para que sus Tribunales y demás 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, tales como: La participación en el delito de un grupo delictivo organizado del que el delincuente forme parte. La participación del delincuente en otras actividades delictivas internacionales organizadas. La participación del delincuente en otras actividades ilícitas cuya ejecución se vea facilitada por la comisión del delito. El recurso a la violencia o el empleo de armas por parte del delincuente. El hecho de que el delincuente ocupe un cargo público y de que el delito guarde relación con ese cargo. La victimización o utilización de menores de edad. El hecho de que el delito se haya cometido en establecimientos penitenciarios, en una institución educativa o en un centro asistencial o en otros lugares a los que escolares y estudiantes acudan para realizar actividades educativas, deportivas y sociales.

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 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 llevarán a cabo la identificación, localización y el embargo o incautación del producto. En esta parte 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. Cuando se incaute el producto puede ser transformado o convertido en otros bienes, dichos bienes pueden ser objeto de medidas aplicables al producto.

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: La examinación de lugares, facilitar información, el desarrollo del testimonio y la declaración de personas así como la ejecución de incautaciones e investigaciones.

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 el 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 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).

5.2 Protocolo contra la fabricación y el 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.

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.

El artículo 4 regula el ámbito de aplicación señalando 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: La fabricación ilícita de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones; el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones; 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: la tentativa de comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo o la participación en él como cómplice y la organización, dirección, ayuda e incitación para la comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo.

Los estados parte pueden 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.

Los estados parte adoptan las medidas precisas y necesarias para advertir de la ilícita reactivación de armas de fuego y el perjuicio que puede llegar a producir.

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 las cuestiones como medios de ocultación de armas, grupos delictivos dedicados al tráfico y al uso ilícito de armas, estrategias y rutas establecidas; es posible entre los estados parte que pueden intercambiar y analizar la información necesaria con el objetivo de cumplir la ley para 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 y eliminar este problema, los estados parte disponen de un sistema de reglamentación de las actividades de las personas dedicadas al corretaje, que es una especie de comisión. 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 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.

Los estados parte pueden denunciar el protocolo, 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).

6. CONCLUSIONES

En el derecho del mar siempre ha existido un conflicto entre el principio de libertad de mares y la voluntad de los estados ribereños de aumentar su competencia. La conferencia de Ginebra de 1958 y la tercera conferencia de las naciones unidas sobre el derecho del mar de 1982 han proporcionado la codificación y la evolución del derecho del mar pues ahora se caracteriza por tener un ordenamiento jurídico propio a nivel internacional. La Conferencia de las naciones unidas del derecho del mar de Montego Bay ha ayudado a delimitar las áreas marítimas que constituyen el derecho del mar, Es muy importante dicha delimitación así como los mecanismos para delimitarlas.

Desde el punto de vista penal, es muy importante señalar los delitos que predominan en el derecho del mar destacando la piratería marítima, el tráfico de esclavos y el tráfico ilícito de

estupefacientes, sustancias psicotrópicas y armas, pero no menos importante son los mecanismos empleados para combatirlos.

La piratería marítima: la influencia de la piratería y la piratería en los siglos XX y XXI destacando que se trata de un delito basado en actividades ilegales de violencia o de arresto, regulado y perseguido en la Convención de Montego Bay de 1982 y sobre el cual hubo 2 proyectos para su represión el primero en 1926 y el segundo en 1932. Son muy importantes los esfuerzos de los estados a nivel internacional ya que la piratería se extiende a diversas partes del mundo aunque en el siglo XX estaba concentrada en los países del Tercer Mundo (Somalia, Malasia e Indonesia) y en el siglo XXI los ataques piratas se han incrementado debido al apoyo del GPS por ello son imprescindibles los mecanismos empleados, señalando la fuerza marítima multinacional llamada CTF-151 en enero de 2009 y la operación Atlanta en la que España ha contribuido con apoyo aéreo y marítimo.

En cuanto a los demás delitos; el tráfico de esclavos se trata de un negocio rentable y difícil de descubrir pues los traficantes llevan a cabo una minuciosa organización. Está regulado en el artículo 99 de la Convención; este delito puede a veces ser confundido con la trata de personas pero se diferencia en determinadas características como son **consentimiento** (en el tráfico ilícito lo consienten pero en la trata no), **explotación** (el tráfico ilícito finaliza con la llegada de los migrantes a su destino sin embargo las víctimas de trata son explotadas y sufren más) y **transnacionalidad** (en el tráfico ilícito no en la trata). Además los traficantes usan diversos mecanismos así como constantes cambios de ruta para evitar ser detenidos. España es un país que combate dicho delito con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado (Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil y Servicio Vigilancia Aduanera). La cifra de esclavos en la actualidad está en 36 millones de personas. En esta parte también se analiza otro delito grave como es el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, sicotrópicas y armas regulado en el artículo 108 de la Convención en la que los estados contribuyen y cooperan para reprimir dicho delito. En cuanto a España resaltar que por la zona geoestratégica en el Atlántico y el Mediterráneo es un país muy afectado por el tráfico de drogas ya que las rutas son más accesibles para los traficantes. Una de las medidas más importantes fue el tratado entre España e Italia en 1990. En cuanto a las armas puedo destacar la PSI (Iniciativa de seguridad contra Proliferación) en la que participaron 15 países entre ellos España para poner fin al tráfico de armas. En España actualmente se calcula un número

de 3,5 millones de armas legales por lo que son importantes las medidas para finalizar con el tráfico de armas en el mercado negro.

La última parte es relativa a los mecanismos jurídicos para combatir dichos delitos donde se ha destacado los distintos protocolos para hacer frente a estos delitos.

Por último señalar que el derecho del mar es una materia con una gran importancia jurídica dentro del mundo del derecho y que en el ámbito penal tienen gran relevancia los mecanismos jurídicos para combatir los delitos pues sin esto el derecho del mar sería una materia jurídicamente desprotegida.

7. BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA:

- Vid. Ortega Carrillo Albornoz, A. (1999), Derecho privado romano, S.A promotora cultural malagueña, Málaga, p. 99.
- Vid. Trigo Chacón, M. (1996), *Derecho Internacional Marítimo La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Cuadernos de la Uned, p. 147.
- Vid. Díez De Velasco, *Instituciones de derecho internacional público*, p. 497.
- Vid. Díez De Velasco, *Instituciones de derecho internacional público*, p. 531
- Vid. De-Cal y Cortina, R.M^a.G, (1999), *Derecho del mar y de la Navegación Marítima*, Tórculo ediciones, Ferrol, p. 261.
- Moreno Torres, José Carlos., *Tráficos ilícitos, piratería y terrorismo en la mar*, 2014, pp.83-86
- Lee, Luck T., “The Law of the Sea Convention and Third States”, *AJIL*, vol. 77, 1983, p. 563.
- Corrales Elizondo, A.: “Regulación Jurídica del Corso y la Piratería Marítima”. *Revista de Historia Naval*, Editorial Naval; Madrid, 2004
- Christopher Tugendhat, *Petróleo: el mayor negocio del mundo*, 1969, pp 40-84.
- Olsen, Karsten 2005. *Counterfeiting and Piracy: Measurement Issues* Secretariado OCDE.
- piratería, terrorismo e sicurezza dei mari. oriolo, Anna. *Rivista Marittima*. (apr. 2009), p. 17-32
- Texto reproducido del Acuerdo en *Revue Générale de Droit. International Public*, t. 87, 1983, 2, pp. 493-497.
- J.L. Rodríguez-Villasante y Prieto, “Delitos contra la Comunidad Internacional”, en VIII Seminario “Duque de Ahumada”. Seguridad Nacional-Seguridad Internacional, Ministerio del Interior, Madrid, 1997, p. 56.(*regulación piratería en España*)
- BYERS, M. << Policing the High Seas: The proliferation Security Initiative>>, en *American Journal of International Law*, vol. 98, 2004, pp. 355-360

WEBGRAFÍA:

http://www.unodc.org/pdf/crime/a_res_55/255s.pdf__ (consultado 27-12-2015)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultado 16-10-2015)

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf (consultada 22-11-2015)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultada 19-11-2015)

<http://www.buenastareas.com/ensayos/Historia-De-La-Pirateria/1505659.html>
(consultada 21-11-2015)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> (consultada 28-11-2015)

http://www.derechoshumanos.gob.mx/es/Derechos_Humanos/Diferencias_entre_la_tratamiento_de_personas_y_el_trafico_de_migrantes (consultada 28-11-2015)

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)

http://internacional.elpais.com/internacional/2014/11/17/actualidad/1416244426_315264.html (consultada 6-12-2015)

http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/21693/2/ADI_XII_1996_12.pdf (consultada 10-12-2015)

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

<https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>
(consultada 19-12-2015)

<http://www.minetur.gob.es/industria/ANPAQ/Convencion/Documents/convdrog.pdf>
(consultado 22-12-2015)

