

Amenazas protección

✦ César Augusto García Martín

Grupo de Asuntos Internacionales de la Dirección General Marítima

El concepto de seguridad en el actual contexto internacional de Globalización se ha transformado; la gran mayoría de amenazas contra la seguridad ya no se limitan a sus causas; puede decirse que especialmente por sus consecuencias, a la órbita espacial de jurisdicción de un Estado. Bajo la noción de “sociedad del riesgo mundial”, las amenazas nacionales no necesariamente se pueden resolver a nivel nacional.¹ La dinámica de los conflictos cada vez se enfoca menos a lo que las autoridades nacionales pueden hacer dentro de las fronteras y más a un llamado global respecto a lo que pueden

¹ Beck, Ulrich. La mirada cosmopolita o la guerra es la paz. Barcelona, Ediciones Paidós, 2005.

“Tradicionalmente, el mar por su inmensidad se ha visto como un espacio abierto sin barreras, en donde el libre tránsito es un principio generalizado, solamente limitado en algunas áreas de jurisdicción exclusiva que ha establecido el derecho del mar”.

contra la marítima

en un mundo globalizado

aportar los demás para el manejo de las situaciones conflictivas dentro de las fronteras de otros.

Para el caso de las amenazas que se desarrollan en el ámbito marítimo esto es aún más válido. Tradicionalmente, el mar por su inmensidad se ha visto como un espacio abierto sin barreras, en donde el libre tránsito es un principio generalizado, solamente limitado en algunas áreas de jurisdicción exclusiva que ha establecido el derecho del mar. Por ello la globalización entendida como la interdependencia de esferas nacionales en un espacio transnacional no limitado, es un contexto en el que desde hace ya bastante tiempo el sector marítimo está inmerso.

Con este escenario, las amenazas que actualmente afectan la seguridad o protección en el mar, tienen también ese carácter transnacional. A continuación se describirán brevemente las que más sobresalen.

Piratería y actos de robos a mano armada

La piratería resulta ser la amenaza de más tradición para la navegación marítima. Actualmente, resulta muy importante distinguir los actos de piratería de los puramente considerados como robos a mano armada. De acuerdo con la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, en general constituye piratería todo acto ilegal de violencia, detención o depredación dirigido contra buque o aeronave en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.² Por su parte, los robos a mano armada son las accio-

nes perpetradas contra los buques,³ las personas o bienes a bordo de éste, dentro de las áreas jurisdiccionales marítimas de un Estado.⁴

En ambas circunstancias generalmente se utilizan embarcaciones rápidas y pequeñas, con hombres que portan armas blancas o de fuego ligeras, pero en algunos casos están dotados de armas automáticas. En la mayoría de los casos reportados, estos delincuentes saquean el buque, amedrentan y roban a tripulantes y pasajeros retirándose luego, ocurriendo las situaciones más graves cuando hieren o asesinan a sus víctimas, incurriendo en algunos casos en el secuestro. Dentro de sus blancos favoritos están los remolcadores, los buques tanques y portacontenedores, por ser embarcaciones lentas y fáciles de abordar, además de contener cargas de gran valor y de fácil estiba.

La piratería y los actos de robo a mano armada se han convertido en una amenaza presente en muchos lugares del mundo. Por esta razón la Organización Marítima Internacional, OMI, en su ardua labor de prevenir y suprimir estos actos, ha publicado normas que contienen precauciones y recomendaciones a los gobiernos, propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulación, con el fin de mejorar la protección de los buques y los puertos.⁵

Las áreas más atacadas por la piratería suelen ser las cercanas a zonas de confluencia del tráfico marítimo. A

² Artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

³ Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (Res. A. 922(22), anexo, párrafo 2.2)

⁴ Agozino C, Adalberto. Piratería marítima. Consultado en: <http://www.vozal-mundo.com/index.php?id=750>. Enero 14, 2006.

⁵ Información recopilada de los informes sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques MSC.4/Circ. 73, 8 agosto 2005; MSC.4/Circ. 86, 31 mayo 2006; MSC.4/Circ. 88, 27 julio 2006.

su vez, los actos de robo a mano armada se presentan en la mayoría de los casos, cuando los buques están atracados o fondeados. Las zonas que continúan siendo más afectadas en su orden son: el Lejano Oriente, en particular el Mar de la China Meridional y el Estrecho de Malaca, África Occidental, el Caribe, el Océano Índico, África Oriental y América del Sur. Colombia ha registrado actos de robo contra los buques en Buenaventura, Cartagena y Barranquilla.⁶

Según el más reciente informe de la OMI sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques desde enero hasta septiembre de 2006, el número de actos ascendió a 176. De acuerdo con el balance general presentado por esta Organización, desde 1984 hasta finales de septiembre de 2006, se observa un total de 4.169 actos de piratería, robos a mano armada y tentativas de ataque perpetrados contra los buques.

Una de las grandes dificultades que se tiene para combatir esta amenaza, es el bajo índice de denuncias frente a las que deberían hacer oportunamente los capitanes y propietarios de los buques. Se considera que la legislación existente es suficiente, no obstante, la solución a este problema será posible con la cooperación y apoyo de todos los actores tanto estatales como privados que intervienen en la actividad marítima.

Tráfico ilegal de migrantes por mar

El tráfico ilegal de migrantes por mar es una grave amenaza contra la protección marítima; en ella incurren generalmente grupos de personas que con el consentimiento y autorización de la tripulación o parte de ésta, del propietario o cualquier persona responsable de la embarcación, la abordan a cambio del pago de un dinero con la finalidad de inmigrar ilegalmente hacia otro país. Las embarcaciones que estas personas generalmente utilizan son pequeñas con motor intraborda y extraborda, botes inflables y buques pesqueros.

Dentro del Protocolo de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire del año 2000, en lo que respecta al tráfico ilícito de migrantes por mar, se menciona que los Estados Parte deberán cooperar para prevenir y reprimir esta práctica de conformidad con el derecho internacional del mar. A su vez, se hace referencia a distintas disposi-

ciones que deben adoptar y cumplir los Estados Parte si sospechan, con motivos razonables de algún buque o embarcación, así como de las medidas fronterizas y seguridad y control que los Estados están comprometidos a ejercer.

La OMI, con el fin de prevenir y suprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el transporte de migrantes ilegales a bordo de embarcaciones, ha emanado normatividad invitando a los gobiernos a recopilar información de los buques sospechosos y tomar las medidas para enfrentar esta problemática. De acuerdo con las estadísticas de la propia OMI correspondientes a 2005, se habían notificado a la Organización 247 incidentes relacionados con 17.513 emigrantes procedentes de 45 países de los cuales, 9.071 eran de Oriente Medio, 6.125 de países africanos, 492 de Asia, 86 de Europa y 1.749 de procedencia desconocida. A su vez se señaló que se recibieron 112 informes, entre 2000-2006, relacionados con 12.468 emigrantes presentados en áreas marítimas de Ecuador, Italia y Turquía. Los lugares más frecuentes para el tráfico ilícito de migrantes por mar son en la zona del Mediterráneo son: Italia, Grecia y Turquía. Paralelamente, en América Latina: Ecuador, Costa Rica y Guatemala.

Polizones

De acuerdo con la OMI, un polizón se define como la persona oculta en un buque o en la carga, embarcada sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable del buque, que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón a las autoridades pertinentes.⁷

El polizonaje está vinculado a la inmigración ilegal. Este tipo de actos es efectuado generalmente para escapar de las condiciones sociales y económicas que se sufren en algunas regiones o países; en su mayoría, parten en busca de mayores oportunidades y mejor calidad de vida.

Los polizones son encontrados en lugares sellados, en condiciones de deshidratación e hipotermia y en muchas ocasiones muertos por inanición, aplastamiento, asfixia o ahogamiento. Estas personas suelen estar indocumentadas con el fin de no ser identificadas y evitar su repatriación.

6 Ibid

7 Resolución OMI A.871(20) "Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje".

En cuanto a la legislación internacional sobre esta práctica existe el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 y sus enmiendas de 2001, en donde se incorporan una serie de prácticas recomendadas con relación a las medidas preventivas del embarque clandestino, tratamiento del polizón, desembarco, y gastos. A su vez la OMI, a través de circulares y resoluciones brinda a los gobiernos las directrices necesarias para resolver de un modo aceptable y humanitario esta práctica, invitando a cooperar entre sí e incorporar estas orientaciones en los ordenamientos internos de cada país. Desafortunadamente, estas recomendaciones por carecer de obligatoriedad no han sido aplicables en varios Estados.

De acuerdo con la OMI, desde 1998 se han notificado 2.532 casos, descubriéndose 7.934 polizones. Se han dado diversos casos de polizones procedentes de Liberia, España, República Dominicana entre otras nacionalidades. En Colombia la situación no difiere de las anteriores. Se han hallado polizones quienes de manera ilegal intentan entrar a los buques mercantes en las instalaciones portuarias o los accesos marítimos, especialmente de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Turbo.

Tráfico ilegal de drogas por mar

Dentro de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988, se hace alusión a esta amenaza considerándola como una actividad delictiva internacional y un peligro de incalculable gravedad que socava las economías lícitas, amenaza la estabilidad, la seguridad y la soberanía de los Estados y por esta razón su supresión debe ser responsabilidad colectiva de todos ellos y merece una cooperación internacional.⁸

8 Centro de Información de Las Naciones Unidas para México, Cuba y República Dominicana. Asamblea General de las Naciones Unidas. Sesión Especial sobre el Control Internacional de Drogas. Nueva York, 8 - 10 de junio de 1998.

Se estima que más del 90% del volumen de cocaína que hace tránsito por vía marítima, se transporta a bordo de medios marítimos comerciales constituido por el transporte multimodal de carga, y no comerciales como los buques pesqueros y lanchas rápidas. Las repercusiones de esta amenaza para el sector marítimo comercial radican en que debido a los inmensos volúmenes de carga y por ende el gran número de buques, la vulnerabilidad es muy alta para que las sustancias ilegales se oculten entre la carga legítima, haciendo más difícil su erradicación.

Dentro de la legislación pertinente a esta amenaza podemos encontrar, de igual forma, resoluciones de

“En Colombia la Estrategia Naval de la Armada Nacional, considera como punto central la lucha frontal contra este flagelo, que con el apoyo de autoridades nacionales y de otros países ha permitido desarrollar con éxito operativos para dismantelar y debilitar a las grandes organizaciones del narcotráfico”.

la OMI para reprimir y suprimir el contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional; el Acuerdo Marítimo para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar del 1997 entre Gobierno el de Colombia y el de Estados Unidos, cuya finalidad es detectar y localizar las naves y aeronaves sospechosas ubicadas en aguas territoriales y en su espacio aéreo; y la Convención de Viena de 1988 sobre Trá-



fico ilícito de Estupefacientes y Substancias Psicotrópicas.⁹

En Colombia la Estrategia Naval de la Armada Nacional, considera como punto central la lucha frontal contra este flagelo, que con el apoyo de autoridades nacionales y de otros países ha permitido desarrollar con éxito, operativos para dismantelar y debilitar a las grandes organizaciones del narcotráfico.

Por otra parte, Dimar regula aspectos de la actividad marítima en aguas jurisdiccionales colombianas, controlando y vigilando naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales colombianas.

Terrorismo marítimo

El terrorismo es la amenaza a la seguridad de los Estados que más se manifiesta bajo un carácter global. En el ámbito marítimo se refiere a la serie de actividades terroristas, en donde se usan buques o embarcaciones en contra de los mismos buques, instalaciones portuarias o plataformas fijas en el mar o en el puerto, así como en contra de pasajeros y tripulaciones.¹⁰

Con el propósito de reglamentar estos actos, la OMI ha publicado resoluciones para prevenir actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de los pasajeros y la tripulación. Para ello se estableció el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) de 2004, con el fin de prepararse contra ataques terroristas y las demás amenazas a la protección marítima; también está el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA), los cuales fueron adoptados por



la OMI en 1988 y complementados más adelante con los Protocolos del 2005.

Aunque no son muchos los actos de terrorismo marítimo comparativamente con los presentados en el sector aéreo, sí han existido hechos vinculados al terrorismo marítimo alrededor del mundo que datan desde 1975 hasta la actualidad. Los más publicitados han sido el secuestro del crucero italiano Achille Lauro en 1985, el ataque suicida contra el destructor de la marina norteamericana USS Cole sucedido en Yemén en el año 2000 y el abordaje al buque tanque Limburg, de registro francés por un bote inflable cargado con explosivos en 2002.

Estos ataques sirvieron para despertar las alertas de las autoridades del mundo, y demostrar la vulnerabilidad de los buques y puertos hacia eventuales actos terroristas que amenazarán a la protección marítima.

Conclusión

El negocio marítimo es tal vez una de las actividades humanas más transnacionalizadas de tiempo atrás y consonante son con esta naturaleza, las amenazas que actualmente afectan la protección en el mar y que también tienen este carácter. Resulta evidente que si bien algunas de estas amenazas que hoy en día afectan al sector tienen un asidero nacional, sus efectos se trasladan al ámbito transnacional, forzando que para su efectivo control deban manejarse instancias que desbordan el manejo nacional y hacen necesario el concurso de autoridades, organizaciones internacionales y actores no estatales de diversas nacionalidades, consolidando el término de “responsabilidad compartida” que Colombia ha liderado a nivel internacional especialmente para lo relacionado con el problema mundial de las drogas. 🐦

CURRICULUM

César Augusto García Martín. Profesional en relaciones internacionales del Grupo de Asuntos Internacionales de la Dirección General Marítima.