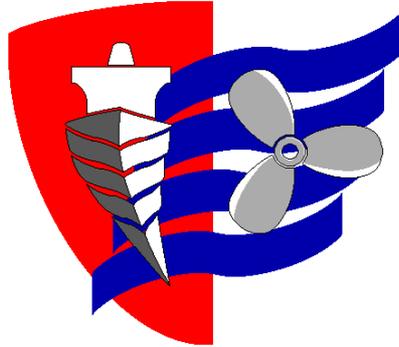


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

**PROTECCIÓN MARÍTIMA EN SOMALIA
Y SU REPERCUSIÓN EN EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL**

**Maritime security in Somalia and
the repercussion on international shipping**

Para acceder al Título de Grado en
**INGENIERÍA NÁUTICA Y
TRANSPORTE MARÍTIMO**

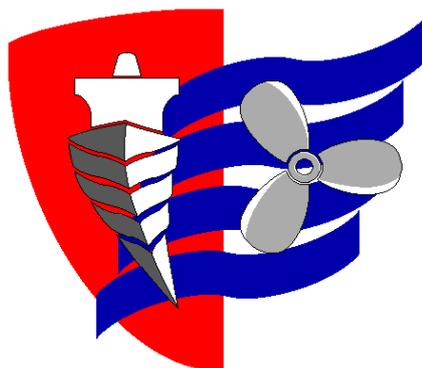
Autor: D. J. Oriol Roig Macias

Director: Dr. Ernesto Madariaga

Junio – 2018

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Grado



**PROTECCIÓN MARÍTIMA EN SOMALIA
Y SU REPERCUSIÓN EN EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL.**

**Maritime security in Somalia and the
repercussion on international shipping**

Para acceder al Título de Grado en

**INGENIERÍA NÁUTICA Y
TRANSPORTE MARÍTIMO**

Junio – 2018

ÍNDICE

RESUMEN.....	8
PALABRAS CLAVE	8
ABSTRACT	8
KEY WORDS.....	9
ABREVIATURAS EMPLEADAS.....	10
CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN	12
1.1. INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO FIN DE GRADO	13
CAPÍTULO 2: MOTIVACIÓN Y METODOLOGÍA	15
2.1. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.....	16
2.1.1. PRIMERA HIPÓTESIS.....	17
2.1.2. SEGUNDA HIPÓTESIS.....	17
2.1.3. TERCERA HIPÓTESIS	17
2.2. OBJETIVOS	17
2.3 METODOLOGÍA.....	18
CAPÍTULO 3: EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA Y DEL TERRORISMO MARÍTIMO.....	19
3.1. EL ORIGEN DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN EL TRÁFICO MARÍTIMO.....	20
3.1.1. LA PIRATERÍA ANTIGUA.....	20
3.1.2. LA PIRATERÍA CONTEMPORANEA	22
3.2. COMPLEJIDAD DE LA PIRATERÍA SOMALÍ.....	23
3.3. RELACIÓN ENTRE LA HISTORIA Y LA PIRATERÍA SOMALÍ. CAUSAS ESTRUCTURALES .	24
3.3.1. CAUSAS ESTRUCTURALES.....	28
3.4. GRUPOS DE PIRATAS: CLASIFICACIÓN Y EVOLUCIÓN	30
3.4.1. MODUS OPERANDI.....	33
3.5. EFECTOS SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL	35

3.6. MARCO JURÍDICO APLICABLE A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA	36
3.7. LA PIRATERÍA EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES	36
3.7.1. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.....	37
3.7.2. CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	38
3.8. EL DELITO DE LA PIRATERÍA EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA	40
3.8.1. SUPUESTOS DE COMPETENCIA DE TRIBUNALES ESPAÑOLES.....	41
CAPÍTULO 4: RESPUESTA INTERNACIONAL CONTRA LA PIRATERÍA Y EL TERRORISMO MARÍTIMO	43
4.1. RELACION ENTRE PIRATERÍA Y TERRORISMO	44
4.2. RESPUESTA INTERNACIONAL A LA PIRATERÍA SOMALÍ	45
4.2.1 BASES MILITARES EXTRANJERAS EXISTENTES EN LA REGIÓN DEL CUERNO DE ÁFRICA.....	46
4.2.1.1. COMBINED JOINT TASK FORCE – HORN OF AFRICA (CJTF-HOA).....	46
4.2.1.2. BASE MILITAR FRANCESA EN YIBUTI	47
4.2.2. OPERACIONES INTERNACIONALES ESTABLECIDAS PARA LUCHAR CONTRA LA PIRATERÍA.....	48
4.2.2.1. COMBINED TASK FORCES 150 Y 151	48
4.2.2.2. OPERACIÓN EU NAVFORCE / ATALANTA	53
4.3. PAPEL DE LA ARMADA	54
4.3.1. ESTRUCTURA DE LA ARMADA	54
4.3.2. COMPETENCIAS DE LA ARMADA Y ENTORNO COLABORATIVO	55
4.3.2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ARMADA.....	56
4.3.2.2. ESTRUCTURA DEL COVAM	57
4.3.2.3. FUNCIONAMIENTO DEL COVAM	58
4.3.3. EL SISTEMA NCAGS.....	59
4.3.3.1. EL NATO SHIPPING CENTER (NSC).....	60
4.3.3.2. DOCUMENTO DESTINADO A LOS MIEMBROS MILITARES DEL SISTEMA NCAGS (EL ATP-02)	61
4.3.3.3. DOCUMENTO DIRIGIDO A LOS PARTICIPANTES CIVILES (ATP 02.1).....	62
4.3.4. LOS EJERCICIOS MARSEC	63

4.4. VULNERABILIDADES DE LOS BUQUES Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS – CÓDIGO PBIP Y ESTRATEGIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA	64
4.4.1. CÓDIGO INTERNACIONAL PBIP	64
4.4.1.1. OBJETIVOS.....	65
4.4.1.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN	66
4.4.1.3. NUEVAS FIGURAS NACIDAS DEL CAPÍTULO XI-2 DEL SOLAS (PBIP).....	67
4.4.1.4. REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS	68
4.4.1.5. NIVELES DE PROTECCIÓN.....	70
4.4.2. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL.....	72
4.4.2.1. PRIMER CAPÍTULO: UNA VISIÓN INTEGRAL DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA	73
4.4.2.2. SEGUNDO CAPÍTULO: RIESGOS Y AMENAZAS PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL.....	75
4.4.2.3. CAPÍTULO 3: OBJETIVO, PRINCIPIOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN	79
4.4.2.4. CAPÍTULO 4: LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL SISTEMA DE SEGURIDAD NACIONAL	80
4.4.3. SISTEMAS DE DISUASIÓN, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	81
4.4.3.1. ALUMBRADO.....	81
4.4.3.2. AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (AIS).....	82
4.4.3.3. SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS).....	82
4.4.3.4. SHIP SECURITY REPORTING SYSTEM (SSRS)	82
4.4.3.5. CCTV: CLOSE CIRCUIT TELEVISIONS	83
4.4.3.6. AUTOMATIC INTRUSION DETECTION DEVICE	83
4.4.3.7. RECONOCIMIENTO Y DETECCIÓN DE ARMAS Y SUSTANCIAS PELIGROSAS .	83
4.4.3.8. LONG RANGE ACOUSTIC DEVICE (LRAD).....	85
4.4.3.9. ALAMBRE DE ESPINO Y CONCERTINAS	85
4.4.3.10. DISPOSITIVOS ANTIABORDAJE	86
4.4.3.11. VALLA ELECTRIFICADA	87
4.4.3.12. TRAMPA DE REDES.....	87
4.4.3.13. PROTECCIÓN MEDIANTE CAÑÓN DE AGUA O MANGUERAS CONTRA INCENDIOS	89
4.4.4. CITADEL	89
4.4.4.1. LA LOCALIZACIÓN	90
4.4.4.2. CONSTRUCCIÓN Y MATERIALES.....	90
4.4.4.3. EQUIPAMIENTO DEL CITADEL	90

CONCLUSIONES.....	93
BIBLIOGRAFÍA.	96
BIBLIOGRAFÍA	97
ANEXO I.....	102
ANEXO II.....	105
ANEXO III.....	107
ANEXO IV	111

RESUMEN

La piratería es uno de los grandes problemas que tienen un efecto directo sobre la navegación y como consecuencia sobre el comercio internacional.

El 80% de dicho comercio se efectúa mediante el tráfico marítimo, y una de las zonas del mundo con más tráfico por su situación estratégica, al unir el mar Rojo con el Índico, es el Golfo de Adén y las costas de Somalia, donde durante décadas ha proliferado la piratería con unas características propias.

El trabajo de final de grado "*Protección Marítima en Somalia y su repercusión al tráfico marítimo internacional*" reúne información necesaria sobre los temas de seguridad marítima para el navegante que vaya a efectuar un viaje por dichas zonas de peligro.

PALABRAS CLAVE

Protección Marítima, Piratería en Somalia, la Armada, Sistema NCAGS.

ABSTRACT

Piracy is one of the major problems that have a direct effect on navigation and therefore a consequence on international commerce.

The 80% of this commerce is carried out through maritime traffic, and one of the areas of the world with more traffic due to its strategic location, as the Red Sea is linked with the Indian Ocean, is the Gulf of Aden and the coasts of Somalia, in the Horn of Africa. During decades piracy with its own characteristics has proliferated in this area.

The final degree project called "Maritime security in Somalia and its

repercussion on international shipping” gathers the necessary information about maritime safety and it is issued for those navigators who are going planning on sailing through these areas.

KEY WORDS

Maritime Security, Piracy in Somalia, NCAGS, EUNAVFOR, Spanish Navy.

ABREVIATURAS EMPLEADAS

AFLOT: Almirante de La Flota.

AJEMA: Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

ALMART: Almirante de la Acción Marítima.

ANLS: Alianza para la Nueva Liberación de Somalia.

BMP4: Best Management Practice for Protection against Somalia based piracy.

CJTF: Combined Joint Task Force.

CMF: Combined Maritime Forces.

CMOPS: Comandante del Mando de Operaciones.

CMUSM: Comandante del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima.

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

COVAM: Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

CP: Código Penal.

CSM-HOA: Centro Seguridad Marítima del Cuerno de África.

CTF: Combined Task Forces.

EBCA: Guardia de la Unión Europea de Fronteras y Costas.

ENCOMAR: Entorno de Colaboración Marítima.

EUNAVFOR: Fuerza Naval de la Unión Europea.

FRONTEX: European Border and Coast Guard Agency.

GFT: Gobierno Federal Transitorio.

GNT: Gobierno Nacional Transitorio.

HOA: Horn of Africa.

IGAD: Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo.

IMB: International Maritime Bureau.

IRTC: International Recommended Transit Corridor.

ISIS: Estado Islámico.

JEMAD: Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

MSPA: Área de patrulla de Seguridad Marítima.

MSTC: Maritime Security Transit Corridor.

NCAGS: Naval Cooperation And Guidance for Shipping.

NSC: Nato Shipping Center.

OCPM: Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.

OLP: Organización para la Liberación de Palestina.

OMI: Organización Marítima Internacional.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PBIP: Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

SAP: Seafarers Assistance Program.

SOLAS: Convenio Safety Of Live At Sea.

SUA: Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos.

UNODC: Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito.

UTI: Unión de Tribunales Islámicos.

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO FIN DE GRADO

El transporte marítimo ha supuesto una importante actividad humana a lo largo de la historia. El aumento del flujo de recursos, bienes y servicios entre las naciones debido a la globalización ha hecho que este sector crezca los últimos 50 años a un ritmo vertiginoso. Se puede decir que el desarrollo de una economía global marcada por el libre comercio es, en gran medida, gracias a la evolución de la tecnología y su aplicación en el sector naval.

El auge del transporte marítimo y la situación económica en los llamados Estados fallidos son unas de las causas por las que los ataques de piratas a embarcaciones alrededor del mundo hayan alcanzado en los últimos tiempos números alarmantes, tras casi 200 años en los se creía que la piratería era prácticamente cosa del pasado.

La palabra "pirata" proviene etimológicamente del griego clásico "pirathos", que es aquel que emprende o que intenta fortuna pero actualmente, según el International Maritime Bureau (IMB) la piratería es "el acto de abordar o intentar abordar un buque con el propósito de robar o de cometer cualquier otro crimen, con capacidad de hacer uso de la fuerza si fuera necesario para perpetrar dicho acto".

Popularmente aún se conocen a los piratas por el oro, los tesoros ocultos en islas remotas, la bandera negra con una calavera y huesos entrecruzados. Por un sinfín de historias de aventuras, riesgos y recompensas, pero los piratas actuales distan mucho de la idea romántica que podamos tener algunos en la imaginación.

El secuestro del crucero italiano Achille Lauro por una célula de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) en 1985, se convirtió en un catalizador importante para que la Organización Marítima Internacional y los Estados incrementaran su actividad de protección en el mar aprobando el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la

Navegación Marítima. Pero, sin embargo, fueron los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 contra las torres gemelas de Nueva York los que provocaron que la OMI empezará a trabajar sobre el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias y los protocolos de enmienda al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima.

Debido a estos actos delictivos, el armador se ve obligado a contratar seguros y clubs de P&I con un coste mucho más elevado, por lo que el precio final del producto acaba siendo mayor de lo debido. Esto, pero sobre todo el hecho de proteger a lo buques, mercancías y a las personas, ha obligado a los Gobiernos a buscar soluciones conjuntas.

CAPÍTULO 2: MOTIVACIÓN Y METODOLOGÍA

2.1. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

Nos encontramos frente a un fenómeno muy antiguo que ha supuesto un gran reto para las grandes potencias debido al gran impacto para sus intereses tanto económicos como comerciales.

El presente trabajo intenta comprender y exponer la situación actual de la piratería en Somalia y en el golfo de Adén, esa que ha surgido gracias a la desestructuración en el país, los problemas políticos y sobretodo los económicos. Además, tratará de buscar puntos de unión con el terrorismo marítimo y como los países y organizaciones mundiales luchan para paliar el conflicto.

El hecho de analizar los fenómenos de la piratería y el terrorismo marítimo responde a una serie de razones, siendo la principal la inquietud que me provoca debido a que en un futuro próximo vaya a dedicarme al sector marítimo, ya sea navegando o en tierra, pudiendo ejercer como OCPM

La segunda motivación para abordar el fenómeno hace referencia a las acciones antipiratería que se llevan a cabo en las costas del país objeto de estudio. Es aquí donde centraré los esfuerzos indagando en el papel que tiene la Armada Española tanto a nivel nacional como internacional.

La tercera motivación está directamente relacionada con la segunda y la importancia que tiene una buena cooperación entre los países, como bien expresa el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en su Resolución 1816 (2008) donde *"Insta a todos los Estados a que cooperen entre sí, con la OMI y, cuando proceda, con las organizaciones regionales competentes en la relación con los actos de piratería y robo a mano armada en las aguas territoriales y en alta mar frente a la costa de Somalia, a que intercambien información sobre dichos actos y a que presten asistencia a los buques amenazados o atacados por piratas o ladrones armados, de conformidad con las disposiciones pertinentes del derecho internacional;"*(ONU, 2008).

En este capítulo se establecen las hipótesis en las que esta basado el presente trabajo. A lo largo de éste se intentará verificar dichas hipótesis ya sea refundándolas o en la parte final de la investigación.

2.1.1. PRIMERA HIPÓTESIS

La primera hipótesis se basa en la siguiente premisa: La piratería es una consecuencia de los llamados estados fallidos, de la desestructuración e inestabilidad de los países y el desequilibrio económico, social y político. Es en estos países donde se producen los ataques coincidiendo con las grandes rutas comerciales marítimas.

2.1.2. SEGUNDA HIPÓTESIS

Aunque no se han erradicado los actos de piratería, las operaciones internacionales en las que España esta presente, como la operación Atalanta, han conseguido disminuir sustancialmente los ataques.

2.1.3. TERCERA HIPÓTESIS

Los países que operan conjuntamente mediante sus respectivos ejércitos, deben estar adecuadamente coordinados entre ellos y con los organismos administrativos.

Un buque que navegue por zonas de riesgo como lo es el golfo de Adén y la costa somalí, debería poder disponer de una guía o manual de actuación facilitado por el Estado de abanderamiento.

2.2. OBJETIVOS

Teniendo en cuenta las hipótesis planteadas anteriormente, a continuación encontramos los objetivos que voy a pretender alcanzar con

este trabajo de final de grado:

- Primer objetivo: Demostrar que hay una relación directa entre el fenómeno de la piratería y el desarrollo político, económico y social del País en el que se perpetran dichos actos. Esto conlleva a cuestionar si sería posible la solución del problema desde un ámbito estrictamente político, atacando al problema de raíz y no a las consecuencias.
- Segundo objetivo: Es el de crear una guía útil que contenga la información necesaria para los buques españoles que vayan a navegar en estas zonas peligrosas.

Dicho manual deberá contener una matriz de comunicación nacional-internacional, información sobre los métodos de defensa y disuasión, y un plan de actuación general que ayude a la tripulación en caso de ataque.

2.3 METODOLOGÍA

Para poder desarrollar este Trabajo Fin de Grado se ha indagado en la legislación marítima internacional sobre lo que concierne el delito de piratería y terrorismo marítimo, definiendo los actores y normativa existentes y los organismos competentes en las distintas áreas de aplicación.

El Trabajo de Fin de Grado titulado Protección marítima en Somalia y su repercusión en el tráfico marítimo internacional está basado en su mayoría por una revisión bibliográfica nutrida por artículos de opinión realizados por expertos en materia de Seguridad y Protección Marítima, en una entrevista realizada al Capitán Fidel Fernández, noticias, en estadísticas y en varias resoluciones de los Consejos Europeos y del Gobierno de España.

CAPÍTULO 3: EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA Y DEL TERRORISMO MARÍTIMO

3.1. EL ORIGEN DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN EL TRÁFICO MARÍTIMO

Las conductas antisociales que han influenciado al transporte marítimo, ya vienen recogidas en textos griegos de Platón, incluso en la Biblia aparecen referencias.

3.1.1. LA PIRATERÍA ANTIGUA

Con el nacimiento de la navegación marítima, en el mar mediterráneo aparecieron los primeros actos de piratería. En la Grecia clásica, comenzó sin violencia hacia los buques o las personas pues sólo se robaba el ganado de las islas. Se tiene constancia de que Plutarco de Samos, uno de los piratas griegos más famosos, saqueó parte de Asia Menor en diferentes expediciones en el siglo VI a. C.

El imperio romano también sufrió a los piratas, ya que durante las Guerras Púnicas estos actos crecieron notablemente hasta el punto que el propio Julio Cesar llegó a ser capturado por piratas cilicios. Más adelante, con la aparición de los vikingos o normandos, la piratería se desplazó en la Edad Media hacia el norte y occidente de Europa atemorizando a las aldeas del Mar del Norte. Un ejemplo de estas expediciones lo tenemos en la primera incursión vikinga a la península Ibérica en el 840, cuando atacaron la Torre de Hércules en A Coruña y saquearon la pequeña aldea emplazada a sus pies. (Sobrino Heredia, 2012).

En la época de las cruzadas, con un comercio con oriente en auge y la creación de importantes capitales comerciales, los comerciantes del norte de Europa formaron la primera asociación para asegurar la protección del comercio marítimo y reprimir a los piratas, la Liga Hanseática.

De nuevo el foco de la piratería se trasladó hacia el mar Mediterráneo, con su principal base en Argel, debido a las nuevas rutas comerciales, con el fin de obtener materias primas, esclavos y productos de oriente, entre la

península Arábiga y China. Fueron piratas berberiscos, acrecentados por los musulmanes expulsados de España, los que dominaron una gran extensión del Mediterráneo hasta la batalla de Lepanto en 1571, aunque no fue hasta que los franceses dominaron Argel en 1830 que prácticamente fueron derrotados. Sus barcos eran las galeras, que estaban propulsadas por remos movidos por esclavos, y ya en esa época influían las razones políticas e intereses comerciales no privados.

En la Edad Moderna, la mayoría de los actos vandálicos se trasladaron de nuevo a los Océanos Atlántico y Pacífico. El sistema comercial de monopolio hispano atrajo a los piratas, bucaneros y filibusteros con el objetivo de robar a los barcos españoles y portugueses que se dirigían a la península Ibérica desde América cargados de riquezas. Parte de estos piratas recibían una ayuda encubierta de los gobiernos británico, francés y holandés, como respuesta al monopolio hispano y portugués, adquiriendo de nuevo un importante tinte político. (Sobrino Heredia, 2012). Así aparecen los corsarios en el S. XVII, diferenciados de los piratas por sus ayudas o protección por al menos de una potencia mediante una carta de marca o patente de corso. Los bucaneros, en cambio, eran aquellos piratas de origen europeo instalados en la Isla de la Española del Caribe a finales del S. XVII y que actuaban contra la flota española. Por lo que respecta a los filibusteros, surgieron sobre 1630 principalmente en la Isla de la Tortuga y se dedicaban a servir en algunos casos a las marinas inglesa y francesa pero mayoritariamente a la piratería.

Se puede decir que la piratería alcanzó su época dorada a partir del s. XV con el descubrimiento de América y la apertura de estas nuevas rutas comerciales, pero el Tratado de Ryswick (1697) trasladó la piratería desde centro América a América del Norte y posteriormente, la firma de los Tratados de Utrecht (1713-1716), que otorgó a Inglaterra una posición privilegiada en el comercio americano, los piratas fueron vistos como enemigos del statu quo y, por lo tanto, atacados por todas las potencias

europas, desapareciendo del escenario internacional y apareciendo en su lugar los contrabandistas (Rosas Lauro, 2005).

3.1.2. LA PIRATERÍA CONTEMPORANEA

Ya en el siglo XX se consideraba que la piratería era un fenómeno que pertenecía al pasado debido a los grandes avances técnicos como el barco de vapor, la vigilancia de los mares por parte de las grandes potencias marítimas y sobretodo el hecho de que la piratería era considerado un delito que todos los Estados debían perseguir y condenar. En 1924, Edwin D. Dickinson escribió un artículo en la prestigiosa revista "*Harvard Law Review*" en el que se preguntaba "*is the crime of piracy Obsolete?*" y planteó si debía pasar de la reserva de la ley a la historia del derecho ya que en Estados Unidos hacia mas de un siglo que no se registraban ataques piratas. (Dickinson, 1924).

A pesar de todo, la piratería no había desaparecido sino que se había desplazado dejando de actuar en las grandes rutas comerciales y quedando confinados a las aguas territoriales de ciertos Estados. En concreto, los ataques se focalizaron en las costas africanas y el Golfo Pérsico y, sobre todo, al Mar del Sur de China.

El 1983 fue el primer año del s. XX en que se reportó un ataque pirata perpetrado contra un buque de una potencia europea, Alemania, y desde entonces se han registrado más de 8000 actos de piratería alrededor del mundo (OMI, 2015).

En los informes anuales de la OMI podemos observar como a partir de 1994 los ataques experimentaron un gran crecimiento, sobretodo en el Mar del Sur de China y, aunque en menor medida, también aumentaron en el Océano Índico y el Estrecho de Malaca. Entre los años 2007-2008 y 2011 se alcanzaron niveles máximos debidos a la intensificación de dichos actos en

las costas somalíes y en el sudeste asiático (Indonesia).

En la siguiente tabla podemos ver los números de los ataques alrededor del mundo fechados entre los años 2012 y 2017. En ella podemos apreciar un descenso significativo en los ataques registrados siendo más del doble en el 2012 que en el 2017 (ICC-IMB, 2017).

Tabla 1: Ataques piratas entre 2012 y 2017

Localización	2012	2013	2014	2015	2016	2017
S E ASIA	104	128	141	147	68	47
E ASIA	7	13	8	31	16	2
Bangladesh	11	12	21	11	3	7
India	8	14	13	13	14	2
S AMÉRICA	17	18	5	8	27	20
ÁFRICA	150	79	55	35	62	41
RESTO DEL MUNDO			2	1	1	2
Total	297	264	245	246	191	121

Fuente: Elaboración propia con datos de ICC-IMB.

3.2. COMPLEJIDAD DE LA PIRATERÍA SOMALÍ

Somalia es el claro caso de como un Estado fallido puede pasar de ser un problema de criminalidad interna a ser un problema de índole internacional. Somalia es un Estado fallido y por lo tanto carece de la capacidad de controlar y proteger las aguas territoriales e interiores, tanto desde un punto de vista económico como estructural. Como se ha dicho anteriormente, fue en el 2007 cuando los ataques sufrieron un gran crecimiento a nivel mundial, viéndose favorecidos por esta situación interna de Somalia. De los ataques llevados a cabo entre los años 2008 y 2011, los piratas somalíes fueron los responsables de 135, 217, 219 y 237 respectivamente. Dichos ataques se realizaron en una amplia zona geográfica: desde las costas de Somalia hasta la costa oeste de la India, el

Mar Rojo y las aguas internacionales frente a las costas de Mozambique. (López Lorca, 2015).

El Comité del Consejo de Seguridad cuenta con el apoyo de un Grupo de Supervisión, que proviene del "Grupo de Supervisión para Somalia", integrado por ocho expertos y que tiene su sede en Nairobi, capital de Kenia. Su función inicial era la de evaluar las infracciones del embargo de armas impuesto a Somalia en 1992.

Actualmente no se encarga solo de investigar y elaborar informes sobre las violaciones al embargo de Somalia, sino que también se dedica a realizar análisis sobre la situación interna (ONU, 2017).

3.3. RELACIÓN ENTRE LA HISTORIA Y LA PIRATERÍA SOMALÍ. CAUSAS ESTRUCTURALES

En estas afirmaciones del Secretario del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado en el libro *Crisis somalí, piratería e intervención internacional* (Vega Fernández, 2009), el sr. Enrique Vega, nos da idea de las dimensiones del problema actual y que en este capítulo intentaremos encontrar el origen y las causas:

"es una sociedad (la somalí) de tipo feudal inserta en el mundo de la posmodernidad y de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones.[...] El origen y formas de actuación de la piratería somalí nos pueden recordar la de los piratas mediterráneos de la época, sólo que esta vez con la posibilidad de haberse podido aliar con redes posmodernas del mundo 'civilizado', que les facilitan financiación inicial, armamento y equipo moderno, aprendizaje de técnicas, asesoramiento financiero y militar y, punto esencial, capacidad de conexión y negociación con armadores".

El continente africano, debido a las fronteras heredadas del

colonialismo, esta constituido en su inmensa mayoría por Estados multiétnicos en los que, después de la descolonización, aparecieron importantes conflictos de rivalidad tribal y étnica por la apropiación de recursos. Somalia es una excepción en África, pues su población se caracteriza por una homogeneidad étnica de habla somalí (lengua de origen cusita, musulmán suní de rito chafí). Sin embargo, es una sociedad formada por clanes y linajes basados en supuestos orígenes y antepasados comunes, agrupados en un mismo territorio. Las autoridades coloniales italianas y británicas, mediante el 'control colonial indirecto' mantuvieron y fomentaron las autoridades religiosas que controlaban la sociedad y la cohesión de dichos clanes.

Tras la independencia el 1 de julio de 1960 se estableció un Estado central y con él empezó una competición clánica para ocupar las principales posiciones políticas y obtener los recursos y su posterior distribución.

Somalia estaba dividida en siete clanes (algunos de ellos repartidos por Etiopia y Kenia) sobre los que se articuló la vida política tras la independencia, que intentaron instaurar un sistema e instituciones siguiendo el modelo británico y que más adelante formaron parte de los movimientos contra el régimen del presidente Siad Barre y sus milicias armadas. Milicias armadas que acabaron siendo "los señores de la guerra" somalíes tras la caída de Barre.

En los primeros años como Estado independiente se sufrió un declive económico y la sociedad veía en el gobierno cierta pasividad en relación con las reivindicaciones territoriales en Yibuti, Etiopia y Kenia, hecho que terminó con el asesinato del presidente Shermake en 1969 y el posterior golpe de Estado de las fuerzas de seguridad alegando la incapacidad del gobierno a encontrar un presidente de consenso y la corrupción reinante.

Es entonces cuando se designó al general Barre como presidente del

Consejo Militar Supremo haciéndose cargo del país y un año más tarde se alineó con la Unión Soviética y se proclamó la República Democrática de Somalí. En 1974 ingresaron en la Liga Árabe como primer país no árabe que ingresa en la misma.

El acuerdo con la Unión Soviética les permitió tener una de las Fuerzas Armadas mejor equipadas de la región, pero el autoritarismo y irredentismo de Barre le llevo a tener fuertes disputas y enfrentamientos con Etiopía y Kenia, que junto con Egipto, Arabia Saudí, Libia, Italia y Estados Unidos, acabaron siendo la oposición política y armada. En el 77, los conflictos con Etiopía en la guerra de Ogadén dónde se invadió territorio etíope, provocaron la ruptura con la Unión Soviética¹ expulsando a los miles de técnicos y asesores soviéticos dejando desabastecidas a sus Fuerzas Armadas. Tras un año de combates por la región de Ogadén, el Ejército somalí fue derrotado, hecho que provocó un proceso de clanización en el propio ejército, dividiéndose entre unidades militares y milicias de linaje.

Una tensión en el ejército en auge y el nacimiento de nuevos movimientos a nivel nacional, provocó varios intentos de golpe de Estado que debilitaron al régimen llegando al punto de producirse una guerra civil en 1989.

“Esta circunstancia (la clanización del ejército) permite entender la considerable capacidad de combate de las milicias durante la guerra civil contra Barre (1989-1991) y la guerra civil de todos contra todos (incluidas las Naciones Unidas y Estados Unidos) posterior (1991-1996)” afirma Vega Fernández. De modo que las autoridades tradicionales se vieron desplazadas hasta que en 1997, intelectuales y autoridades locales y religiosas, comenzaron varios años de negociaciones bajo la mirada y presión

¹ El régimen etíope que gobernaba desde hacia tres años en la región de Ogadén era aliado de Moscú, que tomo partido por Etiopía.

internacional para constituir un gobierno nacional para una Somalia unida. Fue un periodo largo de duras negociaciones y pactos fallidos debido a que el cada región del país era dominada por una facción con intereses propios hasta el punto de perseguir la independencia del resto de Somalia, como es el caso de Somalilandia.

No es hasta el año 2000 que Somalia consiguió tener un Gobierno internacionalmente reconocido, consecuencia de la llamada Conferencia Nacional de Paz Somalí, bajo la cobertura de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), la Unión Africana y la Liga Árabe. Es en esa conferencia donde se alcanzó el acuerdo para constituir un Consejo Popular Transitorio que eligió al nuevo Gobierno Nacional Transitorio (GNT).

A pesar de ser reconocido internacionalmente, partes importantes de población dudaba de su legitimidad ya que se consideraba que en la Conferencia Nacional de Paz Somalí se prescindió de importantes dirigentes clánicos y jefes de milicia del interior y de haber estado manipulada y además, externamente, el GNT no contaba con el apoyo ni de Etiopía ni de Estados Unidos.

Toda esta serie de dificultades tras intentar formar una Somalia Unida desembocaron en la nueva convocatoria de una conferencia internacional, en Kenia, de la que salió el Gobierno Federal Transitorio (GFT) en 2004. Dicho Gobierno estaba formado en parte por la presencia de políticos islamistas ya que, tanto la justicia como las autoridades islámicas, eran las únicas dignas de confianza tras aplicar códigos y procedimientos basados en la *sharia*². Esta vez si recibirían el apoyo de Etiopía y Estados Unidos pero los actos de las nuevas autoridades islámicas politizadas, que intentaron imponer la

² Según la RAE la *Sharia* es la ley religiosa islámica reguladora de todos los aspectos públicos y privados de la vida, y cuyo seguimiento se considera que conduce a la salvación.

ideología islamista mediante los Tribunales Islámicos, provocó que Estados Unidos interviniera militarmente, por primera vez de forma directa, en enero de 2006.

Estos ataques provocaron que los Tribunales Islámicos se unieran como una más de las muchísimas milicias existentes, bajo el nombre de Unión de Tribunales Islámicos (UTI) y en junio de ese mismo año se hicieron con el control de Mogadiscio y se convirtió en el gobierno del país. A partir de entonces, las UTI empezaron la conquista del resto del país, aunque muchas veces sin el uso de la fuerza, sino con acuerdos amistosos con las autoridades religiosas y clánicas locales que apoyaban la *sharia*.

Tras tres meses en Mogadiscio, la UTI reabrió el aeropuerto internacional de la capital, que hacía 11 años que permanecía inactivo y capturaron el puerto de Haradiri, uno de los principales refugios de los piratas, que ya representaban un verdadero problema internacional para los buques.

A finales del 2006, tras algunas reuniones para intentar acercar posiciones entre el Gobierno Federal Transitorio (GFT) y la Unión de Tribunales Islámicos, que se comprometía a cesar las conquistas, los diversos atentados que sufrieron el presidente de la GFT y el primer ministro, las negociaciones quedaron anuladas.

Tras los ataques hacia la UTI del ejército etíope con más de mil muertes entre los combatientes islamistas, en 2007 una gran parte de la Unión de Tribunales Islamistas se convirtió en la Alianza para la Nueva Liberación de Somalia (ANLS), que acabó pactando con el Gobierno Transicional de Somalia para formar una mayoría Parlamentaria y constituir un gobierno de unidad. (Vega Fernández, 2009).

3.3.1. CAUSAS ESTRUCTURALES

Tras ver la convulsa e inestable vida política de Somalia, parece difícil que pudiera existir algún tipo de órgano o administración que se preocupara de velar por sus mares contra la pesca ilegal llevada a cabo por buques de otros países, pues ya tenían bastante con las incontables disputas internas y con sus países vecinos.

La piratería y el robo a mano armada en las costas somalíes tienen su origen en el progresivo expolio de los recursos marinos de sus aguas territoriales, de los cuales ha dependido históricamente la economía y alimentación de una gran parte de la población.

El abogado Pro derechos humanos Mohamed Abshir Waldo afirma en una entrevista publicada en el documental *Piratas del mar, un gran negocio* que: *"Sin forma de ganarse el sustento, la población se ve obligada a recurrir a la piratería. Es una respuesta desesperada de un pueblo desesperado, de unos pescadores desesperados, de una comunidad desesperada."* (Bogen, 2013)

Se calcula que entre el 2007 y el 2008 llegaron a pescar en aguas somalíes un total de 700 barcos extranjeros, lo que pudo llegar a suponer más del 50% de las capturas. (Vega Fernández, 2009)

En un principio, tras la caída de Barre, la misión de los piratas era sabotear a los buques que llevaban a cabo tal depredación sistemática y que para más inri llenaban las aguas de vertidos tóxicos de todo tipo, incluso residuos nucleares. Eran grupos de pescadores de las cofradías y autoridades locales que se organizaron convirtiéndose en grupos armados y milicias.

Poco a poco vieron la oportunidad de poder utilizar el chantaje como forma de vida. Las administraciones locales negociaron concesiones de 'protección' y 'licencias' a buques extranjeros para que pudieran faenar en aguas exteriores de la zona económica exclusiva de Somalia. (Fadón, 2009).

Otros factores que pueden influir en el piratería de Somalia, según el Grupo de Supervisión de las Naciones Unidas, son la pobreza, la falta de empleo, la inestable seguridad política, así como los problemas medioambientales, la reducción de los recursos pastoriles debido a una sequía prolongada (ONU, 2017).

Fue en 2005 cuando el conflicto paso de ser robos a mano armada dentro de las aguas territoriales de Somalia a ser piratería en alta mar, más allá de sus aguas territoriales adquiriendo un nivel de peligrosidad altísimo, ya no solo para los pesqueros, sino también para el comercio internacional y la ayuda internacional (Programa Mundial de Alimentos).

3.4. GRUPOS DE PIRATAS: CLASIFICACIÓN Y EVOLUCIÓN

Hay muchos estudios basados en la piratería que analizan los grupos de piratas y las distintas organizaciones que actúan en las zonas de Somalia y el golfo de Adén. El presente punto se centrará en el realizado por el señor Martin N Murphy en "*Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*" y la lectura sobre éste del señor Fernando Ibáñez Gómez.

Como indica Murphy, entre los años 1996 y 2006, hay cinco grupos principales que desarrollan sus actividades y los clasifica según las áreas en las que actúan: Golfo de Adén, Kismayo, Merka, Harardhere y Hobyó.

En el golfo de Adén, se puede distinguir entre tres tipos de ataque: El primer tipo es el llevado a cabo por grupos armados a bordo de esquifes y que persiguen barcos que navegan en paralelo a la costa de Yemen. El segundo se produce entre las costas yemení y de Somalia, se norte a sur, justo en la ruta que utilizan los somalíes que intentan huir de la guerra y la miseria de su país; De este modo, el autor afirma que estos incidentes

suelen tener relación con las luchas entre las redes que se dedican al contrabando en esa zona. El tercer tipo de ataque está protagonizado por barcos armados que disparan a otros sin la intención de abordarlos, pues parecen ser pescadores que utilizan la violencia a modo de defensa para proteger sus redes del paso de buques mercantes. Además, se producen en zonas llenas de piratas y donde actúan algunos buques de guerra, por lo que los piratas se aprovechan de los pescadores abordándoles y utilizándoles. Ibáñez recoge el testimonio de Mohammed Omer Bin Dehbaj, un pescador que ha sido abordado varias veces por piratas: *"Querían usarnos como escudos humanos o señuelos"*. La peligrosidad del tema, además de lidiar con piratas que les utilizan como se ha dicho anteriormente, es la dificultad a la que someten a los buques de guerra que se ven en la situación de tener que diferenciar entre los piratas, los pescadores y los pescadores que llevan a bordo piratas. Unos días después de ser atacados por piratas, el señor Mohammed explica que fueron abordados por un helicóptero de un buque de guerra que, sin enviar ninguna advertencia, empezó a disparar al pesquero hiriendo a uno de sus tripulantes cuando volvían de faenar (Ibáñez Gómez, 2012).

Los piratas cuya base está en Kismayo, al sur de la costa oriental de Somalia se autodenominan "Guardia Costera Voluntaria Nacional" y en su origen parece ser que eran una fuerza de autodefensa contra los pequeros extranjeros.

Un tercer grupo actúa desde Merka, localidad próxima a la capital Mogadiscio. Se trata de pequeñas bandas poco organizadas que suelen actuar a pocas millas de la costa y existen algunas teorías que aseguran que detrás de estas bandas se encuentra un gobernador actuando como líder.

Los últimos dos grupos podrían considerarse como único pero que lleva a cabo sus actividades criminales en dos puntos, Harardhere y Hobyo. Ciudades protagonistas en el conflicto de la piratería en los años 2005 y

2006, convirtiéndose en base de los "Marines somalíes". Este grupo fue el más importante y exitoso ya que no solo se dedicaba a atacar en aguas territoriales. Con la utilización de buques nodriza³ podían realizar ataques alejados de la costa actuando en aguas internacionales.

Fueron los responsables del secuestro en 2005 del carguero keniano Semlow, del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, que transportaba cientos de toneladas de ayuda alimentaria a Somalia.

Un factor importante para entender los grupos de piratas existentes es conocer a la sociedad somalí como una sociedad clasificada en un sinfín de clanes. Los más importantes que existen aseguran que sus representantes puedan actuar en todo el litoral protegiéndoles de aquellos que quieran detenerlos. De este modo, el propio clan se beneficia económicamente de la piratería (Murphy, 2013)

A raíz de contabilizar un gran número de secuestros, ha aparecido en la escena internacional una organización (SAP. Seafarers Assistance Program) dirigida por Andrew Mwangura que se dedica a ejercer como mediador en algunos casos de secuestros de buques. Es una red de voluntarios con sede en Mombasa que quiere ayudar a los marinos y que participó en el caso del atunero español *Playa de Bakio*. No disponen de grandes tecnologías como las agencias de seguridad de algunos gobiernos pero como recoge Ibáñez en su estudio, con teléfonos móviles y radios, sumado a su red de informantes, se ha convertido en un factor clave en las negociaciones: *"No podemos permitirnos el lujo de tener un gran equipamiento, pero funcionamos mejor que los que lo tienen [...] la gente no confía en el gobierno, sino en nosotros. Esa es la razón por la que contactan*

³ Buque nodriza: buque de mayor tamaño a los esquifes y que se utiliza para adentrarse a aguas alejadas de la costa. Sirve como base para después acercarse con los esquifes a los buques mercantes que se van a atacar. Normalmente suelen ser *dhow*s o pesqueros previamente secuestrados.

con nosotros primero.”

Mwangura defiende que la “Guardia Costera Voluntaria Nacional” eran afines al grupo terrorista Al Qaeda y posteriormente a los terroristas autodenominados Estado Islámico “ISIS” aunque afirma que los más temidos son los “Marines somalíes” que estima que fueron los responsables del 80% de los ataques que hubo en 2005 y 2006, participando en el caso del atunero español *Playa de Bakio*.

En la imagen que tenemos a continuación podemos ver un mapa de Somalia que abarca parte de Etiopía, Yibuti y el golfo de Adén y en el que podemos ver la localización de las bases piratas.

Ilustración 1: Bases piratas en Somalia en



Fuente: <https://es.slideshare.net/finrodFelagund/somalia-presentacion-5645843>

3.4.1. MODUS OPERANDI

Según Fernando Fernández Fadón, en *Piratería en Somalia: "mares fallidos" y consideraciones de la historia marítima*, desde las bases piratas que el GFT es incapaz de controlar. Todo parece indicar que algunos grupos de piratas, como los Marines Somalíes, disponen de una estructura de inteligencia con redes de información distribuidas por los países vecinos. De este modo, el "cuartel general" recibe la información y desde ahí se deciden los objetivos.

Los piratas suelen partir del buque nodriza, que normalmente es un pesquero anteriormente secuestrado y habilitado para poder navegar distancias más largas que no con los esquifes. Desde esta embarcación, cuando se reciben las ordenes y el buque objetivo, se proyectan las embarcaciones rápidas de fibra de vidrio que cuentan con motores fuera borda contra los buques que transitan por el Cuerno de África. Los esquifes suelen ir tripulados por grupos reducidos de piratas armados con fusiles de asalto, ametralladoras y granadas, además de RPGs.

Los piratas suelen ser antiguos pescadores o personas que han tenido contacto con el mar, pero parece difícil que sean capaces de hacer navegar buques de gran envergadura como, por ejemplo, súperpetroleros.

Para realizar el ataque, dedican dos o tres embarcaciones que tratan de intimidar al mercante con disparos. Si éste cede y se detiene, proceden a abordarlo mediante una escalera telescópica. Posteriormente, reducen a la tripulación y se dirigen hacia algún fondeadero de la costa Somalí, remolcando los esquifes por la popa. En algunos casos, se utilizan "puertos refugio" como el de Aluula para reabastecerse y partir hacia el puerto de destino.

Mediante complejas redes internacionales que actúan como intermediarios entre los piratas y los gobiernos o las compañías se efectúa el pago del rescate, que a posteriori se divide en varias partes. Una partida

suele ir dedicada al abastecimiento de nuevas armas, y el resto se divide entre los piratas e intermediarios.

Durante la elaboración del trabajo he tenido la oportunidad de conocer y entrevistar al señor Fidel Fernández, capitán del Galicia Spirit que es propiedad de la empresa británica Teekay Shipping y está fletado por Unión Fenosa Gas, que el pasado martes 25 de octubre del 2016, sobre las 10:00 horas UTC, fue atacado mientras navegaba por el estrecho de Bab el-Mandeb, frente a las costas yemenís.

En el ataque, avistaron a una embarcación sospechosa a 4 millas dirigiéndose hacia ellos. Una vez estaba al través, a unos 300 metros, viraron y se dirigieron directamente hacia la popa y sin mantener ningún tipo de comunicación, abrieron fuego con armas automáticas. El capitán ordeno se aumentara la velocidad del Galica Spirit para dificultar el abordaje y tras activar la alarma SSAS, los tripulantes se reunieron en el punto previsto en el plan de protección para tal caso de emergencia.

Ilustración 2: Situación del ataque



Fuente: La Voz de Galicia

Tras disparar varias veces con un RPG e impactar al buque, los piratas sufrieron un accidente por lo que el abordaje quedó desbaratado y ningún tripulante del buque español sufrió daño alguno.

3.5. EFECTOS SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL

El presidente de honor de ASESMAR y Almirante de la armada, el señor D. Julio Albert Ferrero, nos recordaba en la XXVII semana de estudios de mar que el 7,5% del tráfico marítimo mundial transcurre por las vías marítimas que pasan entre las costas de Somalia y de Yemen.

Como es de esperar, si los ataques aumentan, las primas de los seguros sobre la carga incrementan. De este modo, los armadores se ven obligados a traspasar estos costes a los fletes, hecho que repercute directamente en los consumidores (Ferrero Albert, 2009).

3.6. MARCO JURÍDICO APLICABLE A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

El presente capítulo habla sobre las distintas leyes que existen tanto a nivel internacional como en el caso de España aplicables al delito de la piratería.

El 95% del suministro de la ayuda de la que depende la supervivencia de más de 3 millones de personas en África se lleva a cabo por vía marítima a través de los buques del Programa Mundial de Alimentos (Urbina, 2011). Estos buques se convirtieron en objeto de ataque por los piratas creando un grave problema internacional. Es por ello que empezaron a ser habituales buques de guerra que escoltaban a dichos barcos para asegurar el transporte en las zonas más peligrosas.

Sin embargo, la presencia de las fuerzas navales para vigilar y controlar el tráfico no es el único intento de solución al problema. Como indica Julio Jorge Urbina, el Consejo de Seguridad también insiste en la necesidad de proceder a la detención de las personas responsables de este tipo de actos delictivos para su enjuiciamiento.

3.7. LA PIRATERÍA EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

La navegación marítima es, en muchos casos, una actividad con un fuerte carácter internacional, por lo que tiene que existir un régimen jurídico aplicable que regule el fenómeno de la piratería.

3.7.1. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

En 1702, tras un siglo de discusiones, el holandés Cornelio Van Bynkershoek publicó el estudio "*dominio maris dissertatio*". Hasta entonces no existían los límites que conocemos hoy en día en el mar. Ese estudio fue el que determinó la división entre mar territorial, donde cada Estado ribereño ejerce su jurisdicción, y alta mar. Esta división estaba basada en el alcance de la fuerza de los cañones en batalla.

No fue hasta 1982 cuando se estipuló que el mar territorial de cada país tendría un límite de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de bases determinadas por la propia Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

Esta convención dotó de validez formal la plena libertad de navegación, recogido en el artículo 87, *Libertad de la alta mar*: "*La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional.[...]*" (ONU, 1982).

La Convención sobre el Derecho del Mar esta compuesta por 320 artículos, y en el artículo 101 hace directamente referencia a la piratería: *definición de piratería: "todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; o contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado."*

(ONU, 1982).

Según lo comentado al principio del capítulo 5, sobre la necesidad de proceder a la detención de las personas responsables de actos de piratería, la Convención de 1982 reconoce en el artículo 105 (*Apresamiento de un buque o aeronave pirata*) que, los tribunales del Estado que ha efectuado el apresamiento, con independencia del pabellón, son competentes para dictar las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, aeronaves o los bienes. De este modo se trata de poner fin a la impunidad con la que actúan los delincuentes y se promueve su persecución.

El problema que surge del CNUDM es que el concepto de piratería restringe su ámbito de aplicación a los actos realizados con motivos privados que se lleven a cabo en aguas internacionales y en el que intervienen, al menos, dos buques.

Por lo tanto, para aquellos robos realizados a mano armada pero localizados en aguas territoriales, también considerados actos de piratería, las disposiciones de la CNUDM no son aplicables.

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

El crucero italiano *Achille Lauro fue secuestrado* en octubre de 1985, a unas 10 millas de las costas de Egipto por un comando de cuatro palestinos del Frente para la Liberación de Palestina (FLP) y que habían embarcado previamente como turistas. Durante el secuestro, aislaron a 20 pasajeros estadounidenses y británicos de las 500 personas que había a bordo y exigieron a las autoridades la puesta en libertad de medio centenar de presos palestinos de las cárceles de Israel, amenazando con matar a los rehenes y hacer volar el crucero en caso de intentar frustrar el secuestro.

La intención de los secuestradores era atracar en un puerto sirio pero las autoridades les denegaron el acceso, por lo que tuvieron que fondear a unas 7 millas de la costa. Esa misma tarde asesinaron al primer estadounidense y ordenaron al capitán que se dirigiera a Libia y que retransmitieran el mensaje de que dos personas habían sido ejecutadas.

Durante el segundo día de secuestro, el Presidente del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas condenó taxativamente los secuestros y, en general, todos los actos de terrorismo internacional en cualquiera de sus formas (Guillaume, 1995).

El caso del *Achille Lauro* se ha considerado un acto de terrorismo, que quedaba excluido de la CNUDM ya que solo intervenía un buque y los cometidos eran de carácter político, no privado.

La Asamblea General de Naciones Unidas adoptó en diciembre de 1985, como consecuencia del secuestro del crucero italiano, una resolución en la que se solicitaba cooperación entre los Estados para luchar contra el terrorismo a través de la ratificación de los convenios ya existentes. Pero tras la presión hacia la OMI de países como Italia, Austria o Egipto para que los ataques como el del *Achille Lauro* no quedaran impunes, en 1988 se aprobó un nuevo convenio en la conferencia internacional de Roma, el convenio para la supresión de actos ilícitos (SUA).

La intención del Convenio SUA no era la de ampliar los límites de la definición de piratería de la CNUDM, sino que, como afirma Beatriz López Lorca, pretendía configurar un nuevo delito aplicable al ámbito marítimo compuesto a partir de un conjunto de actos ilícitos que ponen en peligro la seguridad de la navegación (López Lorca, 2015).

La instauración de este convenio supuso un importante avance en la

protección marítima y en materia de lucha contra el terrorismo. Pero tras los atentados de Nueva York en septiembre de 2001, utilizando aviones como arma, se puso de manifiesto la necesidad de abordar de nuevo la seguridad pero esta vez desde una nueva perspectiva. El Convenio de 1988 no contemplaba a los buques como armas para realizar actos terroristas por lo que poco después de los atentados contra las torres gemelas, en noviembre de 2001 se acordó por unanimidad en la Asamblea General de la OMI la revisión del marco normativo técnico y jurídico para la protección marítima. (ONU, 2005)

Un año más tarde, los Estados Parte del Convenio SOLAS celebraron una conferencia internacional en Londres (Conferencia diplomática sobre protección marítima, 2002) en la que se modificó el Convenio SUA dando lugar al nuevo Convenio para la supresión de actos ilícitos de 2005. Además se revisó el SOLAS añadiendo un nuevo punto, el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

3.8. EL DELITO DE LA PIRATERÍA EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

La primera vez que los actos de piratería aparecieron como delito en el código penal español fue en el año 1822 y se mantuvo hasta 1995, que se eliminó ya que se creía extemporáneo. En este sentido, se puede decir que el delito de la piratería tiene una amplia tradición en la legislación española.

Hasta el 1932, los culpables de piratería eran condenados a la pena de muerte, pero con el nuevo CP, ese mismo año se eliminó ésta pena impuesta al delito. Además, fue la primera vez que se introdujo una definición del concepto de piratería en el panorama nacional legislativo.

Después de mucha presión, entre otros de la armada, como dice el teniente Abraham Martínez en *Cuestiones jurídicas sobre la piratería en la mar* en 2009 donde afirma que *"el Cuartel General de la Armada recomienda*

la incorporación a nuestro Código Penal del delito de piratería en la mar para que los tribunales españoles puedan enjuiciar dichas infracciones.”, el delito de piratería volvió a ser incluido en el CP español por la ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio, y entró en vigor el 23 de diciembre de 2010. De este modo, durante 15 años, el delito de piratería no estaba incluido en la legislación española, por lo que ¿cómo podía España juzgar a los piratas capturados por un buque de guerra español si no existía tal delito en el CP español (Martínez Alcañiz, 2009).

Una vez se reintrodujo este delito, se contemplaban los actos de piratería perpetrados en nuestras propias aguas y permitía la persecución en los espacios de alta mar y espacios no sometidos a jurisdicción de ningún Estado .

3.8.1. SUPUESTOS DE COMPETENCIA DE TRIBUNALES ESPAÑOLES

Un estado tiene competencias si el buque que apresa a los presuntos piratas enarbola su pabellón, sin importar la nacionalidad de los delincuentes ni la de sus víctimas.

También se contempla la posibilidad de que el Estado que apresa no quiera o no pueda ejercer su jurisdicción, por lo que los presuntos atacantes y los bienes incautados pueden ser entregados a otro Estado miembro o, en otro caso, a un tercer país que si desee ejercerla, habiendo pactado previamente las condiciones de entrega, conforme al Derecho Internacional, sobre todo en lo respectivo a los derechos humanos.

En el caso de que el que sufre el ataque sea un buque español pero en aguas internacionales, la jurisdicción pasa a ser del Estado de los buques de guerra o aeronave militar que debidamente autorizados que hayan realizado la detención. Si este Estado renuncia al ejercicio de su jurisdicción, nuevamente volvería a ser competencia de los tribunales españoles.

Como es de esperar, también es competencia de los tribunales españoles si el delito es cometido en aguas españolas, ya sean interiores, mar territorial o zona contigua española, sea cual sea la nacionalidad del buque pirata y de los buques o plataformas atacados.

**CAPÍTULO 4: RESPUESTA INTERNACIONAL CONTRA LA PIRATERÍA Y EL
TERRORISMO MARÍTIMO**

4.1. RELACION ENTRE PIRATERÍA Y TERRORISMO

Después de un lustro dónde la piratería en el cuerno de África era casi anecdótica, registrándose simplemente algunos pequeños incidentes, como ya hemos visto anteriormente en 2016 se reactivó la actividad delictiva en esa zona del planeta.

Quizás una de las razones fuera la conclusión de la operación *Ocean Shield* de la OTAN en 2016, que desde 2008 proporcionó protección a buques ayudando a aumentar el nivel general de seguridad en la región mediante escoltas navales y disuadiendo a los filibusteros (Estado Mayor de la Defensa, sin fecha a). Aunque sigue en marcha la operación Atalanta de la Unión Europea, los piratas han vuelto a entrar en escena y esta vez van más allá, pues no solo se conforman con el dinero de los rescates sino que exploran nuevas alianzas con las facciones yihadistas que operan en la zona.

Como se publicó en el periódico *Público* en agosto de 2017, la Oficina de Naciones Unidas contra Droga y Delito (UNODC), a través de su secretario ejecutivo Yury Fedotov, lanzó una advertencia en la que se reconocía la amenaza que volvía a suponer la piratería en las costas de Somalia: *“Los piratas somalíes están resurgiendo y tienen la intención de continuar con los ataques al transporte marítimo comercial. Insto a la comunidad internacional a estar vigilante”*.

Según fuentes del International Maritime Bureau (IMB), parece ser que los señores de la guerra están involucrándose cada vez más en la industria del secuestro que ya en 2011 generó un negocio valorado en 7.000 millones de dólares, y actualmente están diversificando sus actividades con el tráfico de armas, combustible e incluso personas.

En el artículo citado anteriormente, Pablo Orosa dice que: *“esta nueva oleada de piratas, liderados por Mohamed Garfanje, responsable en 2012 del secuestro del periodista norteamericano Michael Scott Moore, ha apostado*

por estrechar lazos con las organizaciones yihadistas que operan en el cuerno de África: tanto Al Shabab, vinculada a al Qaeda, como con el autodenominado Estado Islámico (ISIS)”.

En un estudio reciente de *Reuters* se descubre el pacto entre Al Shabab y varios líderes piratas en el que los terroristas se quedarían con el 20% de los rescates obtenidos a cambio de poder fondear los buques secuestrados en las zonas dominadas por los yihadistas (L. Orosa, 2017).

La diferencia entre los crímenes llevados a cabo entre piratas y terroristas es la motivación, que en el caso de los primeros es estrictamente económica, mientras que en el caso de los yihadistas va mucho más allá.

4.2. RESPUESTA INTERNACIONAL A LA PIRATERÍA SOMALÍ

Tras la amenaza que ha resurgido en los últimos años poniendo de nuevo el foco en las aguas del Cuerno de África, considerándose una vez más una de las zonas más peligrosas para la navegación, lejos de retirar las fuerzas armadas, se han intensificado las capacidades militares para luchar contra la piratería.

En su tesis doctoral de 2012, *La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia*, Fernando Ibáñez Gómez clasifica las capacidades militares en cinco categorías:

- Capacidades militares que poseen los países de la región.
- Las bases militares extranjeras existentes en la región del Cuerno de África.
- Las misiones multinacionales establecidas para luchar específicamente contra la piratería: Operación EU NAVFOR/Atalanta, misiones de la OTAN y Combined Task Force

151.

- Participación de distintos países a título individual con el fin de proteger de modo referente a buques de su propia nacionalidad (India, Irán, China, Rusia, etc.).
- El embarque de militares a bordo de buques mercantes y de pesqueros con el fin de suministrarles protección.

El presente capítulo tiene como objetivo abordar y analizar las bases militares extranjeras pero, sobretodo, las misiones antipiratería establecidas en la zona. Todo ello está basado en el estudio del señor Ibáñez Gómez junto con información sacada de los propios organismos.

4.2.1 BASES MILITARES EXTRANJERAS EXISTENTES EN LA REGIÓN DEL CUERNO DE ÁFRICA

En los últimos años, alguna naciones vecinas a Somalia y situadas en el cuerno de África han captado la atención de varias potencias mundiales por su ubicación estratégica para la lucha contra la piratería.

4.2.1.1. COMBINED JOINT TASK FORCE – HORN OF AFRICA (CJTF-HOA)

El Combined Joint Task Force, en adelante CJTF, nació en 2002 como una respuesta de carácter antiterrorista de Norteamérica tras los atentados del 11-S.

Se entiende por *Task Forces* aquellas unidades creadas para focalizar su atención sobre un tema en particular. Al añadir el término *Joint*, se supone que puede participar más de uno de los tradicionales ejércitos, ya sea el de Tierra, Mar o Aire; *Combined* ya que participan o colaboran más de un país.

Además de la lucha antiterrorista, el CJTF participa en acciones humanitarias y proporciona formación militar en seguridad marítima y trata de fomentar la cooperación regional y fortalecer las capacidades de las naciones asociadas en materia de seguridad regional.

En un principio operaba desde el buque *USS Mount Whitney* pero unos meses más tarde se trasladó a Camp Lemonier, anterior base francesa en Yibuti, desde dónde sigue operando. Su área de actuación abarca: Sudán, Etiopía, Yibuti, Somalia, Kenia y Seychelles.

En dicha base hay unos 1.500 efectivos, muchos de ellos del Cuerpo de Marines y varios del Ejército del Aire que aportan unidades de helicópteros especializadas en la extracción de personas e infiltración. Por su parte, la CIA también opera en la zona, operando con las unidades de drones y coordina los esfuerzos de inteligencia.

Ilustración 3: Escudo CJTF-HOA



Fuente: Página web CJTF-HOA: <https://goo.gl/Pkzj7o> (CJTF-HOA, 2013)

4.2.1.2. BASE MILITAR FRANCESA EN YIBUTI

Yibuti es una antigua colonia francesa con la que el país galo mantiene buenas relaciones. Francia ya utilizó dicho país como base de operaciones en la primera guerra del Golfo (1990-91) y actualmente, vuelve a existir otro acuerdo para poder establecer una base de operaciones en la

zona.

Francia considera que Yibuti es prioritario para sus intereses en la zona y tiene desplegadas sus fuerzas militares conocidas como *Forces Françaises a Djibouti (FFDDJ)* que están formadas por unos 2.900 efectivos para poder proteger a los casi 4.000 ciudadanos franceses en Yibuti, apoyar al Gobierno y a las Fuerzas Armadas de la antigua colonia para asegurar la estabilidad en la región. De este modo, se facilita el apoyo a las misiones humanitarias y a las operaciones de emergencia y contra la piratería somalí. Además, las tropas francesas reciben entrenamiento junto con las americanas en el desierto.

4.2.2. OPERACIONES INTERNACIONALES ESTABLECIDAS PARA LUCHAR CONTRA LA PIRATERÍA

La situación de inestabilidad e inseguridad que vive Somalia ha revitalizado la piratería. Pero la relevancia de las rutas marítimas entre el Mar Rojo y el Océano Índico para el comercio internacional ha obligado a la comunidad internacional a tomar medidas para luchar contra dichos actos ilícitos.

4.2.2.1. COMBINED TASK FORCES 150 Y 151

Las *Combined Maritime Force (CMF)*, Fuerzas Marítimas Combinadas en español, es una organización naval en la que participan distintas nacionalidades con el objetivo de promover la seguridad, la estabilidad y la prosperidad sobre aproximadamente unas 3,2 millones de millas de aguas internacionales, que abarcan varias de las rutas marítimas más importantes del mundo.

Principalmente centran sus esfuerzos en la lucha contra el terrorismo, la prevención de la piratería, en fomentar la cooperación regional y

promocionan un entorno marítimo seguro.

Incluyen tres principales *Combined Task Forces* (CTF):

- CFT 150: Creada en apoyo de la Operación Libertad Duradera para luchar contra el terrorismo.
- CFT 151: Lucha contra la piratería.
- CTF 152: Pretende reforzar la seguridad marítima en el golfo de Arábigo.

En total participan casi 40 navíos de más de 20 países, entre los que se encuentran Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Francia, España, Italia, etc.

Esta fuerza internacional opera estrechamente con la estadounidense CJTF-HOA y su base esta situada en los cuarteles generales del NAVCENT (US Naval Forces Central Command) en Bahrein (Combined Maritime Forces (CMF), sin fecha).

Ilustración 4: Emblema CMF



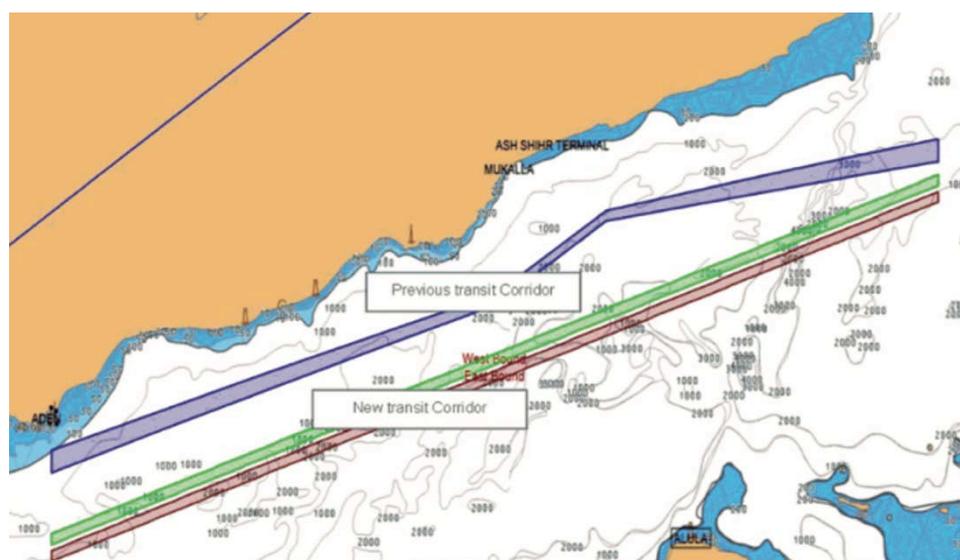
Fuente: Página web: <https://combinedmaritimeforces.com>

En agosto de 2008 crearon el Área de Patrulla de Seguridad Marítima (MSPA) en el Golfo de Adén, que consistía en un corredor de seguridad para apoyar los esfuerzos internacionales contra la piratería pero un año más

tarde, en 2009, fue sustituido por el *International Recommended Transit Corridor (IRTC)*.

Como indica Ibáñez, el Centro de Seguridad Marítima – Cuerno de África (MSC (HOA)), que pertenece a la Operación Atalanta, asegura que las razones del cambio son para reducir el riesgo de colisión entre los barcos que usan el corredor, por ello se establece un área de separación entre los carriles y que permita a las fuerzas militares llevar a cabo operaciones de disuasión con un mayor grado de flexibilidad. De este modo, al alejarse de las costas de Yemen también se evitan problemas jurisdiccionales al no poder actuar en sus aguas.

Ilustración 5: En azul, el MSPA. En verde y rojo, el IRTC.

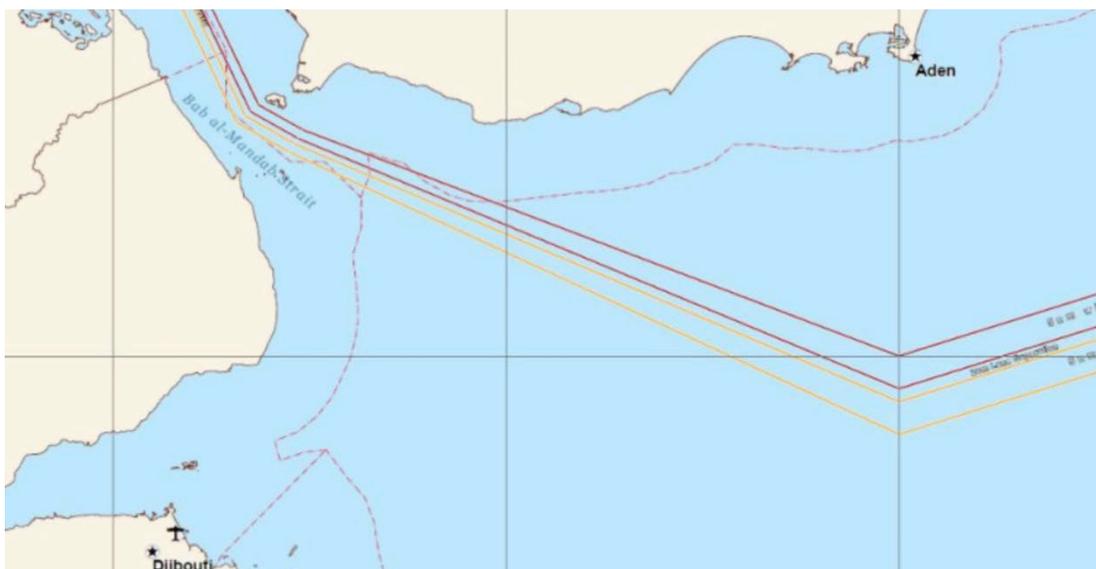


Fuente: *La amenaza de la piratería a la seguridad internacional: el caso de Somalia*. Ibáñez Gómez, F.

2012

El IRTC se ha ampliado recientemente, abarcando el estrecho Bab Al Mandeb (BAM TSS), y parte del sur del Mar Rojo. Esta ampliación recibe el nombre de *Maritime Security Transit Corridor (MSTC)*, y nace como respuesta a los últimos ataques contra buques mercantes en estas zonas, como el del Galicia Spirit, sufrido en 2016 y cuyo capitán, el señor Fidel Fernández, ha sido entrevistado en este trabajo.

Ilustración 6: Unión entre el IRTC y el BAM TSS.



Fuente: Página web Combined Maritime Forces: <https://combinedmaritimeforces.com>.

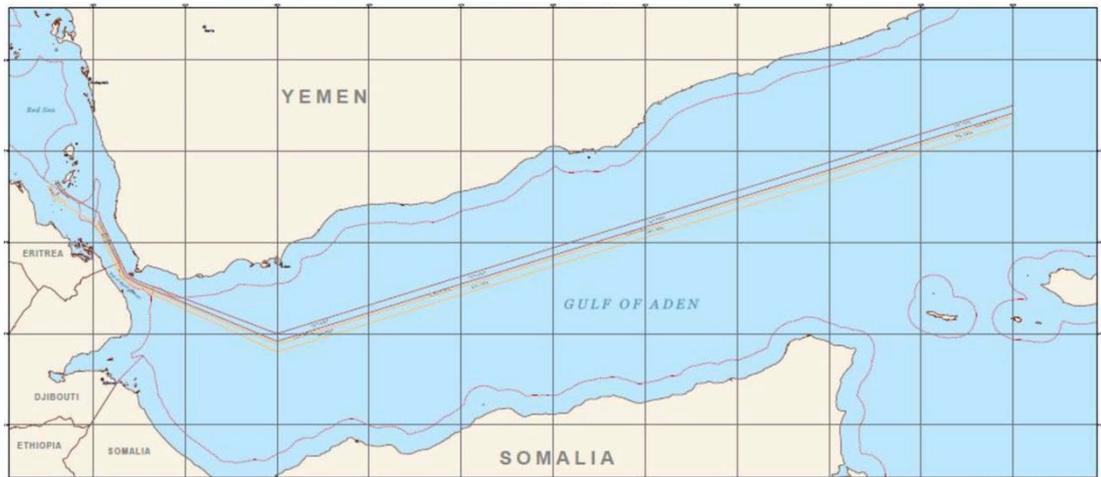
En las imágenes que aparecen a continuación podemos ver el MSTC al completo y en detalle las ampliaciones de las que se han hablado previamente.

Ilustración 7: MSTC en Bab Al Mandeb (BAM TSS) y sur del Mar Rojo.



Fuente: Página web Combined Maritime Forces: <https://combinedmaritimeforces.com>.

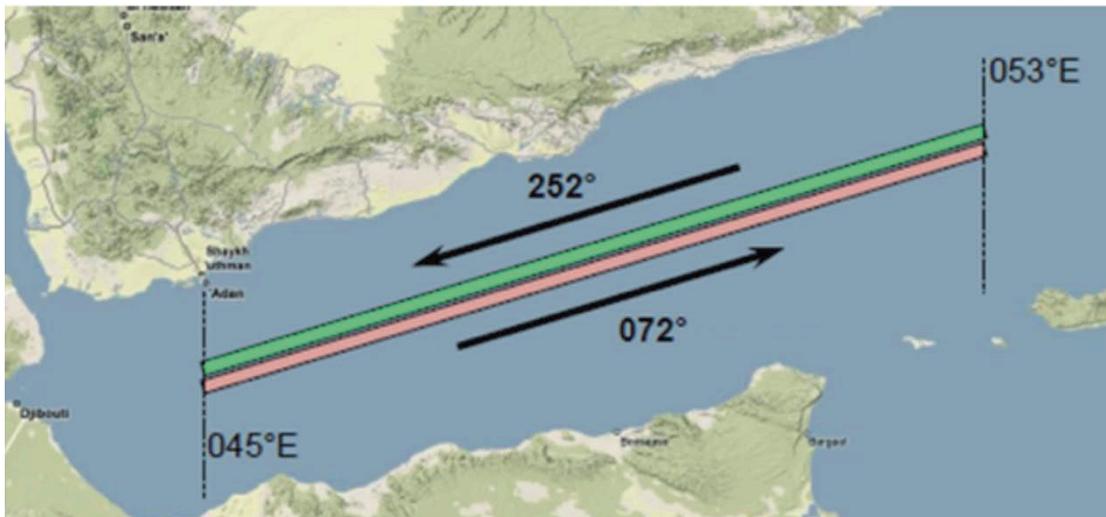
Ilustración 8: MSTC completo.



Fuente: Fuente: Página web Combined Maritime Forces: <https://combinedmaritimeforces.com>.

El IRTC tiene una longitud de 492 millas cuyo carril occidental, el verde, se inicia en la posición 53° E, entre las coordenadas 14°30'N y 14°25'N y finaliza en la posición 45°E, entre 12°00'N y 11°55'N. El carril oriental, el rojo, empieza en 45°E, entre 11°53'N y 11°48'N de latitud y termina en la longitud 53°E, entre 14°23'N y 14°18'N.

Ilustración 9: Rumbos y límites del IRTC



Fuente: La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia. Ibáñez Gómez, F. 2012.

Para utilizar el corredor, previamente se establecen unas horas de entrada, para las dos direcciones, y con las velocidades máximas de cada

buque que vaya a recorrerlo, también se señala una velocidad media. De este modo, se crea un grupo de tránsito que ayuda a que la actuación de los buques de guerra sea en el mínimo tiempo posible.

Ilustración 10: Horas de entrada según las velocidades.

Speed (SOG)	Eastbound Point "A"		Westbound Point "B"	
10 kts	01:00 Z	04:00 LT	15:00 Z	18:00 LT
12 kts	05:30 Z	08:30 LT	21:00 Z	00:01 LT
14 kts	08:30 Z	11:30 LT	01:00 Z	04:00 LT
16 kts	11:00 Z	14:00 LT	05:30 Z	08:30 LT
18 kts	13:00 Z	16:00 LT	07:00 Z	10:00 LT

Fuente: *La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia*. Ibáñez Gómez, F. 2012

Los buques de guerra no tienen porque estar pegados al grupo de tránsito, es decir, no ejercen de escolta; están desplegados a lo largo del corredor en las zonas con el mayor riesgo para poder intervenir en un plazo de tiempo breve.

4.2.2.2. OPERACIÓN EU NAVFORCE / ATALANTA

La operación "Atalanta" es considerada la primera iniciativa antipiratería de la era moderna. Fue lanzada el 8 de diciembre de 2008 por la Unión Europea, tras el secuestro de dos yates franceses y un pesquero español, para la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en aguas de Somalia.

Su misión principal es la de proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos y a los que proporcionan apoyo logístico a la misión de la Unión Africana, así como al tráfico marítimo vulnerable, disuadiendo, persiguiendo y, cuando sea posible, arrestando a los sospechosos de haber

cometido actos de piratería en el área de operaciones. Además, contribuye a la monitorización de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia (Estado Mayor de la Defensa, 2009).

Para realizar esta misión, la Fuerza Naval de la Unión Europea, la EUNAVFOR, lleva a cabo patrullas por una amplia zona entre el Golfo de Adén y las islas Sychelles.

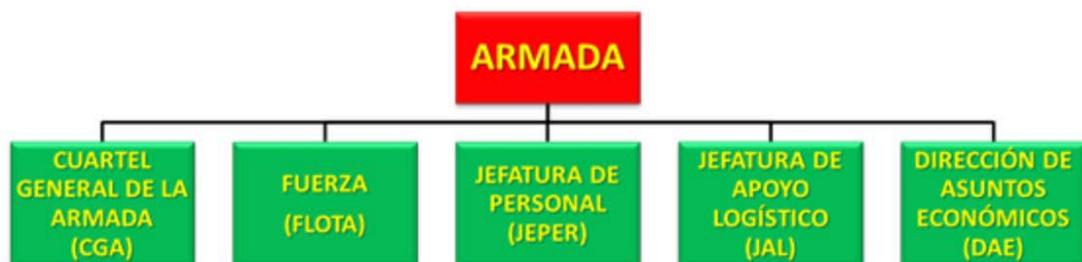
La EUNAVFOR fue creada el 10 de noviembre de 2008 por el Consejo de la Unión Europea como una fuerza aeronaval. Como se puede apreciar en el Anexo A, existe un formato que se debe rellenar cada vez que se registre un incidente en la zona de actuación de la EUNAVFOR.

4.3. PAPEL DE LA ARMADA

A lo largo de su historia, la Armada ha tratado de defender España, proteger a los españoles y a sus legítimos intereses en y desde el mar. A continuación podemos ver como esta estructurada, su situación actual y el entorno colaborativo del que forma parte.

4.3.1. ESTRUCTURA DE LA ARMADA

Ilustración 11: Estructura básica de la Armada.



Fuente: www.armada.mde.es

La estructura de la Armada, desarrollada por la Instrucción del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, se podría resumir, a grandes rasgos, en los tres siguientes grupos:

- **Cuartel General de la Armada:** Esta situado en Madrid y es el conjunto de órganos que encuadran los medios humanos y materiales necesarios para asistir al Jefe de Estado Mayor en el ejercicio del mando de la Armada.
- **Fuerza:** Esta constituido por La Flota, que es el elemento fundamental del poder naval de la Armada, el núcleo básico de la Fuerza Naval para realizar operaciones militares en cualquier escenario geográfico de interés.

Está formada por los buques y submarinos, unidades antiminas, escuadrillas aéreas, unidades de operaciones especiales y la Infantería Marina.

- **Apoyo de la Fuerza:** Todo aquel personal y medios necesarios para proporcionar a La Fuerza para poder vivir, moverse y combatir, además de otros cometidos menores.

4.3.2. COMPETENCIAS DE LA ARMADA Y ENTORNO COLABORATIVO

Cabe destacar que, después de que la Guardia Civil se hiciera con el control y la vigilancia portuaria por el mar, la Armada actualmente no tiene ningún tipo de competencia, sino que su ejercicio se basa en las colaboraciones con instituciones estatales e internacionales.

El intercambio de información con otros organismos nacionales e internacionales es uno de los factores clave para poder garantizar un entorno marítimo seguro. Es por ello que, en los últimos años, la Comisión de la Unión Europea busca una integración total de los medios individuales de cada país, para crear así una "red de redes" del entorno marítimo.

Con el objetivo de aunar la información obtenida de las distintas

fuentes y armonizarla, la Armada desarrolló en 2012 el Entorno de Colaboración Marítima (ENCOMAR), que busca integrar todos los sistemas en una red de vigilancia marítima y de intercambio de información, tanto militar como civil, y a nivel nacional e internacional, poniendo especial énfasis a nivel europeo (*ENCOMAR - Entorno Colaborativo Marítimo de la Armada*, 2018).

Este proceso se realiza a través del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM).

De este modo, con esta distribución competencial y riqueza de capacidades, se proporciona un gran valor añadido a la hora de resolver los problemas de seguridad marítima, pero también se generan algunos problemas de coordinación.

Para posibilitar esa cooperación existen acuerdos interdepartamentales entre las distintas administraciones: Hay un acuerdo entre el Ministerio de Interior y el de Defensa desde 2006 para la colaboración y coordinación en el ámbito marítimo (Armada- Guardia Civil), aunque el marco de desarrollo de la GC en temas de seguridad marítima no se cumple como se debería.

Como aseguran fuentes de la Armada, *"la coordinación es insuficiente, en particular con la guardia civil"*.

4.3.2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ARMADA

El panorama en el marco europeo es complejo ya que aparecen un sin fin de agencias, redes y foros. Una de ellas es FRONTEX, European Border And Coast Guard Agency, que efectúa sus operaciones a través de EUROSUR con la Guardia Civil. La Guardia Civil está obligada a transmitir la situación pero, a pesar de los intentos de la Armada, se niegan a hacerlo.

En el Artículo 1 del Reglamento de la UE 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de septiembre de 2016, que dice *"El presente reglamento crea una Guardia Europea de Fronteras y Costas con el objetivo de garantizar una gestión integrada de fronteras exteriores, con miras a gestionar eficazmente el cruce de las fronteras exteriores. Esto incluye hacer frente a los retos de la migración y a posibles amenazas futuras en dichas fronteras, contribuyendo a combatir las formas graves de delincuencia con dimensión transfronteriza para garantizar un nivel elevado de seguridad interior en el seno de la Unión, con pleno respeto a los derechos fundamentales, salvaguardando al mismo tiempo la libre circulación de personas en su interior"* (Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, 2016), queda claro el objetivo de la creación de una nueva agencia de Guardia Europea de Fronteras y Costas (EBCA).

Actualmente, se está efectuando la nueva Estrategia Nacional del control integrado de fronteras por el Ministerio del Interior en solitario.

4.3.2.2. ESTRUCTURA DEL COVAM

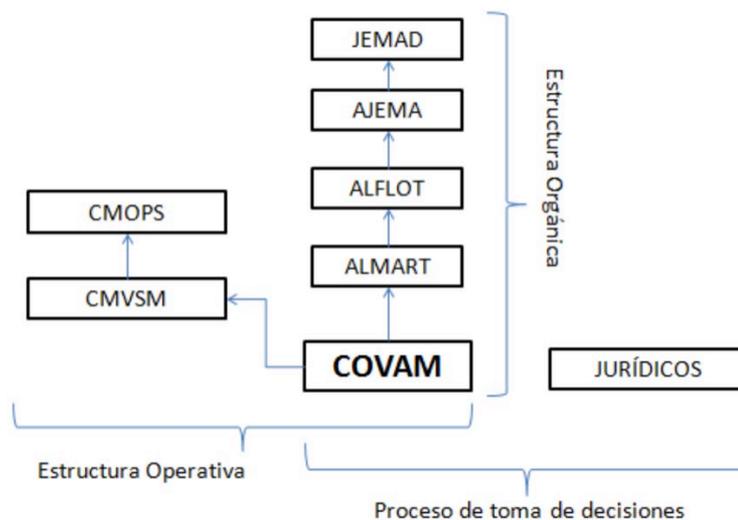
El COVAM está situado en el Arsenal de Cartagena, que por su importancia, es el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima (FAM). El COVAM está integrado en la Sección de Operaciones del Estado Mayor del Almirante de Acción Marítima (ALMART).

La Fuerza de Acción Marítima fue creada en 2004 y nació tras la desaparición de las Zonas Marítimas, quedando integrada en el ALMART. Es la rama más directa en intervenir cuando se necesita proteger los intereses marítimos nacionales.

El ALMART tiene como objetivo la preparación de los medios humanos y materiales necesarios a la hora de ejecutar una misión, así como la coordinación y la ejecución de dicha misión. Depende del Almirante de La

Flota (ALFLOT) que está al mando de la Fuerza Naval, que a su vez, está bajo el mando del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA). El AJEMA es el mando supremo de la Armada, y depende del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), que es el jefe de las Fuerzas Armadas Españolas. (Gil De Sola De Dorado y Rodrigo De Larrucea, 2017)

Ilustración 12: Estructura del COVAM.



Fuente: www.armada.mde.es.

Como se puede apreciar en la anterior imagen, operacionalmente el COVAM depende del Comandante del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima (CMVSM) y del Comandante del Mando de Operaciones (CMOPS). De este modo, la estructuración actual permite la llegada de la información a los organismos externos a la Armada de forma rápida.

4.3.2.3. FUNCIONAMIENTO DEL COVAM

El COVAM recibe la información a través de algunas fuentes externas, ya sea de barcos, de costeras, sistemas AIS o el medio que sea. Una vez se ha hecho con la información, es analizada, procesada y se evalúa para después distribuirla.

Esta información queda registrada y se conserva, de manera que se forma una gran base de datos que, mediante un software de búsqueda,

permite realizar una investigación rápida y completa.

Las operaciones más comunes coordinadas por el COVAM son:

- Localización y detección de artefactos explosivos.
- Detección de embarcaciones con inmigrantes ilegales.
- Ataques a buques mercantes por piratas en zonas conflictivas.
- Actividades de pesca ilícitas.
- Evacuaciones médicas de la flota pesquera.

Ilustración 13: Sala de control COVAM.



Fuente: www.armada.mde.es

4.3.3. EL SISTEMA NCAGS

El sistema Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS), es un sistema de información compartida en una zona conflictiva al tráfico civil, en el cual, se provee de información útil, de orientación y de consejo a la flota civil (mercante, pesca y deportiva) de forma totalmente voluntaria, tras una inscripción en el sistema naval.

Tras la difusión de la publicación de Mejores Practicas para Prevenir la Piratería en Somalia, versión 4 (BMP4) en 2011, la comunidad marítima empezó a utilizar el sistema NCAGS en el área de Somalia, y aunque los pesqueros se resistían a mostrar interés por el sistema, pero tras los casos

de secuestro de los buques españoles Playa de Bakio y Alakrana, empezaron a darle la importancia que se merece.

Es un sistema relacionado directamente con el MSTC que consiste en crear grupos de tráfico con escoltas para asegurar la seguridad marítima. Para poder participar en el Sistema NCAGS solo es necesario rellenar los formatos provistos en los que se requiere información en tiempo real sobre los movimientos y posiciones del buque.

El NCAGS es una parte fundamental de *The NATO Shipping Center Strategic Vision*, es decir, de la visión estratégica del centro de Navegación de la OTAN.

4.3.3.1. EL NATO SHIPPING CENTER (NSC)

El NSC es el órgano de la OTAN responsable de la interacción entre las Fuerzas de la Organización y la comunidad mercante. Está integrado dentro del Cuartel General del Mando Marítimo Aliado, el Allied Maritime Command HQ, hasta ahora situado en Northwood, el Reino Unido, pero con el Brexit, parece ser que se puede trasladar a Rota.

Como ya se ha dicho, su función principal es la de establecer una comunicación y un trabajo conjunto entre civiles y militares y para ello basa su visión estratégica en tres áreas diferenciadas, aunque muy relacionadas y dependientes entre ellas: (Gil De Sola De Dorado y Rodrigo De Larrucea, 2017)

- NCAGS:
 - o Mejorar la capacidad de encontrar vulnerabilidades en el comportamiento de la Marina Mercante.
 - o Analizar los patrones criminales marítimos, para poder así

identificar las vulnerabilidades del sector y proporcionar la información necesaria para subsanar esos puntos débiles.

- Proporcionar consejo acerca de las medidas de protección de la navegación comercial.

- Maritime Situational Awareness, MSA: Es la encargada de proveer al NSC información sobre el tráfico marítimo de una zona concreta, centrándose en la planificación y desarrollo del plan de ejecución de las operaciones militares marítimas, y además aconsejar a la flota mercante dónde se encuentran los posibles riesgos.

- EL *Networking* es la última área de acción del MSC. Es dónde se crea la red de intercambio de información relativa a la seguridad de la navegación entre organismos civiles y militares:

4.3.3.2. DOCUMENTO DESTINADO A LOS MIEMBROS MILITARES DEL SISTEMA NCAGS (EL ATP-02)

En este documento, se delimitan las responsabilidades de las partes implicadas y se sientan las bases a nivel táctico del sistema NCAGS, describiéndose además los conceptos básicos del sistema y las definiciones aplicables en su ámbito.

Cabe destacar en el manual ATP-02 que la participación de los buques mercantes en el sistema es totalmente voluntaria, aunque se recomienda encarecidamente. Es un sistema que trata de aconsejar y recomendar a los buques para practicar una navegación segura, pero en ningún caso da órdenes.

Además, se explica la clasificación que reciben los barcos mercantes, que es la siguiente: (NATO STANDARDIZATION OFFICE, 2017):

- *Participating Merchant Ship*: Son aquellos buques mercantes que colaboran, sin alterar su propósito comercial, con el sistema NCAGS. Sin embargo, no debe confundirse con los buques que reportan o participan en menor medida.
- *Desinated Merchant Ship*: Son aquellos buques nombrados por las autoridades marítimas que, por la naturaleza de su carga, deben ser tenidos en cuenta.
- *Crisis Response Shipping*: Aquí se encuentran los buques que transportan material o personal militar, ya sean refuerzos o pertrechos.

4.3.3.3. DOCUMENTO DIRIGIDO A LOS PARTICIPANTES CIVILES (ATP 02.1)

Es un documento que está destinado a los armadores, capitanes y oficiales de la marina mercante. Es un documento público y no clasificado que contiene instrucciones generales de comunicación e interacción con los dispositivos, así como información sobre amenazas.

En el ATP 02.1 es donde encontramos los formatos de comunicación mediante los cuales se va a intercambiar la información y por los cuales se recibirán las instrucciones.

4.3.3.3.1. FORMATO ALFA (ANEXO II)

Es un reporte informativo de reporte diseñado para los buques mercantes, con el objetivo de dar un mínimo de información a las fuerzas militares que operan en el área de una forma clara y concisa.

Una vez cumplimentado dicho formulario, debe ser remitido al COVAM mediante correo electrónico que, una vez lo reciba, monitoriza el tránsito

utilizando diferentes medios (AIS, AIS-SAT, LRIT, etc). Sin embargo, se aconseja actualizar la información de posición del buque enviando un nuevo formulario, el Formato BRAVO, cada 24 horas durante toda la duración del tránsito. Para ello se enviará nuevamente por correo electrónico un nuevo formato ALFA en el que se haya actualizado la posición y cualquier otro dato que haya variado (NATO NATO STANDARDIZATION OFFICE, 2013). Se puede encontrar el formato Excel de dicho formato en el Anexo B del presente trabajo.

4.3.4. LOS EJERCICIOS MARSEC

El ejercicio *Martime Security Exercise*, por su abreviación: MARSEC , son unas maniobras simuladas por parte de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada en las que se activan distintos protocolos y escenarios.

Los objetivos principales de estas maniobras son los de mejorar la comunicación, la eficacia y la implementación de protocolos frente a cualquier posible amenaza entre todos los actores participantes, tanto los públicos como los privados con intereses legítimos en materia de seguridad marítima. Suelen participar entidades tales como (Gil De Sola De Dorado y Rodrigo De Larrucea, 2017):

- Presidencia de Gobierno.

- Ministerio de Fomento, mediante el buque de salvamento "Luz del Mar".

- Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

- Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa.

- ETS de Náutica de la Universidad de Cantabria.

- Otras universidades con Escuelas de Náutica.

Esta herramienta es un procedimiento de la OTAN en los que los alumnos de las universidades participantes deben solicitar entrar en una zona segura denominada Corredor de Tránsito Coordinado (CTC). Para ello, han de enviar el Format Alfa mediante un escenario creado a través de la página web de la Armada Española.

Mediante los hipotéticos escenarios utilizados en los ejercicios, se trata de adiestrar a las unidades NCAGS de la Armada y familiarizar a la comunidad mercante con los procedimientos de cooperación establecidos (Madariaga *et al.*, 2014).

4.4. VULNERABILIDADES DE LOS BUQUES Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS – CÓDIGO PBIP Y ESTRATEGIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

El Capítulo 4.4 del presente trabajo trata sobre el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, *ISPS* en inglés, la estrategia de protección marítima nacional española y sobre las vulnerabilidades tanto de los buques como de las instalaciones portuarias, basándose en la guía "*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*".

4.4.1. CÓDIGO INTERNACIONAL PBIP

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones portuarias es un reglamento instaurado por la OMI para constituir un marco de cooperación para detectar y adoptar medidas preventivas frente a las amenazas contra la protección.

Como se ha repetido en innumerables ocasiones, el 11 de septiembre de 2001 tubo lugar un hecho histórico que, además de lo que significó por la

terrible pérdida de tantas y tantas vidas humanas, obligó a cambiar la forma de ver la seguridad y la protección ciudadana.

Los mayores atentados terroristas de la historia, perpetrados contra EE.UU pero en los que se vio muy afectado también el comercio internacional, desplazaron la buena fe que existía hasta entonces en lo relativo al intercambio comercial. Es por ello que la OMI, a solicitud de Estados Unidos, celebrara una asamblea en noviembre de ese mismo año, y que dio como fruto, por unanimidad, la creación en 2002 de un nuevo capítulo del SOLAS, dedicado exclusivamente a la seguridad tanto para buques como para instalaciones portuarias.

El capítulo XI del SOLAS 74/78 entró en vigor el 1 de julio de 2004 dividido en dos: XI-1: *Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima* y el XI-2: *Medidas especiales para incrementar la protección marítima*. Con esta nueva publicación, se produce la obligatoriedad de la Parte A del Código PBIP, pero no las de la Parte B, ya que son de carácter orientador y no de obligado cumplimiento. El Código consta de 38 artículos, 19 en cada parte, y de 2 apéndices por parte.

4.4.1.1. OBJETIVOS

El primero de los objetivos del Código PBIP es el de establecer un marco internacional de colaboración entre los gobiernos contratantes del SOLAS, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores navieros y portuarios con el fin de identificar y valorar las amenazas a la protección marítima.

En segundo lugar, intenta delimitar las responsabilidades de todas las partes mencionadas anteriormente y determinar cuáles son sus funciones, con el objeto de garantizar la protección marítima.

Otro de los objetivos es el de garantizar que el intercambio de información relacionada con la protección se lleve a cabo con prontitud y de manera eficiente.

Además, quiere presentar una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar ante cambios en los niveles de protección, hecho que puede garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas (Convenio SOLAS, 2002).

4.4.1.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El PBIP está basado en el término *security*, que debemos diferenciarlo de *safety*, pues el primero es la protección, mientras que el segundo se traduce como seguridad.

El Código es de obligatorio cumplimiento para los buques que cumplan los siguientes requisitos:

- Los siguientes buques dedicados a viajes internacionales:
 - Buques de pasaje, incluidas las naves de gran velocidad.
 - Buques de carga, incluidas naves de gran velocidad, de más de 500 Gt.
 - Unidades móviles de perforación mar adentro.
- Las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.
- Los buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a las clases A y B. (Clase A: Efectúen travesías a más de 20 millas de la línea de costa. Clase B: Buques de pasaje que realizan travesías a no

más de 20 millas de la línea de costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio).

4.4.1.3. NUEVAS FIGURAS NACIDAS DEL CAPÍTULO XI-2 DEL SOLAS (PBIP)

Junto con el nuevo capítulo del SOLAS, aparecen en escena dos nuevas figuras creadas para llevar a cabo las tareas de protección marítima.

4.4.1.3.1. EL OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA PROTECCIÓN MARÍTIMA

El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), es un empleado designado por la compañía como oficial, que puede desempeñar este cargo sobre uno o más buques, según sea el número o tipo de buques que explota la compañía, siempre y cuando quede claramente indicado de que buques es responsable dicha persona.

El OCPM es el encargado de determinar el grado de amenaza a la que es posible que el buque vaya a hacer frente, mediante las debidas evaluaciones de protección. Además, debe garantizar la elaboración, presentación e implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque.

El OCPM es el máximo responsable sobre la seguridad del buque, y debe acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia y asegurar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque.

4.4.1.3.2. EL OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

A cada buque es necesario que se le designe un Oficial de Protección del Buque, en adelante OPB, que esta subordinado al OCPM y cuyas responsabilidades y tares, entre otras, son las de realizar inspecciones

periódicas de protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda, supervisar la implantación del plan de protección del buque facilitado previamente por el OCPM.

El Oficial de Protección del Buque debe proponer, siempre y cuando lo crea oportuno, modificaciones al plan de protección del buque, y es el encargado de coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal de a bordo y con los oficiales competentes de protección de la instalación portuaria.

4.4.1.4. REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS

Cómo recoge el artículo 8 del Código, el plan de protección del buque depende del tipo de buque y de sus características estructurales. Por ello, el señor Silos Rodríguez recoge en un artículo que: *"el primer paso es realizar una evaluación de la protección, que normalmente efectuará una organización reconocida (generalmente son las mismas sociedades de clasificación) junto al oficial de protección del buque"* (Silos Rodríguez, 2010).

La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno que como mínimo abarcará los siguientes elementos: (Convenio SOLAS, 2002).

- Identificar las medidas, procedimientos y actividades existentes relativas a la protección.
- Identificar y evaluar las principales actividades a bordo del buque, que es esencial proteger.
- Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por

orden de prioridad.

- Identificar todos los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa y los procedimientos.

Podemos diferenciar entre 6 pasos para poder llevar a cabo la evaluación :

-Paso 1: Identificar los motivos: ¿Por qué pueden querer hacerme daño? Aquí pueden existir tres tipos de motivos: los relacionados con la compañía, ya sea porque pertenece a un país de riesgo, porque desarrolla una actividad de riesgo o fundamental para la sociedad o porque la dirigen personas de riesgo; también puede estar relacionado con el buque, con razón del pabellón, por el riesgo que comporta la tripulación, porque es un buque de pasaje o en el que viajan personalidades, por la mercancía pero sobre todo, la posible utilización del buque como arma como hemos visto en apartados anteriores; y por último, los motivos que están relacionados con la ruta: ya sea por los puertos a los que atracan o por su tránsito por zonas de riesgo.

-Paso 2: Identificación de las amenazas: ¿Cómo podría una organización criminal originar un incidente de protección contra la instalación portuaria, los buques, las personas o terceros?

Aquí debemos diferenciar entre cinco tipos de amenazas:

- Daños o destrucción de la Instalación Portuaria o el buque.
- Daños hacia las personas.
- Daños hacia las cargas de los buques.
- Acceso no autorizado.
- Contrabando.

Es importante siempre considerar en las posibles amenazas la situación mas desfavorable posible.

-Paso 3: Evaluar la vulnerabilidad ante las posibles amenazas: ¿Cuáles son las probabilidades y consecuencias de un posible ataque?

-Paso 4: Identificar y priorizar las operaciones clave: ¿A qué o a quién pueden querer hacer daño?

En este paso debemos priorizar aquellas operaciones en las que puedan existir motivos para recibir un ataque, aquellas en las que existan muchas amenazas, las que tienen muchas probabilidades para que se realicen las amenazas y aquellas en que los daños que puede causar el ataque son altos.

-Paso 5: Identificar las medidas actuales de protección: ¿Cómo protegemos actualmente las operaciones clave que tengo que proteger prioritariamente?

Estas medidas de protección pueden ser físicas, electrónicas o procedimentales. Más adelante, en este mismo capítulo, hay un apartado en el que se explicarán estas medidas de protección, tanto para los buques como para las instalaciones portuarias.

-Paso 6: Inspección de protección in situ: ¿Las medidas de protección que tengo actualmente, en realidad funcionan? (Madariaga Domínguez, 2018).

4.4.1.5. NIVELES DE PROTECCIÓN

El Código PBIP establece tres niveles de protección que serán establecidos por los Gobiernos Contratantes, que además deberán garantizar

el suministro de información sobre ellos:

Ilustración 14: Niveles de protección

NIVEL DE PROTECCION	ACTIVIDADES	MEDIDAS APLICABLES (EJEMPLOS)
Nivel 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque. 2. Controlar el acceso al buque. 3. Controlar el embarco de las personas y sus efectos. 4. Vigilar las zonas restringidas para que sólo puedan tener acceso las personas autorizadas. 5. Supervisar la manipulación de la carga. 6. Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque. 7. Garantizar el funcionamiento de las comunicaciones de protección. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad, rondas de vigilancia, observando el buque en general y las barreras y zonas restringidas en particular. 2. La cubierta del buque y sus accesos deben estar iluminados mientras se realizar operaciones, fondeados o atracado en una instalación portuaria. <ol style="list-style-type: none"> a) La cobertura debe abarcar la superficie del buque y sus alrededores. b) Debe facilitar la identificación de las personas en los puntos de acceso. c) Debe facilitar la visibilidad más allá del buque hacia tierra como hacia el mar. 3. Cuando se esté navegando, según sea necesario, se deberá utilizar el máximo alumbrado compatible con las reglas del Reglamento Internacional de Abordajes.
Nivel 2	Se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el PPB para cada una de los actividades del nivel 1.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección. 2. Aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o de los equipos de protección y vigilancia. 3. Asignar más personas a las guardias de protección. 4. Garantizar la coordinación con las patrullas marítimas o terrestres de la instalación portuaria.
Nivel 3	Se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el PPB para cada una de las actividades del nivel 2.	<p>En el nivel 3 el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección marítima.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Encender todo el alumbrado del buque. 2. Encender todos los equipos de vigilancia que puedan grabar las actividades en el buque y sus inmediaciones. 3. Tomar medidas, como hacer girar las hélices del buque.

Fuente: Silos Rodríguez, 2010.

- Nivel de protección 1: Normal, el nivel al que funcionan

normalmente los buques e instalaciones portuarias.

- Nivel de protección 2: incrementado, el nivel que se aplica si hay un incremento de riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección.
- Nivel de protección 3: Excepcional, el nivel que se aplica durante el periodo en el que sea probable o inminente que se produzca un suceso que afecte a la protección.

4.4.2. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL

España es considerada una nación marítima, por su configuración geográfica, por su historia y por el lugar que se entiende debe ocupar la mar en nuestro porvenir. Con casi 6.000 km de costa, es de entender la importancia que tiene el transporte marítimo en España, como podemos ver en el texto escrito por el presidente del Gobierno Mariano Rajoy en 2013, *"Buena parte de nuestra prosperidad y bienestar se encuentran más allá de la línea de costa. Nuestra tradición pesquera, nuestra dependencia del transporte marítimo para el aprovisionamiento energético y el comercio exterior y nuestra rica biodiversidad marina son algunos de los elementos que cimientan la vocación marítima española"* (Defensa nacional, 2013).

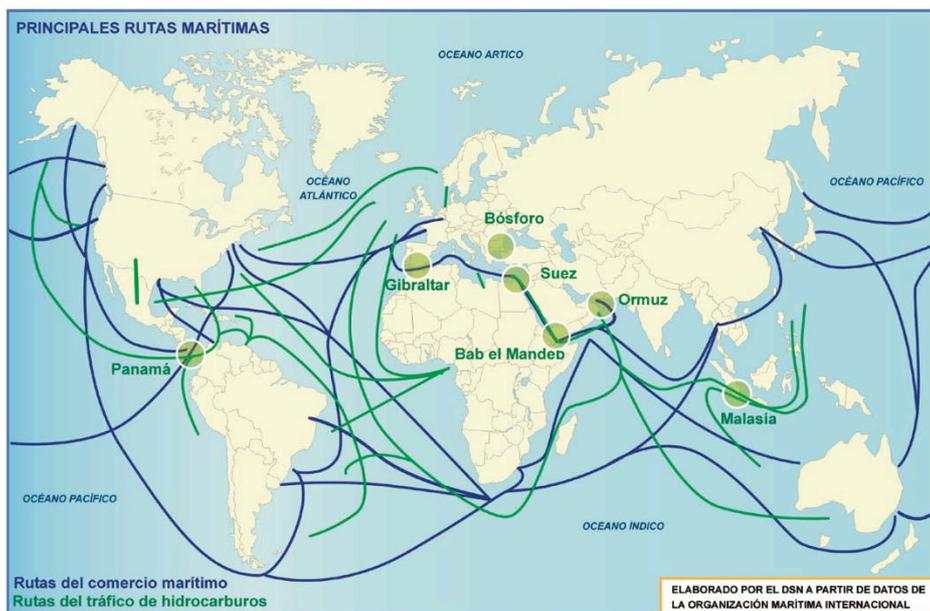
Es lógico entonces, viendo la importancia del mar en nuestro país, que exista un plan de Estrategia de Seguridad Marítima, cuyo documento gubernamental, que consta de 47 páginas, distribuido en un resumen ejecutivo y cuatro capítulos.

En este apartado del trabajo, se tratará de explicar cada uno de los capítulos para posteriormente encontrar los nexos o puntos discordantes que pueda tener con el PBIP.

4.4.2.1. PRIMER CAPÍTULO: UNA VISIÓN INTEGRAL DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Como dice el texto, " *existe una vinculación estrecha entre la seguridad de los mares y el desarrollo y el bienestar económico de sociedades enteras*", por lo que la comunidad internacional, sacudida por los fenómenos globales como pueden ser los actos violentos contra la navegación, el tráfico ilícito, el no respetar el medio ambiente o las catástrofes naturales, ha creído conveniente la necesidad de desarrollar un Derecho Internacional del Mar, que distribuye las competencias a los distintos Estados de tal manera que, el propio Derecho del Mar de 1892, se convierta en la referencia a nivel de cooperación para que las oportunidades que nos ofrece el mar puedan ser aprovechadas comúnmente.

Ilustración 15: Principales rutas marítimas.

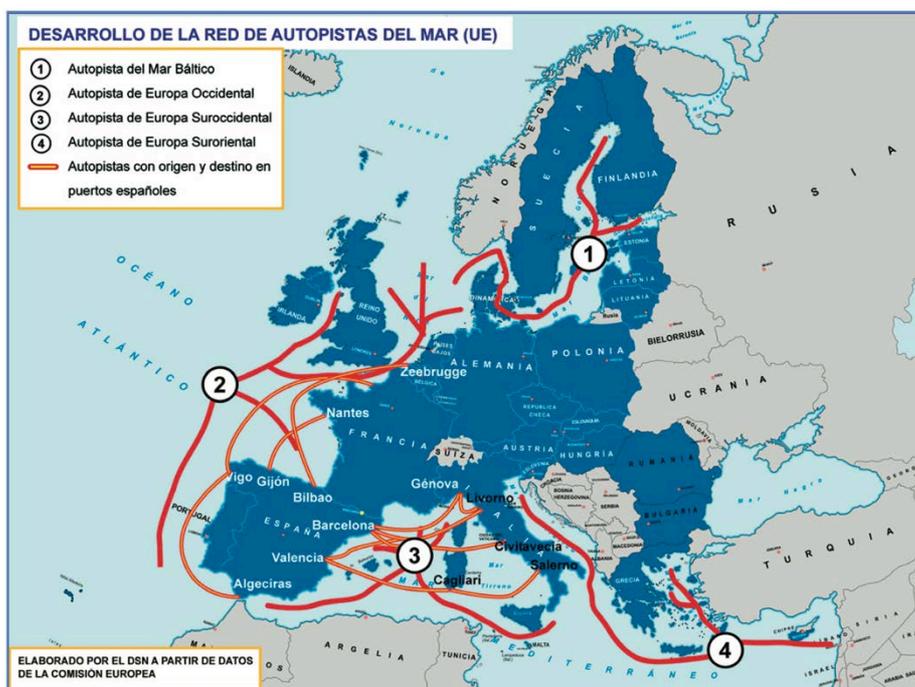


Fuente: Estrategia de Seguridad Marítima, Defensa nacional, 2013.

También a nivel regional existen organismos, como se ha visto ya anteriormente en el trabajo para el caso de Europa, que trabajan para garantizar una navegación segura, tanto en sus aguas, como en operaciones en otras zonas.

Es el caso de la OTAN con su Estrategia Marítima de 2011 o de la UE en la Estrategia Europea de Seguridad Marítima de 2010.

Ilustración 16: Desarrollo de la red de autopistas del mar (UE).



Fuente: Estrategia de Seguridad Marítima, Defensa nacional, 2013.

Las aguas adyacentes españolas abarcan tres veces la superficie terrestre de España, entre las que se encuentra uno de los estrechos más concurridos del mundo, con una media de 300 buques al día. Además, somos la frontera sur de la Unión Europea, por lo que tiene una gran importancia el control del flujo ilegal con destino a Europa. Por ello, la seguridad en las aguas territoriales españolas no solo nos incumbe a nosotros o a los buques de pabellón español, sino que cobran una importancia global.

En consecuencia, España está expuesta de forma singular a riesgos y amenazas de carácter marítimo, por lo que existe un buen número de intereses nacionales que por su importancia en la seguridad deben ser tenidos en cuenta:

- La protección de la vida humana en la mar.

- La libertad y seguridad en la navegación.
- El comercio y el transporte marítimos.
- La industria naviera y otras industrias marítimas.
- La seguridad de los buques bajo pabellón español.
- Los puertos y las infraestructuras marítimas, incluyendo las instalaciones off-shore, oleoductos, tuberías bajo el agua y cables submarinos, así como las infraestructuras críticas situadas en la costa.
- Los recursos del medio marino.
- El medio ambiente marino.
- El patrimonio arqueológico subacuático.

4.4.2.2. SEGUNDO CAPÍTULO: RIESGOS Y AMENAZAS PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL

En este segundo capítulo, se contempla un catálogo de los riesgos y las amenazas para la Seguridad Nacional, distinguidos en dos grupos: los susceptibles de afectar a la seguridad marítima de naturaleza delictiva y por otra parte, los accidentes marítimos y las catástrofes naturales.

Además, se identifican factores que, aunque no son propiamente riesgos o amenazas directos, pueden contribuir a su aparición: la pobreza, los extremismos ideológicos, la desigualdad, el cambio climático y el mal uso de las nuevas tecnologías. También las delimitaciones marítimas pendientes con países vecinos pueden ser potenciadores de riesgos, como es el caso de

Gibraltar, tanto para España como para Europa.

4.4.2.2.1. TRÁFICOS ILÍCITOS

Es uno de los riesgos y amenazas más graves no solo para el Estado, que tiene que invertir cuantiosas cantidades de recursos para luchar contra estas actividades, sino que afecta directamente a la vida de los ciudadanos.

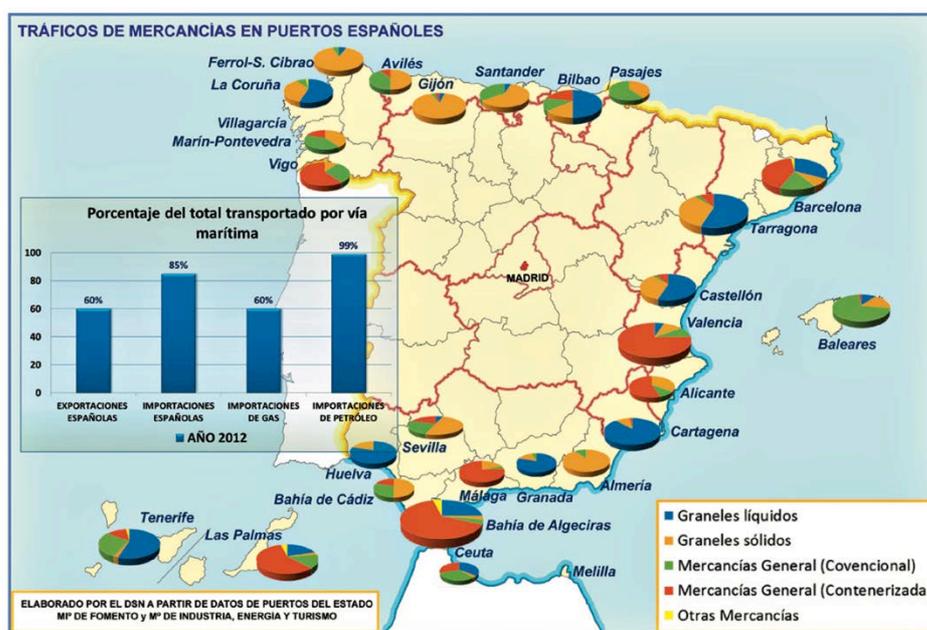
España, por sus fronteras con el norte de África y por el estrecho de Gibraltar, sufre un grave problema relacionado con el tráfico de estupefacientes, en continuo crecimiento y cuya lucha ofrece muchas dificultades a las fuerzas del Estado.

También es un tráfico ilícito el contrabando, aunque más aceptado por la población, pero que repercute de manera directa sobre los ingresos públicos y sobre las reglas de la competencia. De esta manera, se provoca un perjuicio económico considerable.

Otra forma para llevar a cabo el tráfico ilícito es mediante el transporte marítimo por contenedores. Esta modalidad de transporte ha crecido sustancialmente en los últimos años hasta llegar al punto de concentrar gran parte del comercio mundial que se mueve por mar, ocupando el 52% del valor monetario de dólares del tráfico marítimo.

Como podemos ver en la ilustración que hay a continuación, los puertos españoles de Algeciras, Barcelona y Valencia, se encuentran en las grandes rutas del tráfico mundial de contenedores y debido al gran volumen y que el embalaje sea el propio contenedor, el control se dificulta y esto facilita a los delincuentes a recurrir a este medio para la materialización de los tráficos ilícitos.

Ilustración 17: Tráficos de mercancías en puertos españoles.



Fuente: Estrategia de Seguridad Marítima, Defensa nacional, 2013.

4.4.2.2.2. PROLIFERACIÓN

Como asegura el texto, "la proliferación de armas de destrucción masiva tiene en el medio marino un elemento facilitador debido a las características inherentes de este espacio", por lo que se encuentra entre las preocupaciones más importantes para los Estados y el conjunto de la comunidad internacional.

El mar es un medio de difícil control, que ofrece una gran discreción para delinquir y al que se une una compleja aplicación del régimen jurídico.

Actualmente existen una serie de regímenes internacionales basados en sanciones contra diversos Estados y actores no estatales que están vinculados al terrorismo internacional. Consisten en restringir la importación y exportación de ciertos materiales, equipos y tecnologías que puedan contribuir a dicha proliferación.

4.4.2.2.3. INMIGRACIÓN IRREGULAR POR VÍA MARÍTIMA Y TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES

España, de nuevo por su situación geográfica, es el destino de muchos migrantes que huyen de la pobreza extrema y de las guerras de África, dejando todo atrás y jugándose la vida en la mar.

Cuando estas huidas están organizadas por individuos u organizaciones criminales, pueden constituir el delito de tráfico ilícito de migrantes, que además de la Seguridad Marítima, puede suponer un gran problema para la Seguridad Nacional.

4.4.2.2.4. EXPLOTACIÓN ILEGAL DE LOS RECURSOS MARINOS Y DESTRUCCIÓN Y DEGRADACIÓN DEL MEDIO MARINO

España tiene una flota pesquera de más de 9.000 embarcaciones, por lo que se sobre entiende que la pesca supone un interés particular. Pero la lucha contra la piratería no declarada y no regulada, la pesca ilegal, no solo incumbe a España, sino que se trata de un entramado de cooperación y de adopción de medidas para los Estados y el sector privado, como el control de la procedencia de las capturas.

Aquella acciones que, ya sea de forma directa y a consciencia, o bien de manera accidental, pero que perjudiquen a la explotación sostenible de los recursos pesqueros, deben ser perseguidas y castigadas. Además de la pesca, la biodiversidad marina ofrece muchas más oportunidades de explotación, como puede ser la actividad turística, que es otro de los pilares de los que se nutre la economía española.

4.4.2.2.5. ACCIDENTES MARÍTIMOS

Los accidentes marítimos sería el primer caso del segundo grupo del que hemos hablado anteriormente. Como se ha dicho, por España pasan

muchas de las rutas importantes tanto a nivel internacional como europeo, con el estrecho de Gibraltar como punto más crítico. En consecuencia, es necesario prevenir y dar respuesta a los accidentes que se puedan producir en las proximidades de nuestras costas y puertos.

Un accidente grave en un puerto importante del Estado podría tenerlo parado meses, con las consecuencias económicas que podría sufrir tanto la localidad como el Estado, aunque, ante todo, las medidas de anticipación y resolución son vitales para salvaguardar la vida humana en la mar.

Otro problema de los accidentes de navegación, son los efectos directos sobre el medio marino de las costas españolas, como pasó con el Prestige, cuando las costas gallegas quedaron llenas de crudo con todas las consecuencias negativas que produjo.

4.4.2.2.6. CATÁSTROFES NATURALES

Los fenómenos naturales que se producen en la mar pueden tener consecuencias catastróficas en la navegación.

En España, las zonas más delicadas y que merecen más atención por sus características geológicas, son las islas canarias, por su actividad volcánica, pero también los fenómenos meteorológicos adversos pueden tener un carácter catastrófico.

4.4.2.3. CAPÍTULO 3: OBJETIVO, PRINCIPIOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

La Estrategia de Seguridad Nacional de 2013, en el ámbito de la seguridad marítima, tiene como objetivo impulsar una política amplia de seguridad con la finalidad de proteger los intereses marítimos nacionales, mediante cinco Líneas de Acción Estratégicas que recoge el documento:

- "Adopción de un enfoque integral que potencie la actuación

coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima”.

- “Adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles”.
- “Fomento de la cooperación internacional”.
- “Fomento de la colaboración con el sector privado”.
- “Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo”.

4.4.2.4. CAPÍTULO 4: LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL SISTEMA DE SEGURIDAD NACIONAL

El Capítulo 4 habla sobre la necesidad de contar con una estructura orgánica para poder dar una respuesta conjunta y adecuada ante los riesgos y amenazas explicados anteriormente para la preservación de la seguridad marítima. Dicha estructura está constituida por las siguientes componentes, todas ellas bajo la dirección del Presidente del Gobierno:

- El Consejo de Seguridad Nacional: Está configurado como Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional y asiste al Presidente del Gobierno para las políticas de Seguridad Nacional.
- Comité Especializado de Seguridad Marítima: Se encarga de dar apoyo al Consejo de Seguridad Nacional y en particular, en el momento de asistir al Presidente del Gobierno en el ámbito de la Seguridad Marítima.

Además, uno de sus objetivos es el de reforzar las relaciones de coordinación y cooperación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias en el ámbito de la seguridad marítima.

- Comité Especializado de Situación: Este Comité se convoca para llevar a cabo la gestión de las situaciones de crisis en el ámbito de la seguridad marítima que produzcan el desbordamiento de los límites de capacidad de respuesta eficaz por parte de los comités explicados previamente.

En un supuesto caso de crisis, actuara conjuntamente de forma complementaria con el Comité Especializado de Seguridad Marítima, cada uno en su ámbito de competencias, pero con una misma dirección estratégica y política de Seguridad Nacional.

4.4.3. SISTEMAS DE DISUASIÓN, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Éste capítulo explicará los distintos sistemas de seguridad y equipamientos que se pueden ayudar a dificultar la intrusión de un individuo en nuestra instalación portuaria o el buque y, en segundo lugar, nos protegen ante posibles abordajes en el buque:

4.4.3.1. ALUMBRADO

En los buques, es importante cuando se navega por zonas de conflicto tener las luces de cubierta apagadas ya que puede llevar a pensar que el barco esta fondeado. Además, es conveniente llevar las luces de costados y de popa encendidas, en el caso de que no intervengan en la navegación, para poder observar con claridad la aproximación de los esquifes piratas y poder activar el plan de protección.

4.4.3.2. AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (AIS)

Según la Regla 19 del Capítulo V (Prescripciones relativas a los sistemas de navegación y equipos) del SOLAS, el AIS es un aparato obligatorio en los buques. Proporciona información a otros buques y a las autoridades costeras de forma automática como la identidad, tipo de buque, posición, rumbo, velocidad y otra información relacionada con la seguridad. Además permite la comunicación con otros buques y con costeras debidamente equipadas.

4.4.3.3. SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS)

El Sistema de alarma general, recogido en el capítulo III del SOLAS y en el Código Internacional de dispositivos de salvamento, debe emitir unas señales audibles en todos los espacios de alojamiento y de trabajo normal de la tripulación, así como en la cubierta expuesta.

Se deberá activar dicha alarma cuando el buque atacante este en las proximidades del buque atacado, de tal manera que además de avisar a la tripulación, puede servir como método disuasorio.

Si el sistema de alarma dispone de algún anuncio realizado por la tripulación, deberá hacerse en el idioma de trabajo del buque. (OMI, 2002).

4.4.3.4. SHIP SECURITY REPORTING SYSTEM (SSRS)

El Sistema de Información de Protección del Buque es un servicio innovador contra la piratería que mejora la eficacia de Alerta de Seguridad del Buque ya que proporciona un enlace desde el buque enviando un mensaje directo de alerta al Centro de Seguridad Marítima, la operación Atalanta y asociados que participen fuerzas navales responsables de seguridad marítima en el Golfo de Adén y frente a las costas somalíes. De este modo, se supone una reacción e intervención más rápida y efectiva de

las fuerzas armadas.

4.4.3.5. CCTV: CLOSE CIRCUIT TELEVISIONS

Se trata de un circuito de televisión cerrado cuyo objetivo es el de vigilar todos los posibles puntos de acceso a la instalación que se quiera proteger. De este modo, es necesario dar cobertura y registro de imagen a todos esos puntos.

Ilustración 18: Señal CCTV.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018.

4.4.3.6. AUTOMATIC INTRUSION DETECTION DEVICE

Vuelve a ser un sistema de cámaras conectadas entre si, pero en este caso, tienen un sistema de detección de intrusos automático, de tal manera que, al detectar movimiento ya sea de forma visual o térmica, fijan el objetivo y se realiza un seguimiento a través del campo de visión.

Este sistema nos evita tener al personal las 24 horas delante de la televisión controlando ya que manda una señal de alarma en tiempo real al detectar al intruso.

4.4.3.7. RECONOCIMIENTO Y DETECCIÓN DE ARMAS Y SUSTANCIAS PELIGROSAS

Podemos encontrar varios métodos para poder detectar armas, divididos entre sistemas no intrusivos o intrusivos.

Como no intrusivos tenemos los pórticos de detección de metales y el detector de metales manual, que pueden ser complementarios. Si al pasar el pórtico salta la alarma, se utiliza el manual para hacer una inspección más precisa. Además, los pórticos a modo de disuasión, tienen una configuración tal que cada cierto número de personas que lo pasan, salta alarma al azar.

También existen detectores mediante tomografía computarizada para detectar explosivos, componentes y sustancias peligrosas para las personas, buques e instalaciones.

El sistema no intrusivo de los rayos X es el más popular para registrar los equipajes. Como se puede ver en la imagen, aparece un rango de colores que depende del número atómico de los materiales que se encuentran en los equipajes, siendo el naranja para materiales de bajo número atómico, el verde para valores medios y el azul para valores altos.

Ilustración 19: Ejemplo de Rayos X.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018.

Es muy importante que el personal encargado del control del equipaje con Rayos X este bien entrenado ya que quien intente llevar una arma hará lo posible para que pase desapercibida por lo que tratará de manipularla de tal manera que dificulte su detección. Además, el factor humano es clave en estos registros, por lo que será obligatorio que como máximo cada 20 minutos haya un intercambio de personal.

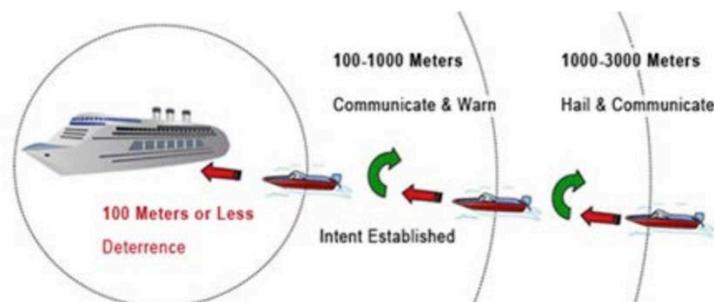
El sistema de Rayos X puede ser utilizado también, además de para equipaje de mano, mediante unos grandes pórticos o túneles, para examinar vehículos o contenedores.

4.4.3.8. LONG RANGE ACOUSTIC DEVICE (LRAD)

Es un Sistema de disuasión de atacantes no letal que consiste en mandar unos sonidos tan fuertes que provocan dolores más graves a medida que se acercan al foco desde dónde se han lanzado las ondas. Es capaz de mandar tonos de 151 dB a un metro.

Como vemos a continuación, tiene un rango de hasta 3.000 metros para poder comunicarse con el atacante, que una vez esta a menos de 1.000 ya empieza a ser molesto. Cuando esta a un radio de 100 metros, el sonido se vuelve insoportable y puede causar lesiones.

Ilustración 20: Sistema LRAD.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018..

4.4.3.9. ALAMBRE DE ESPINO Y CONCERTINAS

Las concertinas son unas barreras físicas que disponen de cuchillas y que sirven para evitar el abordaje de los piratas. Es un elemento de seguridad pasivo que se debe desplegar por todo el perímetro del buque e incluso por aquellas zonas sensibles de la cubierta.

Es importante utilizar los Equipos de Protección Individual (EPI's) para

su instalación. (Oil Companies International Marine Forum, 2011).

A continuación podemos ver dos imágenes en las que se aprecian como quedan instaladas a bordo y los distintos tipos que se pueden encontrar.

Ilustración 21: Concertinas instaladas a bordo.



Fuente: BMP4.

Ilustración 22: Tipo de concertinas.



Fuente: www.Heraldo.es

4.4.3.10. DISPOSITIVOS ANTIABORDAJE

Es otro de los dispositivos pasivos y no letales que consiste en tener unos contenedores fijados en las zonas potenciales de abordaje y que contienen concertinas. Deben estar fijados a una distancia de entre 5 y 18

metros y al activarse, ya sea de forma manual o remota, se despliegan los 20 metros de concertina que tienen en su interior y emiten humo naranja. Estas concertinas son arrastradas por la superficie del agua formando barreras desde la cubierta hasta la línea de flotación.

Ilustración 23: Dispositivos antiabordaje.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018.

4.4.3.11. VALLA ELECTRIFICADA

Es un dispositivo no letal que se puede usar tanto en buques como en instalaciones portuarias. Se trata de desplegar una valla en la periferia de las instalaciones que se quieran proteger o del perímetro del barco. Al haber contacto suelta una descarga eléctrica y algunos modelos van con sirenas y luces que advierten cada vez que hay un intento de abordaje.

Además, existe la variante de las concertinas electrificadas que consiste en dar corriente a las concertinas.

4.4.3.12. TRAMPA DE REDES

Se trata de una trampa que es una red balística que se utiliza para detener los barcos piratas cuando se acercan a un buque mercante dejando

inutilizables los motores. La red se engancha a las hélices provocando la parada del motor.

Ilustración 24: Trampa de red.

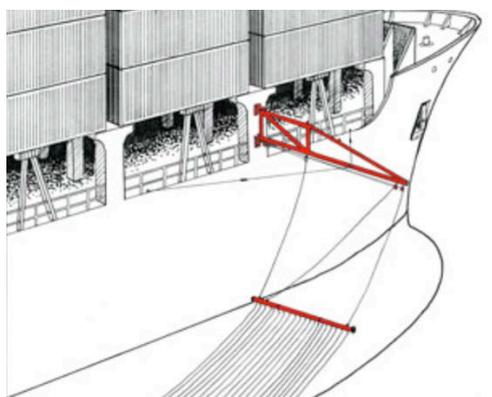


Fuente: Apuntes curso OCPMi, 2018.

Existe un sistema de trampas de redes, el P-Trap, que consiste en tener desplegados unos brazos metálicos por la borda equipados con unas líneas de redes que formaran cortinas que llegaran hasta el agua e irá por la superficie de tal manera que si una embarcación se acerca, quedaran enganchadas en la hélice provocando el mismo efecto que las anteriores.

En este caso, se reduce el riesgo para los tripulantes de buque atacado ya que no se exponen.

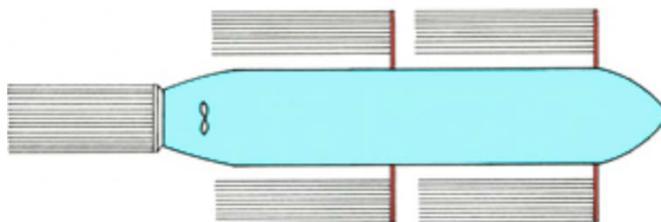
Ilustración 25: Brazos sistema P-Trap desplegados.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018.

Como se aprecia en las imágenes, es necesario que el buque quede rodeado de estas redes en su totalidad menos en la proa ya que se considera que es un punto de acceso prácticamente imposible para los piratas.

Ilustración 26: Esquema barco con sistema P-Trap.



Fuente: Apuntes curso OCPM, 2018.

4.4.3.13. PROTECCIÓN MEDIANTE CAÑÓN DE AGUA O MANGUERAS CONTRA INCENDIOS

Mediante unos motores auxiliares con los que se equipa al buque, se bombea el agua del mar para que salga a gran presión por los cañones, que se controlan a distancia con unos dispositivos para que el personal no quede expuesto ante los piratas.

En el caso de las mangueras contra incendios, se suelen trincar por la borda de manera que al conectarse y darles presión, dificultan el abordaje en esos puntos hacia donde están apuntando.

4.4.4. CITADEL

Un citadel, como lo define el BMP4, es *"Un área designada previamente e incorporada en el buque donde, en caso de abordaje inminente por piratas, toda la tripulación buscará protección. Una ciudadela está diseñada y construida para resistir los ataques durante un periodo de tiempo determinado"*. Para instalar una ciudadela a bordo, hay que tener en cuenta y considerar los diversos factores que se tratan a continuación («Guidance relating to the Construction and Use of Citadels in

Waters Affected by Somalia Piracy», 2011).

4.4.4.1. LA LOCALIZACIÓN

Los buques difieren considerablemente en tamaño y construcción, por lo que no es posible asegurar cual debe ser el mejor lugar para su instalación, pues dependerá de las características de cada uno. Sin embargo, deben considerarse los siguientes factores:

- La localización debe de ser difícil de encontrar para los piratas. Suele ayudar que la entrada de la ciudadela esté camuflada.
- Como mínimo, desde el compartimentado se debe poder denegar el acceso de los piratas a la sala de control del buque.
- Debe tener una habitabilidad relativamente cómoda para los miembros de la tripulación, de tamaño adecuado y buena ventilación.

4.4.4.2. CONSTRUCCIÓN Y MATERIALES

Los materiales que se utilizan para la construcción de los buques suelen estar destinados para mantener vías de agua, no para determinados ataques con armas. Por lo tanto, estas puertas pueden ser superadas con facilidad, al igual que los mamparos que no hayan sido construidos para tal propósito. De este modo, es importante considerar una protección adicional para la ciudadela, dotándola de materiales que puedan aguantar el asedio durante un periodo de tiempo determinado:

4.4.4.3. EQUIPAMIENTO DEL CITADEL

Hay que tener en cuenta la instalación de los siguientes equipamientos para poder utilizarlos en un citadel:

- Comunicaciones: La provisión de comunicaciones es esencial en un

citadel; sin unas comunicaciones garantizadas no se puede esperar una respuesta militar. El capitán debe ser capaz de comunicarse con el exterior y avisar que él y todos los miembros de la tripulación están a salvo. Se recomienda un sistema de comunicación satelital bidireccional, con una fuente de energía independiente que pueda durar mínimo tres días. Los piratas intentarían evitar esas comunicaciones por lo que tanto los cables como las antenas deben estar lo más escondidas posible.

- Lista de contactos: Hay que disponer de una lista de contactos clave actualizada dentro del citadel, que debe incluir al MSC-HOA, los armadores, gerentes, operadores y fletadores.

- CCTV: El uso del Circuito Cerrado de TeleVision sirve para varios propósitos. Para empezar, puede dar conocimiento a la tripulación sobre las intenciones y las actividades de los piratas a bordo. Esta información debe ser transferida a las fuerzas navales o militares. Además, las grabaciones de CCTV pueden ser utilizadas para los consiguientes procesamientos.

- Ayudas a la Navegación: Para proporcionar la capacidad de navegar hacia una zona más segura en la que podamos recibir ayuda, un GPS o un radar en la ciudadela pueden ser de gran utilidad.

- Bienes médicos: Se deben tener suministros médicos adicionales además del equipo médico estándar que se lleva a bordo, para poder ayudar en el caso de emergencia con heridas balísticas.

- Otras consideraciones:
 - o Comida y agua: Es necesario tener suministro suficiente de alimentos y de agua de larga duración: como mínimo para

cinco días para todos los tripulantes.

- WC: Es posible que en el caso de abordaje debamos pasar un periodo de tiempo encerrados, por lo que llevar un váter es interesante para poder realizar las necesidades de la tripulación.

- Lista de tripulantes: Se recomienda disponer de una lista de la tripulación actualizada para poder realizar el recuento.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Los piratas modernos, que siguen robando y secuestrando como en la época de la navegación a vela, son organizaciones criminales que cuentan con avanzada tecnología y equipos sofisticados, además de tener el apoyo de infraestructuras bien asentadas en tierra. Mientras la motivación de algunos es la de lucrarse, en otros, es difícil discernir la línea entre los intereses políticos y los económicos.

SEGUNDA: Queda demostrado que Somalia, que desde hace décadas es un país desestructurado (un estado fallido), es un caldo de cultivo para que aparezcan las conductas antisociales contra el tráfico marítimo, como es la piratería. Aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) impone a los Estados el deber de cooperar en la represión de la piratería, el fracaso de Somalia como Estado, que se extiende a la incapacidad de juzgar a los piratas, sirve como vía de escape cuando son perseguidos en aguas internacionales haciendo imposible la actuación de las fuerzas navales que actúan en la zona. De este modo, con una legislación internacional, que no se adecua a las necesidades para poder apresar a los piratas, nace uno de los mayores problemas de la navegación internacional de los últimos tiempos en la zona.

TERCERA: Cabe destacar la importancia de la implementación en el año 2002 del Capítulo XI-2 creándose el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), mediante el cual se crean nuevas figuras de protección marítima, a bordo, en las operadoras de buques y en las instalaciones portuarias. Estas figuras de protección marítima representan un aumento en la preparación y conocimientos de miembros de la tripulación en materias de protección. La disminución de la piratería en el Golfo de Adén y en las costas de Somalia, se ha debido a las acciones de protección que han efectuado las fuerzas navales de la Unión Europea y de la OTAN, como es la operación "ATALANTA".

CUARTA: Es necesario para tener una mayor eficacia, en protección marítima en el caso de España, el generar una mayor cooperación entre las administraciones españolas encargadas de la protección marítima. Este Trabajo Fin de Grado, contiene la información necesaria para generar una guía útil de actuación en protección marítima, tal como se planteó en los objetivos fundamentales. Una guía, pondría claro todas las sombras competenciales existentes entre diferentes administraciones.

BIBLIOGRAFÍA.

BIBLIOGRAFÍA

Bogen, O. (2013) «Piratas del Mar, un gran negocio». Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=mbVzWPCv3KU>.

CJTF-HOA (2013) *CJTF-HOA insignia traces back to early roots*. Disponible en: <https://goo.gl/Pkzj7o> (Accedido: 10 de mayo de 2018).

Combined Maritime Forces (CMF) (sin fecha) *Combined Maritime Forces (CMF)*. Disponible en: <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (Accedido: 10 de mayo de 2018).

Convenio SOLAS (2002) «Adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.» Disponible en: <http://www.anp.com.uy/wps/wcm/connect/7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd/CodigoPBIP.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd> (Accedido: 13 de mayo de 2018).

Defensa nacional, D. (2013) «Estrategia de Seguridad Marítima Nacional».

Dickinson, E. D. (1924) «Is the Crime of Piracy Obsolete?», *Harvard Law Review*, 38(3), p. 334. doi: 10.2307/1328811.

ENCOMAR - Entorno Colaborativo Marítimo de la Armada (2018). Disponible en: <https://encomar.covam.es/oceano-indico> (Accedido: 12 de abril de 2018).

Estado Mayor de la Defensa (2009) *OPERACIÓN ATALANTA*. Disponible en: <http://www.emad.mde.es/MOPS/060-Yibuti-ATALANTA/#sub1> (Accedido: 8 de mayo de 2018).

Estado Mayor de la Defensa (sin fecha a) *OCEAN SHIELD. Estado Mayor de la Defensa*. Disponible en: <http://www.emad.mde.es/MOPS/030-Indico-OCEANSHIELD/> (Accedido: 8 de mayo de 2018).

Estado Mayor de la Defensa (sin fecha b) *OPERACIÓN ATALANTA*. Disponible en:

<http://www.emad.mde.es/MOPS/060-Yibuti-ATALANTA/#sub1> (Accedido: 8 de mayo de 2018).

Fadón, F. F. (2009) «Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima». Disponible en: <http://biblioteca.ribei.org/1735/1/DT-10-2009.pdf> (Accedido: 18 de abril de 2018).

Ferrero Albert, J. (2009) «PIRATERIA Y TERRORISMO MARÍTIMO», *XXVII Semana de estudios del mar*. Disponible en: http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf (Accedido: 12 de abril de 2018).

Gil De Sola De Dorado, E. y Rodrigo De Larrucea, J. (2017) *El sistema NCAGS y la protección del Tráfico Marítimo Civil Trabajo de Final de Grado*. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/109838/129875_El sistema NCAGS y la protección del Tráfico Marítimo Civil.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/109838/129875_El%20sistema%20NCAGS%20y%20la%20protecci%C3%B3n%20del%20Tr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20Civil.pdf) (Accedido: 18 de abril de 2018). «Guidance relating to the Construction and Use of Citadels in Waters Affected by Somalia Piracy» (2011), (July), pp. 1-12.

Guillaume, G. (1995) *Las grandes crisis internacionales y el derecho*.

Ibáñez Gómez, F. (2012) «La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia». Disponible en: <https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/P/D/PDF88.pdf> (Accedido: 24 de abril de 2018).

ICC-IMB (2017) «ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU: PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS REPORT». Disponible en: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-Q3-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf> (Accedido: 7 de abril de 2018).

L. Orosa, P. (2017) «Los piratas de Somalia reclaman de nuevo su rol en el tablero

terrorista del Cuerno de África», *Público*, 20 agosto. Disponible en: <http://www.publico.es/internacional/somalia-piratas-somalia-reclaman-nuevo-rol-tablero-terrorista-cuerno-africa.html> (Accedido: 8 de mayo de 2018).

López Lorca, B. (2015) *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. Valencia: TIRANT LO BLANCH.

Madariaga Domínguez, E. (2018) «Curso OCPM - Evaluación de la Protección.»

Madariaga, E. *et al.* (2014) «NCAGS a tool for protection of maritime traffic Marine Pollution View project Biofouling View project NCAGS a tool for protection of maritime traffic». Taylor & Francis Group, pp. 978-1. Disponible en: <https://www.researchgate.net/publication/260539616> (Accedido: 18 de mayo de 2018).

Martinez Alcañiz, A. (2009) «Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar». Disponible en: http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04_premio_antonio_de_oquendo.pdf (Accedido: 7 de mayo de 2018).

Murphy, M. N. (2013) *Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*. Routledge.

NATO NATO STANDARDIZATION OFFICE (2013) «ATP-02.1 Guide to owners, operators, masters and officers.», (June).

NATO STANDARDIZATION OFFICE (2017) «ATP-02 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)», (August).

Oil Companies International Marine Forum (2011) «Best management practices for protection against Somalia based piracy».

OMI (2002) *SOLAS*.

OMI (2015) *statistics of piracy: Annual reports*. Disponible en: [http://www.imo.org/es/OurWork/Security/_layouts/15/osssearchresults.aspx?u=http%3A%2F%2Fwww.imo.org%2Fes%2FOurWork%2FSecurity&k=statisticalpiracy#k=statistics piracy](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/_layouts/15/osssearchresults.aspx?u=http%3A%2F%2Fwww.imo.org%2Fes%2FOurWork%2FSecurity&k=statisticalpiracy#k=statistics%20piracy) (Accedido: 10 de abril de 2018).

ONU (1982) «Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar». Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf (Accedido: 6 de mayo de 2018).

ONU (2005) *Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA*. Disponible en: <http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/sua-treaties.aspx> (Accedido: 6 de mayo de 2018).

ONU (2008) «Consejo de Seguridad». Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton2.pdf> (Accedido: 15 de abril de 2018).

ONU (2017) *Labor y Mandato. Órganos subsidiarios del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*. Disponible en: <https://www.un.org/sc/suborg/es/sanctions/751/semg/work-and-mandate> (Accedido: 15 de abril de 2018).

Oria Chaveli, J. M. (2018) «Curso Código PBIP - Funcionamiento del equipo y sistemas de seguridad».

Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea (2016) «Reglamento (UE) 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo». Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2016/251/L00001-00076.pdf>.

Rosas Lauro, C. (2005) «El miedo en el Perú : siglos XVI al XX», en *El miedo en el Perú. Siglos XVI al XX*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial,

p. 285. Disponible en: <https://goo.gl/4vgi42> (Accedido: 9 de abril de 2018).

Silos Rodríguez, J. M. (2010) «El Código Internacional para la Protección del Buque e Instalaciones Portuarias (PBIP).», *Revista de Publicaciones Navales*, pp. 86-94. Disponible en: <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/a19.pdf> (Accedido: 15 de mayo de 2018).

Sobrino Heredia, J. M. (2012) «Piratería y terrorismo en el mar», en *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz.*, pp. 81-148.

Urbina, J. J. (2011) «El régimen jurídico internacional de la piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el golfo de Adén.», en *La persecución de los actos de piratería en las Costas Somalíes*, p. 250.

Vega Fernández, E. (2009) «el escenario», en *Crisis somalí, piratería e intervencion internacional*. Madrid, p. 185.

ANEXO I

ANEXO I: MSC-HOA FORMATO PARA REPORTAR INCIDENTES.**MSC-HOA INCIDENT REPORTING FORM****Email to:**postmaster@mschoa.org;watchkeepers@ukmto.org;imbkl@icc-ccs.org;info@shipping.nato.int**VESSEL PARTICULARS / DETAILS :**

1	NAME OF SHIP:
2	IMO NO:
3	FLAG:
4	CALL SIGN:
5	TYPE OF SHIP:
6	TONNAGES: GRT: NRT: DWT:
7	OWNERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
8	MANAGERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
9	LAST PORT/NEXT PORT:
10	CARGO DETAILS: (TYPE/QUANTITY)

DETAILS OF INCIDENT

11	DATE & TIME OF INCIDENT:	LT	UTC
12	POSITION: LAT:	(N/S) LONG:	(E/W)
13	NEAREST LAND MARK / LOCATION:		
14	PORT /TOWN / ANCHORAGE AREA:		

15	COUNTRY /NEAREST COUNTRY:
16	STATUS (BERTH /ANCHORED / STEAMING):
17	OWN SHIP'S SPEED :
18	SHIP'S FREEBOARD DURING ATTACK :
19	WEATHER DURING ATTACK (RAIN/FOG/MIST/CLEAR/ETC, WIND (SPEED AND DIRECTION), SEA / SWELL HEIGHT) :
20	TYPES OF ATTACK (BOARDED/ATTEMPTED):
21	CONSEQUENCES FOR CREW, SHIP AND CARGO: ANY CREW INJURED / KILLED: ITEMS / CASH STOLEN :
22	AREA OF THE SHIP BEING ATTACKED:
23	LAST OBSERVED MOVEMENTS OF PIRATES/SUSPECT CRAFT:
24	TYPE OF VESSEL (WHALER, DHOW, FISHING VESSEL, MERCHANT VESSEL)
25	DESCRIPTION OF VESSEL (COLOUR, NAME, DISTINGUISHING FEATURES)
26	COURSE AND SPEED OF VESSEL WHEN SIGHTED

DETAILS OF RAIDING PARTY

27	NUMBER OF PIRATES / ROBBERS:
28	DRESS / PHYSICAL APPEARANCE:
29	LANGUAGE SPOKEN:
30	WEAPONS USED:
31	DESTINCTIVE DETAILS:
32	CRAFT USED:
33	METHOD OF APPROACH:
34	DURATION OF ATTACK:
35	AGGRESSIVE / VIOLENT:

FURTHER DETAILS

36	ACTION TAKEN BY MASTER AND CREW:
37	WAS INCIDENT REPORTED TO THE COASTAL AUTHORITY ? IF SO TO WHOM?
38	PREFERRED COMMUNICATIONS WITH REPORTING SHIP: APPROPRIATE COAST RADIO STATION/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (PLUS OCEAN REGION CODE)/MMSI
39	ACTION TAKEN BY THE AUTHORITIES:
40	NUMBER OF CREW / NATIONALITY:
41	PLEASE ATTACH WITH THIS REPORT – A BRIEF DESCRIPTION / FULL REPORT / MASTER – CREW STATEMENT OF THE ATTACK / PHOTOGRAPHS TAKEN IF ANY
42	DETAILS OF SELF PROTECTION MEASURES:

ANEXO II

ANEXO II: FORMATO ALFA. (version Excel)

Format Alfa Registration Form			
Choose Operation		ATALANTA	
* Mandatory fields			
Ship's name:*			
Flag state:*			
International Radio Call Sign (IRCS):*			
IMO No.:*			
MMSI No.:*			
Hull Number:			
Year scrapped/lost (YYYY):			
GT (Gross Tonnage):			
NT (Net Tonnage):			
Displacement:			
LOA (Length Overall)			
Beam (Max.):			
Draft (Max.):			
Inmarsat Telephone No.:			
Iridium Telephone No.:			
Cell Phone No.:			
Other Telephone No.:			
Inmarsat Fax No.:			
Inmarsat Telex No.:			
Primary contact email:*			
Secondary contact email:			
Name of the ship Owner:			
Owner's email address:			
Name of the ship's operator:			
Operator's email address:			
Operator's telephone No.:			
CSO (Company Security Officer) name:			
CSO's email address:			
CSO's telephone No.:			
Name of the ship's charterer:			
Charterer's email address:			
Cargo:			
Last port of call (LPOC):	ETD	DD/MM/YYYY 00:00 UTC	
Next port of call (NPOC):	ETA	DD/MM/YYYY 00:00 UTC	
Port of final destination:	ETA	DD/MM/YYYY 00:00 UTC	
Crew nationalities			
Crew number:		Latitude (DDMMN/S)	Longitude (DDDMMW)
Current position (Date-time, Lat, Long):*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Course (0-360):			
Passage speed in knots (0-50):*			
Entry Date and time (UTC) to Co-operation Area:*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Exit Date and time (UTC) to Co-operation Area:*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Waypoints of track through Co-operation Area?:	NO		
Freeboard of lowest accessible deck (m.):			
Security Team Onboard (Y/N)?:	NO		
Doctor onboard (Y/N)?:	NO		
Helicopter winch area (Y/N)?:	NO		
Helicopter landing area (Y/N)?:	NO		
Closed circuit television installed onboard (Y/N)?:	NO		
Has the ship a distinct piracy alarm (Y/N)?	NO		
Is there a citadel installed (Y/N)?:	NO		
Are physical barriers (barbed wire, water spray, etc) installed (Y/N)?:	NO		
Are the bridge, accommodation and poop deck protected against small arms (Y/N)?	NO		
Are access routes to accommodation and machinery spaces controlled (Y/N)?:	NO		
Any other information which may assist in counter-piracy (if applicable)?:			

ANEXO III

ANEXO III: ENTREVISTA CAPITÁN D. FIDEL FERNÁNDEZ.

- **¿Podría describir brevemente el ataque que sufrió el buque *Galicia Spirit*, el martes 25 de octubre (2016)?**

El buque fue atacado por un esquife antes de proceder en el dispositivo VTS de Bab El Mandeb. La embarcación fue detectada visualmente a unas 4 millas del buque, tenía una derrota paralela y opuesta a la del *Galicia Spirit*, cuando se encontraba al través del buque y a una distancia de 300 metros procedió hacia el buque atacándolo con ráfagas de armas automáticas, evolucionando hacia la popa del buque. Afortunadamente el buque *Galicia Spirit* pudo salir de esta situación con su tripulación sin sufrir daño alguno y sin daños.

- **Al navegar por las costas de Yemen, ¿cuál era el nivel de protección del buque?**

En ese momento el nivel de protección era ISPS nivel 2 y MARSEC nivel 2 de acuerdo con los estándares y protocolos de la compañía, añadir que se operaba aplicando e implementando medidas de protección de acuerdo con lo siguiente,

1. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy (BMP4).
2. Recomendaciones en British Admiralty Nautical Chart Q6099 Anti-Piracy Planning Chart - Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea.
3. Procedimientos de la compañía.

- **Según el plan de protección del buque, ¿cuáles eran las medidas excepcionales de protección para navegar por aguas yemenís?**

Debido al carácter confidencial, me veo obligado a ser muy escueto con la información referente al plan de protección del buque, decir que todas y cada una de las zonas sensibles del buque son controladas en su acceso y su estado es periódicamente inspeccionado.

Añadir que hay medidas excepcionales implementadas son de acuerdo con BMP4 y procedimientos de la compañía.

- **¿Se hacen simulacros o ejercicios, para estar preparados ante un ataque pirata o terrorista?**

De acuerdo con los procedimientos de la compañía, el buque está obligado a realizar un ejercicio ISPS exclusivamente antes de entrar la zona denominada High Risk Area (HRA).

- **¿Mantuvieron los piratas algún tipo de contacto con ustedes antes de intentar abordarles?**

Negativo.

- **Una vez se dieron cuenta de que iban a ser atacados, ¿qué medidas tomó para intentar evitarlo?**

Inmediatamente incrementar la velocidad, activar la alarma SSAS, servicios de emergencia de abordaje y dar la alarma general para reunir en el punto reunión designada para dicho caso de emergencia.

- **¿Cómo reaccionaron los piratas ante dicha actuación?**

En ese momento estaban abriendo fuego contra el buque.

- **¿Cuál fue el papel de la Armada, una vez se comunicó el ataque?**

Establecieron contacto con el buque al momento.

Supongo que coordinaron con el resto de las fuerzas desplegadas en la proximidad, puesto que el buque fue escoltado por un navío de guerra francés hasta las proximidades del paralelo 15 Norte en el Mar Rojo.

En el momento del ataque un patrullero de la Armada se encontraba a unas 200 millas de la situación del buque en el Golfo de Eden.

- **Como se puede ver en la imagen, actualmente ya existe un**

separador para la seguridad del tráfico marítimo en la zona donde su produjo el ataque, ¿Cree que podría haber evitado dicho acto ilícito?

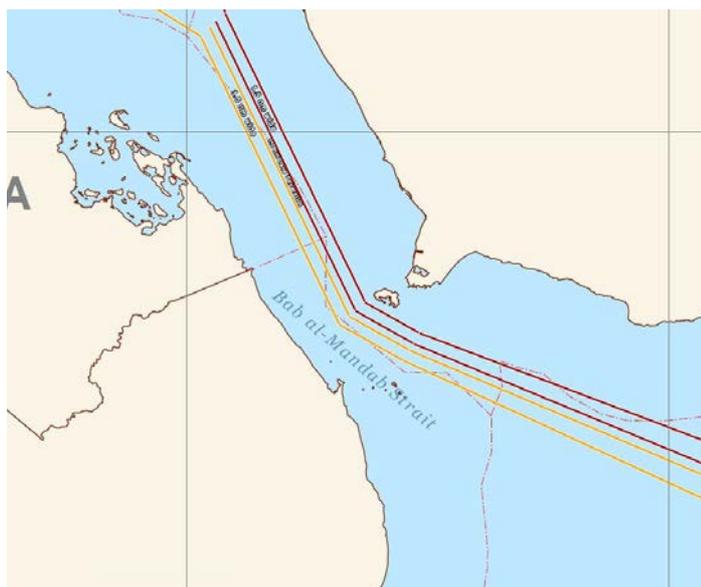
Lamentablemente no creo que el dispositivo podría haber evitado el ataque.

- **¿Cree que la coordinación entre la Armada y los buques españoles es adecuada o, por lo contrario, debería mejorar?**

La coordinación con la Armada es excelente, la Armada apoya a los buques en la zona en muchos aspectos y en dos que en mi opinión son fundamentales que es la información y la monitorización de los buques en zonas sensibles, la Armada tiene un sistema para monitorizar a los buques que se dan de alta en este sistema.

- **En el caso de que crea que debería mejorar, a través de su experiencia, ¿cómo piensa que se podría mejorar la coordinación en protección marítima?**

Mejorar es difícil pero siempre es posible, en todo caso reforzar y fortalecer los medios y elementos de comunicación e información.



ANEXO IV

ANEXO IV: AVISO RESPONSABILIDAD UC

AVISO:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.