

Los conflictos en el mar. Una visión en los inicios del siglo XXI

MSc. Enrique R. Martínez Díaz

Centro de Investigaciones de Política
Internacional.

Resumen:

Las guerras y conflictos se han multiplicado en el Siglo XXI. La superficie marina es algo más del 70 % del planeta, en la que se realiza una parte importante de la actividad humana: la pesca, el transporte de personas y bienes materiales, el turismo, la explotación de yacimientos submarinos, la producción de energía eléctrica, etc. La mayor parte del comercio mundial se mueve por rutas marítimas, fundamentalmente entre grandes centros económicos. Los principales acontecimientos que afectan el escenario marítimo son: guerras u otras acciones militares; disputas por la soberanía de regiones marítimas; la apropiación por parte de Estados poderosos de regiones marítimas o costeras; la piratería; actividades ilegales, como: tráfico de estupefacientes, tráfico de personas, el contrabando, la pesca o caza ilegal, la extracción ilegal de recursos minerales, vertimiento de residuos tóxicos, la acumulación de desechos en la superficie marina, etc. Importantes documentos, como la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de Derechos del Mar, son instrumentos para garantizar un

racional empleo del Mar en beneficio de toda la Humanidad.

Palabras clave:

Convención de Derechos del Mar, Mar Territorial, Libertad de Navegación, Piratería, Poder Naval, Rutas marítimas.

Abstract:

Wars and conflicts have multiplied in the 21st century. The sea surface is just over 70% of the planet, where a significant part of the human activity is carried out: fishing, transport of people and material goods, tourism, exploitation of submarine deposits, production of electric energy, etc. Most of the world trade moves by sea routes, mainly between great economic centers. The main events that affect the maritime scene are: wars or other military actions; disputes over the sovereignty of maritime regions; the appropriation by powerful states of maritime or coastal regions; piracy; illegal activities such as: drugs trafficking, human trafficking, smuggling, illegal fishing or hunting, illegal extraction of mineral resources, dumping of toxic waste, accumulation of waste on the sea surface, etc. Important documents, such as the Charter of the United Nations and the Convention on the Law of the Sea, are instruments to ensure a rational use of the sea for the benefit of all humanity.

Key words: *Convention on the Law of the Sea, Exclusive Economic Zone, Freedom of Navigation, Naval Power, Piracy, Sea routes, Territorial Sea.*

Introducción

La conclusión de la llamada Guerra Fría no trajo una era de paz y estabilidad para la humanidad, como algunos suponían; por el contrario, las guerras y conflictos se han multiplicado en toda la extensión planetaria. Siendo la superficie marina un poco más del 70% de la del planeta, es lógico que muchos de esos conflictos incidan en áreas marítimas.

Por otra parte, es de sobra conocido que la mayor parte del comercio mundial se mueve por las rutas marítimas (diferentes fuentes difieren en los estimados, pero nunca asignan un porcentaje inferior al 85% al transporte de cargas de diferentes tipos por esa vía), mayormente entre los grandes centros económicos: EE.UU., Europa y el Este de Asia. También en los mares tiene lugar la pesca, el transporte de personas, actividades turísticas, la explotación de yacimientos, la producción de energía eléctrica, etc. Es, por tanto, de vital importancia para los Estados todo lo relacionado con los océanos y mares.

Los principales acontecimientos que pueden afectar la estabilidad y autodeterminación de los Estados, relacionados con el medio marítimo, son:

- El desarrollo de guerras que tengan como escenario, total o parcial, los mares y océanos, incluyendo las aguas territoriales, las zonas marítimas exclusivas o las principales rutas de navegación internacional (incluyendo canales y estrechos).

- Otras acciones de carácter militar como son: maniobras y ejercicios militares; acciones de patrullaje o espionaje; experimentos y/o pruebas de armamentos y/o sistemas de armas (incluyendo las nucleares); acciones de apoyo y/o abastecimiento a grupos ilegales o fuerzas combatientes en regiones costeras o próximas a la costa por parte de estados y/o grupos de estados, grupos ilegales, empresas transnacionales, etc.
- Las disputas entre estados por la soberanía de regiones marítimas, islas o archipiélagos, especialmente aquellas que se encuentran en las rutas de navegación internacional, o próximas a las mismas.
- La apropiación por parte de Estados más poderosos de regiones marítimas o costeras, incluyendo las aguas territoriales, las zonas marítimas exclusivas o las principales rutas de navegación internacional.
- La piratería.
- El empleo por Estados, grupos paraestatales, empresas multinacionales, organizaciones mafiosas o delincuentes independientes de las aguas territoriales, las zonas marítimas exclusivas o las principales rutas de navegación internacional para actividades ilegales, como son el tráfico ilegal de estupefacientes, el de personas, el comercio ilegal de bienes (contrabando), la pesca o caza ilegal, la extracción ilegal de recursos minerales de los fondos marinos, el vertimiento de residuos tóxicos, la acumulación de desechos en la superficie marina (del cual se

conoce que hay ya extensas regiones oceánicas llenas de basura flotante, en especial en el Océano Pacífico), etc.

Trataremos estos dilemas del mundo contemporáneo luego de examinar la legislación instituida para enfrentarlos.

Legislación para el medio marítimo y su aplicación por parte de los Estados

Aunque las leyes, los tratados y los diferentes acuerdos que se suscriben entre los Estados u otras partes se hacen generalmente con la esperanza de que sean honrados, la realidad muchas veces nos muestra que algunos países, cuando sus intereses entran en contradicción con lo legítimo o concordado, sencillamente lo violan todo con tal de obtener algún beneficio. De tal forma, sobre todo las grandes potencias son célebremente conocidas. Ejemplos de tal conducta pudieran registrarse con más volúmenes que la *Encyclopaedia Britannica*. A esto podemos añadir que en la presente etapa del Imperialismo Globalizado Transnacional, los monopolios internacionales, muchas veces más acaudalados que la mayoría de las naciones del planeta, en nombre de la sagrada obtención de ganancias, violan de forma fragante las normas internacionales, trasgreden la soberanía de los Estados y contaminan al planeta, bajo la protección de la superpotencia, sus satélites de la OTAN y otros aliados.

En aguas abiertas, lejos de la jurisdicción de los Estados, o al menos de la fiscalización directa de las autoridades, los comandantes o capitanes de los buques ejercen autoridad de forma autónoma; si es un buque de guerra, esta autoridad está reforzada por las armas que porta. El país que más y mayores buques de guerra posea, se ha arrogado históricamente el derecho de regir como autoridad de última instancia los asuntos marinos. Tal fue el caso de la Gran Bretaña, la histórica Reina de los Mares, y es el caso actual, en el que Estados Unidos despliega sus flotas de guerra por el Océano Mundial y ejerce presión sobre disputas por zonas marítimas muy lejos de sus costas, como es el caso del Mar Meridional de China.

Como se conoce, a partir de los preceptos aprobados en la Carta de las Naciones Unidas, se han elaborado a nivel planetario muchos documentos, que sirven (o deben servir) como base para regular las relaciones entre los Estados. Al efecto, son muy importantes los artículos No. 1 y 2 del Capítulo No. 1 de dicha Carta, que establece el papel de los Estados a nivel internacional, y sus prerrogativas, siendo de especial importancia lo establecido sobre la igualdad soberana de los Estados (cosa que, como se sabe, solo se aplica a los poderosos, pues estos violan generalmente los de los más pequeños o débiles). Igualmente está reflejado el de la solución pacífica de la controversias, hecho que tampoco se cumple totalmente, especialmente si una de las partes es mucho más fuerte militarmente que la

otra, o es apoyada por otra, sobre todo por EE.UU. y la OTAN (con los ejemplos de la Guerra de las Malvinas de 1982 y las intervenciones en Granada, Panamá y Yugoslavia consideramos es suficiente).

En la propia Carta de las Naciones en también muy importante el Capítulo VII «Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamiento de la paz y actos de agresión», este ha sido aplicado en ocasiones; normalmente, las grandes potencias, y especialmente EE.UU., se acogen al mismo cuando le es conveniente (por ejemplo, en los casos de 1950 previo a la Guerra de Corea, o 1991 cuando la invasión iraquí a Kuwait), pero cuando no logran el apoyo en la ONU se arrojan el derecho de actuar de forma independiente, como sucedió cuando la invasión norteamericana a Irak en el año 2003. En muchas ocasiones, se exceden o sobrepasan los contenidos de las resoluciones del Consejo de Seguridad, como en los casos de Afganistán en el año 2001 y Libia en el pasado año 2011.

Los principales documentos de carácter internacional que regulan la actividad marítima internacional son:

- *La Convención de Derechos del Mar* (que sustituyó a las *Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar*, de 29 de abril de 1958), fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay (Jamaica), en la 182^a

sesión plenaria de la *III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60ª ratificación (realizada por Guyana).

- El *Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar*, que fue aprobado en Junio de 1994 (y que sustituyó al llamado *Manual de Oxford sobre las leyes de la guerra naval que rigen las relaciones entre beligerantes*, aprobado en 1913).

En el caso de la Convención de Derechos del Mar,¹ la misma establece, de forma bastante exhaustiva a nuestro criterio, las normas que deben cumplir los Estados, las empresas y demás actores en el entorno marítimo, así como los derechos y obligaciones de los mismos; esta convención tiene una gran amplitud y abarca en sentido general los aspectos más importantes que permiten que sean respetados los derechos e intereses de todas las naciones y los de la humanidad en sentido general. No obstante, lamentablemente, la práctica de su aplicación es la que parece no ser ni equitativa ni justa.

Uno de los artículos que a nuestro juicio es más importante, y que no se aplica totalmente, es el Artículo 301 de la parte XVI, que expresa la utilización del Mar para fines pacíficos; en igual sentido se expresa el Artículo 88 de la Parte VI, que se refiere a la

legislación en Alta Mar, o sea, en las aguas internacionales.

Las naciones más poderosas, según dijimos anteriormente, y sobre todo aquellas que poseen las flotas militares más numerosas, como regla utilizan el mar como extensión de su poder: emplean el mar para ejercicios militares; desde el mismo exploran a sus adversarios; despliegan sus agrupaciones navales en aquellas regiones donde consideran deben proteger sus intereses; desde el mar han lanzado agresiones contra estados más débiles, con o sin la aprobación o el apoyo de la ONU o de otras naciones; existen múltiples ejemplos, pero queremos exponer solo uno: en 1981 buques y aeronaves de la Sexta Flota norteamericana irrumpieron en el Golfo de Sirte (también conocido como Golfo de Sidra),² que Libia reclamaba como aguas propias, basándose en la aplicación del concepto de la línea base recta, Artículo 7 de la Convención, y realizaron un ejercicio naval denominado Libertad de Navegación (*Freedom of Navigation*); aun cuando ciertamente el Estado árabe se excedía bastante del límite establecido de 12 millas para el mar territorial, esto no perjudicaba, ni la soberanía de ningún otro Estado ni la libertad de navegación internacional, ya que el único país ribereño de dicho golfo es Libia, y solo se puede utilizar para navegar hacia o desde puertos de esa nación. Por tanto, los buques de guerra y las aeronaves de

¹ También conocida como Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar.

² Este hecho se conoce internacionalmente como el Incidente del Golfo de Sirte.

combate yanquis no podían invocar ni el derecho de paso inocente ni el de tránsito, y mucho menos tenían derecho a realizar ejercicios militares en dicha área; se produjeron enfrentamientos con las fuerzas aéreas libias, en los cuales se impuso la superioridad tecnológica norteamericana; tal agresión quedó impune.

Algunos elementos que se aplican según las capacidades de los Estados, son los establecidos en la Parte 2, sobre los derechos de los Estados ribereños; cuando el Estado es débil, o está en situación de trastorno por diferentes causas (como es el caso actual de Somalia, que lleva más de 20 años de ingobernabilidad), las grandes empresas (como las empresas pesqueras europeas, sobre todo españolas, por ejemplo) utilizan los recursos económicos de las aguas territoriales o de las Zonas Económicas Exclusivas sin la debida autorización, y muchas veces, bajo la protección de sus flotas de guerra. De igual forma, empresas transnacionales hacen vertimientos de residuos tóxicos de forma subrepticia, y otras acciones delictivas semejantes.

También los derechos de Paso Inocente y Paso de Tránsito son violados por las grandes naciones, que se arrogan el derecho de interceptar buques que navegan bajo las banderas de determinados países que no son del agrado de la superpotencia (como es el caso de la República Popular Democrática de Corea) y pretenden inspeccionarlos bajo acusaciones de toda índole. De igual forma,

bajo el pretexto de proteger la navegación internacional, introducen sus buques de guerra en mares interiores de los cuales no son ribereños, como por ejemplo en el Golfo Árabe Pérsico, donde se desplegaron buques de guerra de varios países cuando la guerra entre Irán e Irak entre 1980 y 1988; ese despliegue generó varios incidentes, el más letal de todos fue el derribo por un buque de guerra norteamericano de un avión de pasajeros iraní en 1987; de igual forma, un avión de combate iraquí atacó de forma equivocada un buque de guerra norteamericano en 1988.

Otro ejemplo de cómo no se respetan los derechos en el mar es el del ataque israelí en aguas internacionales a la llamada Flotilla de la Libertad el 31 de Mayo de 2010. Este pretendía llevar ayuda humanitaria a la población palestina cercada en la franja de Gaza.

Respecto al Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, debe decirse que fue elaborado por un grupo importante de juristas y expertos internacionales, sirve para complementar la Convención de los Derechos del Mar y las normas de los Protocolos de Ginebra sobre el Derecho Internacional Humanitario. Esta legislación es indudablemente un complemento significativo a la Convención de Derechos del Mar, y su texto sirve como base para regular el comportamiento que debieran tener los Estados durante los conflictos en el mar. Lamentablemente, eso no su-

cede así, y las violaciones son constantes. La mayor parte de los ejemplos que expusimos en la parte anterior de este trabajo se ajustan perfectamente a las violaciones del Manual de San Remo.

Debe decirse que, aparte de la legislación instituida, la ONU tiene una estructura para regular el tráfico marítimo, debido a la enorme importancia del mismo para el comercio, sobre todo de materias primas e hidrocarburos. Esta es la Organización Marítima Internacional, conocida por sus siglas OMI, que fue fundada el 6 de Marzo de 1948 y cuya sede se encuentra en Londres.

Pretensiones hegemónicas de Estados Unidos

Los detentores del poder en las diferentes etapas del desarrollo humano han tratado de controlar para su provecho los recursos marítimos y las rutas comerciales estratégicas, extendiendo su dominio sobre las superficies marinas de diferentes formas, pero sobre todo mediante la fuerza. No es ocioso recordar que los antiguos romanos denominaron *Mare Nostrum* al Mar Mediterráneo, que la Gran Bretaña fue denominada durante siglos «la Reina de los Mares», como ya se dijo (en el centro de Londres se encuentra una columna con la estatua del almirante Horatio Nelson), y que actualmente la principal potencia hegemónica tiene asignadas responsabilidades a sus Flotas Navales en todos los océanos conocidos. EE.UU. no es la excepción en la lista de potencias mundiales.

Desde finales del siglo XIX, los principales teóricos norteamericanos, encabezados por el Contralmirante Alfred T. Mahan, insistieron en la importancia del poder naval para asegurar los objetivos de dominio de esa nación. Actualmente, la Marina de Guerra de los EE.UU. es la mayor del planeta y la única que opera en todos los océanos, teniendo designadas las llamadas *flotas numeradas* (que son los componentes navales de los Comandos Unificados) para ejercer el dominio sobre la superficie acuática del planeta.

EE.UU., conjuntamente con sus aliados de la OTAN, se arroga el derecho de ejercer el control de la navegación en esos océanos, asignándose la función de garantes de la viabilidad del tráfico internacional en las diferentes rutas marítimas, para lo cual sus agrupaciones navales se desplazan regularmente por las mismas, realizan ejercicios militares independientes o de forma combinada con países aliados, o interviene abiertamente en áreas bajo litigio, como, por ejemplo, en el caso del Mar Meridional de China.

Demostrativo de esto es el convenio hecho con Singapur para el despliegue de Buques de Combate de Litoral norteamericanos en esa ciudad-estado, en la base naval de Changi, bajo el pretexto de combatir la piratería. Estos buques pueden realizar otras misiones que van desde exploración, seguimiento de submarinos, apoyo a fuerzas de operaciones especiales, etc. De esa manera EE.UU., que no es un país pertene-

ciente a la región, sitúa buques de guerra de su bandera en el control del acceso al Mar del Sur de China, por donde circula una parte importante del tráfico marítimo hacia o desde el Este de Asia, y donde se dice además que existen importantes reservas de hidrocarburos en los fondos marinos.

Para argumentar nuestros planteamientos de que el gobierno de EE.UU. pretende controlar a su beneficio el mar mundial, nos remitimos a lo siguiente: en septiembre del año 2005 fue enunciada la llamada Estrategia Marítima para la Seguridad Nacional,³ la cual en su encabezamiento, enfatiza que la seguridad nacional y económica de Estados Unidos depende en un modo sustancial del empleo seguro de los océanos mundiales. Esto se corresponde con los conceptos geopolíticos de la época de Mahan, que insistía en el carácter marítimo de Estados Unidos, potencia que tiene costas en los dos principales océanos: Pacífico y Atlántico. Esta estrategia (un documento de 31 páginas en formato PDF) insiste en la concepción de que el océano mundial es uno solo, ya que las aguas cubren de forma continua más de las dos terceras partes de la superficie del planeta; que sobre la mayor parte de esta superficie líquida ningún estado ejerce jurisdicción, y que por la misma transita cerca del 80% de todo el comercio mundial.

Al hacer referencia a que existen una serie de amenazas al empleo seguro de los mares, en el documento se establece que la Seguridad Marítima es necesaria para:

- Asegurar la libertad de los mares.
- Facilitar la libertad de navegación y comercio.
- El avance de la prosperidad y la libertad.
- Proteger los recursos de los océanos.

Más adelante, en esta estrategia se hace referencia a las amenazas a la seguridad marítima, las que son determinadas en:

- Amenazas de Carácter Estatal (países que amenacen a EE.UU. desde o en el mar, incluyendo el empleo de las Armas de Destrucción Masiva).
- Amenazas de Carácter Terrorista.
- Amenazas del Crimen transnacional y la piratería.
- Destrucción medioambiental.
- Emigración ilegal por mar.

La Estrategia de Seguridad Marítima establece que los Objetivos de la misma son:

- Prevenir ataques terroristas, actos criminales y hostiles.
- Proteger Centros Poblacionales e Infraestructuras críticas relacionadas con el mar.

³ The National Strategy for Maritime Security. Washington DC, September 2005. En: www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/HSPD13_MaritimeSecurityStrategy.pdf.

- Minimizar los daños y agilizar la recuperación.
- Salvaguardar el océano y sus recursos.

Para ello, los EE.UU. planifican ejecutar cinco acciones principales:

- Incrementar la cooperación internacional.
- Maximizar el conocimiento del dominio marítimo.
- Insertar la Seguridad dentro de las Prácticas Comerciales.
- Desplegar una Seguridad escalonada.
- Asegurar la continuidad del Transporte Marítimo.

Para el cumplimiento de tales tareas (que incluyen en sí un sistema de tareas cada una) los norteamericanos idean involucrar a sus aliados de forma tal que prácticamente las flotas navales de los demás países del mundo queden bajo el mando de la Marina de Guerra de EE.UU. (US Navy.)

Las intenciones de los norteamericanos pueden explicarse analizando lo dicho en el año 2006 por el (entonces) Jefe de Operaciones Navales norteamericano, Almirante Michael G. Mullen (posteriormente fue Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, hasta mediados del año 2011), el cual explicó en un Simposio desarrollado en Newport, Rhode Island, la idea de una Marina de Guerra In-

ternacional de 1000 buques, con representantes de las marinas de guerra y servicios de guardacostas de 72 países aliados, y que ahí comprendió que prácticamente ya eso era una realidad, gracias a las operaciones combinadas que realiza la US Navy con muchos de sus aliados. Dijo el almirante Mullen:

(...) Mi tópico fue «Estableciendo una Red de Trabajo Global de las Naciones marítimas por un Dominio Marítimo libre y seguro». Y cuando dije a los participantes que imaginaran una fuerza marítima internacional de 1000 buques — todas las marinas de guerra y servicios de guardacostas trabajando juntas para enfrentar los desafíos de una nueva era —, yo comprendí que estaba deviniendo en una realidad ante mis propios ojos. Ahí se estaban desarrollando discusiones para incrementar la cooperación regional en el enfrentamiento a la piratería, el terror, y la proliferación de las armas de destrucción masiva. Ahí hubo testimonios de la OTAN, de las marinas de la ASEAN, de Sudamérica y de África. Y se me ocurrió que eso precisamente es lo que significa el Poder Naval en el Siglo XXI. *La US Navy ha tomado el liderazgo de una fuerza global marítima para bien, y hay muchas naciones decididas e impacientes por hacer su parte.*⁴ (subrayado por el autor).

⁴ «Statement of Admiral Michael G. Mullen, Chief on Naval Operation, Before de House Armed Services Committee», 01 March 2006. En: www.navy.mil/mullen060301-posture.pdf.

Comercio marítimo

Otro elemento a tener en cuenta es que el transporte marítimo domina el comercio internacional de bienes lícitos, pero también el de los ilícitos. La mayoría de las incautaciones y de los envíos sospechosos de equipo militar y productos de doble uso (bienes que tienen potencial aplicación tanto civil como militar, incluso en el desarrollo de armas de destrucción masiva y misiles) tienen como origen o destinatarios a países bajo embargos, bloqueos o restricciones. Por ejemplo, es el principal medio de entrega de los envíos de armas convencionales a los actores involucrados en los conflictos en África.

El transporte marítimo desempeña también un papel importante en los flujos mundiales de estupefacientes y precursores químicos asociados. También es el principal modo de transporte de otros productos ilícitos y potencialmente desestabilizadores, tales como tabaco, combustibles, y productos falsificados

Una razón por la cual el transporte marítimo ofrece las mayores posibilidades para el tráfico de productos desestabilizadores es que es más difícil para supervisar y controlar por los Estados que cualquier otro medio de transporte internacional. La competencia en materia de la marina mercante en aguas internacionales recae en el Estado de abanderamiento de un buque y, como consecuencia, los buques sospechosos de transportar mercancías ilegales no pueden ser abordados y los productos incauta-

dos sin el acuerdo previo del Estado cuya bandera portan. La mayoría de los barcos que participan en el transporte de equipos militares, productos de doble uso y estupefacientes navegan bajo las llamadas banderas de conveniencia y están registrados en Estados con poca regulación y control de sus flotas comerciales. Sin embargo, los propietarios de los barcos son principalmente empresas con sede en Estados miembros de la Unión Europea (UE), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Los tipos de buques más comunes utilizados en el comercio ilegal de equipos militares desestabilizadores, productos de doble uso y el tráfico de narcóticos son buques de carga general y portacontenedores.

La bandera de conveniencia implica la matriculación de buques mercantes, generalmente graneleros o supertanqueros, en países cuya legislación resulta conveniente para el propietario o armador, desde el punto de vista económico. Es interesante hacer notar que los buques que enarbolan estas banderas no integran la economía de dichos países, no sirven a su comercio exterior, ni son para ellos productores de divisas, solo abonan la tasa de inscripción en el registro correspondiente. Esta circunstancia, hace que no toquen con regularidad puertos del país de la matrícula, lo que impide el control o inspección de los buques por parte de la autoridad de ese Estado, lo que de-

termina la necesidad de delegar esa importantísima tarea. A principios de la década del cincuenta del siglo XX, estas banderas representaban el 5% del tonelaje mundial, en 1960 el 15%; en 1980 el 25%, mientras que en la actualidad se aproxima al 50%. No obstante, el 70% de los acaecimientos de la navegación son producidos por buques de estas banderas, lo que hace pensar a la comunidad internacional sobre la necesidad de un control técnico más estricto. Las banderas de conveniencia son empleadas también por buques de pesca que operan en aguas internacionales.

Los principales países que expende las licencias de bandera de conveniencia son (se incluyen posesiones que son miembros de la Mancomunidad Británica): Panamá, Liberia, Gran Bretaña, Hong Kong, Filipinas, Isla de Man, Bermudas, Gibraltar, Islas Caimán, Bahamas, Chipre, Vanuatu, Sierra Leona.

Disputas militares y territoriales

Los océanos y mares han sido escenarios de importantes eventos bélicos, tanto durante las llamadas Guerras Mundiales como otras guerras de menor dimensión, conflictos locales, etc. La profusión de guerras en el actual contexto internacional incide sobre la aplicación del Derecho del Mar. Si el paso inocente o libre, la utilización de plataformas fijas y marinas y el desplazamiento entre los continentes son utilizados con mayor frecuencia para la piratería, el tráfico ilícito de estupefacientes y la apropiación

indebida de la fauna y los hidrocarburos, también son usados para fines militares.

La declaración de regiones marítimas y costeras como zonas de guerra afecta las actividades económicas que se desarrollan en esos entornos o sus proximidades; los buques mercantes o de otro tipo deben eludir las zonas de combate, pero pueden ser afectadas incluso fuera de las mismas, ya que los Estados beligerantes, actuando conforme a las reglas que norman los conflictos armados en el mar, o violando los mismos, se arrogan el derecho de impedir el tráfico marítimo u otras actividades; abordan buques mercantes bajo sospechas de comercio con sus adversarios; siembran minas navales en zonas no informadas; y otras muchas acciones. De igual forma, aquellos buques que navegan por las rutas de navegación empleadas usualmente por los países beligerantes corren el riesgo de ser atacados, debido a que es prácticamente imposible saber cuál buque lleva carga destinada al adversario o a un tercero. Por ejemplo: cuando la Segunda Guerra Mundial, los submarinos alemanes atacaban a cualquier buque mercante en el Atlántico Norte, independientemente de la bandera que portaban.

De igual forma, los estados insulares, archipiélagos o ribereños no involucrados directamente en un conflicto, aun cuando declaren su neutralidad, se ven obligados a tomar medidas para proteger sus propios buques o para evitar que las acciones bélicas afecten sus zonas marítimas o

costeras; si es un Estado pequeño o de escaso poder militar, el mismo puede verse compelido a solicitar apoyo a los Estados vecinos, a la comunidad internacional o determinadas potencias, lo cual pudiera complicar aún más la situación.

Un ejemplo clásico de cómo un conflicto militar puede afectar seriamente la actividad marítima es el caso del cierre del Canal de Suez después de la Guerra Árabe-Israelí de 1967, el cual duró hasta junio de 1975. Esto obligó a los buques mercantes, sobre todo petroleros, a circunnavegar el continente africano para llegar a Europa y a los puertos de la costa este de EE.UU. y Canadá (y viceversa). En consecuencia, se elevaron notablemente los costes de los fletes y el precio del petróleo, lo que unido a la Guerra de Vietnam contribuyó a la profunda crisis económica de inicios de los años 70 del siglo XX. En la actualidad, un eventual ataque a Irán por Israel, o por EE.UU. y sus aliados de la OTAN, pudieran generar una situación similar o peor.

Durante la Guerra entre Irak e Irán entre 1982 y 1988, numerosos buques mercantes fueron atacados en el Golfo Árabe-Pérsico, lo que motivó que las marinas de guerra de varios países, incluidos EE.UU. y la URSS, se dieran a la tarea de escoltar a los buques mercantes en esa región.

De igual forma, cuando la Guerra del Golfo de 1991, el gobierno de Irak lanzó minas a la deriva hacia el Golfo Árabe-Pérsico, lo cual está prohibido por las normas internacionales. El haber sido derrotado magnificó este

hecho, porque si hubiera ganado la guerra, no habría tenido que rendir cuentas.

En la actualidad, el peligro de guerra en algunas regiones importantes del mundo se mantiene latente. De los conflictos vinculados a ellas, los de mayor peligrosidad son los de Irán, Siria, la Península Coreana y el indo-pakistaní.

En el caso de Irán, el desencadenamiento de una guerra contra ese país, ya sea por un ataque inicial de Israel y una escalada posterior de las acciones que involucraría inevitablemente a EE.UU. (o por un ataque directo de los estadounidenses), significaría el cierre del Estrecho de Hormuz, por donde transita parte importante de la producción petrolera mundial, y también influiría en las comunicaciones marítimas por el Océano Índico y el Mar Árabe. En el caso sirio, una intervención militar de países árabes, de la OTAN o de EE.UU., bajo el manto de una intervención humanitaria, pudiera afectar las comunicaciones en el Mediterráneo Oriental, e incluso una eventual extensión del conflicto (si Israel se involucra en el mismo, por una eventual extensión de las acciones al Líbano) pudiera afectar el Canal de Suez. El estallido de una guerra en la península coreana afectaría el tráfico marítimo en el Mar Amarillo, el Mar de Japón y las regiones cercanas, donde se encuentra una de las regiones de mayor crecimiento económico en la actualidad. Como se sabe, en esta región hay una importante presencia de fuerzas navales norteamericanas.

Existen a nivel global varias disputas entre diferentes Estados por la soberanía sobre determinadas regiones marítimas, islas y archipiélagos, los cuales tienen una gran importancia para los asuntos internacionales, en especial para el tráfico marítimo internacional, así como por los riesgos que entrañan, ya que pueden derivar en conflicto armados.

Las disputas pueden tener diferentes gradaciones y motivaciones. Algunas han tenido como consecuencias enfrentamientos armados entre naciones (como es el caso de la guerra entre Argentina y Gran Bretaña en 1982 por las islas Malvinas, Georgias del Sur y Orcadas del Sur); en otras se sostienen negociaciones, y se mantienen treguas o regulaciones acordadas entre las partes (como es el caso del *modus vivendi* existente en el Mar Meridional de China); otras han sido llevadas a los órganos internacionales para la solución de disputas (aunque no siempre la parte afectada acepta las resoluciones).

Algunos de los diferendos de esta índole más connotados son:

- El conflicto que enfrenta a la República de Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la soberanía sobre las Islas Malvinas (llamadas Falklands por los ingleses), Georgias del Sur y Orcadas del Sur. Estas islas fueron ocupadas por Gran Bretaña en 1833 y han sido persistentemente reclamadas por Argentina.
- El conflicto existente por la soberanía sobre las islas Spratly y Para-

celso y el área marítima del mar Meridional de China. En este diferendo están involucrados la República Popular China, la República Socialista de Vietnam, la República de las Filipinas y la República de Indonesia. Mediante negociaciones se logró hace algunos años un acuerdo entre la RPCH y los países integrantes de la ASEAN, que en esencia propugnaba que: «(...) La Declaración de Manila de 1992 que propuso un *modus vivendi* en el Mar de China Sur, considerando sus miembros que esta representa una de las demostraciones más notables de solidaridad política entre los miembros de la ASEAN en los problemas estratégicos de preocupación común». Este diferendo se mantiene actualmente.

- El diferendo por la soberanía del Océano Ártico, en el cual existen diferencias sobre la extensión de las plataformas continentales y por tanto de la soberanía sobre los recursos naturales de los fondos marinos, e involucra a la Federación de Rusia, Estados Unidos de América, Canadá, Noruega, Dinamarca e Islandia.
- El diferendo por las islas Kuriles entre el Estado de Japón y la Federación de Rusia. Japón de forma reiterada ha reclamado que se le reintegren dichas islas, en particular las cuatro islas del grupo sur de dicho archipiélago: Etorofu (Iturup), Kunashir, Shikotan, y Habomai. Estas islas pasaron a soberanía soviética una vez concluida la II Guerra Mundial, y cuando desapareció

- la URSS quedaron bajo el gobierno de la Federación de Rusia.
- Existe un diferendo entre el estado de Japón, la República Popular China (e incluso Taiwán) respecto a las islas Sensaku-shoto (denominadas por los chinos indistintamente Diaoyu y Diayutai), y también conocidas como Islas Pinnacle.
 - Existe un importante diferendo entre Japón y la República de Corea (RC) por la soberanía de las islas llamadas Dokdo, o rocas de Liancourt o rocas de Hornet (son conocidas en Japón como Takeshima), que constituyen el escollo más importante en las relaciones de japoneses y surcoreanos. Las islas son prácticamente inhabitables, y solo hay en la actualidad un pequeño destacamento coreano.
 - Diferendo por la isla Tshushima, bajo soberanía japonesa, es reclamada por la RC, que la llama Daemado; en 1949, durante las negociaciones conocidas como SCAP, no fue aceptada la reclamación coreana, quedando esta isla como parte del Japón; no obstante, la parte coreana sigue reclamando esta isla. De acuerdo a fuentes de prensa, en el año 2007 Japón propuso a la RC llevar el caso a la Corte Internacional de Justicia, lo cual fue rechazado por la parte coreana.
 - El caso de la reclamación de Bolivia de una salida al mar, que involucra a esa nación y la República de Chile.
 - Existen también disputas por ciertas zonas marítimas próximas a la costa entre Perú y Chile.

- Las disputas por el Golfo de Fonseca entre El Salvador, Honduras y Nicaragua.
- Disputas entre Colombia y Nicaragua por las islas San Andrés, en el Mar Caribe.
- Diferendo entre la República de Chipre y la República de Turquía, por la explotación de esta última de yacimientos de gas natural en zonas del Mar Mediterráneo reclamados por el gobierno de Nicosia como parte de su Zona Económica Exclusiva.

La piratería

El fenómeno de la piratería ha continuado afectando el comercio marítimo internacional, fundamentalmente en las principales vías que enlazan el Medio Oriente y Asia con Europa. Las bandas que se benefician de estas acciones han incrementado sus vínculos con otras organizaciones delictivas, que al parecer les suministran información y apoyo de diferentes formas, incluyendo las negociaciones para el rescate y el lavado del dinero obtenido. Esto incluye además el débil control de los gobiernos locales de los países ribereños y la corrupción de muchos funcionarios.

Causas importantes que contribuyen a este fenómeno, como son la pobreza, la incursión de empresas pesqueras europeas en las zonas de pesca de Somalia (afectando la actividad económica de los nativos) y la falta de opciones para las poblaciones cercanas a estas regiones, no son enfrentadas de forma efectiva, lo que

favorece la persistencia de estas acciones delictivas en la región.

Las grandes potencias, encabezadas por EE.UU., han incrementado el despliegue de fuerzas navales en las regiones del Golfo de Adén-Mar Rojo y del Estrecho de Malaca con el pretexto de enfrentar las acciones de los piratas, reafirmando de paso su control sobre esas importantes regiones e incluyendo el establecimiento de bases navales en las regiones más afectadas. Este fenómeno ha servido además de justificación para el incremento de la carrera armamentista, en el aspecto de la construcción de nuevos buques de guerra, especialmente buques de superficie, bajo el pretexto de la necesidad de contar con más medios de este tipo dada la tensión que genera en las marinas de guerra de las grandes potencias el permanente despliegue de destacamentos navales para enfrentar a los piratas.

Hechos sucedidos en alta mar parecen servir de argumento a quienes califican de peligrosa la navegación marítima, a pesar de los cada vez más modernos y sofisticados sistemas puestos a disposición de los navegantes. Algunos parecen retrotraernos a los siglos XVI y XVII, cuando se enseñoreaban los piratas y corsarios en diferentes escenarios del mundo, pero sobre todo en el Mar Caribe; otros hechos nos hacen retroceder a la época de la Guerra Fría.

Actualmente los buques están dotados de modernos sistemas de navegación, que permiten determinar con una precisión impensable en tiempos atrás, la posición real del

buque, mediante los sistemas de navegación por satélite. Además, poseen modernos radares y sondeadores acústicos para determinar la cercanía de otros buques, de obstáculos en la costa, la profundidad del mar y otros aspectos. Las cartas náuticas modernas tienen un nivel de detalle tal que hacen altamente improbable la aparición sorpresiva para el capitán del buque de cualquier isla o arrecife desconocido. Los buques modernos tienen además computadoras altamente sofisticadas que auxilian a los oficiales de cubierta en la planificación y ejecución de los planes de travesía, y permiten al capitán del buque, e incluso a instancias superiores, controlar, a tiempo real, si la nave está o no en tiempo para su llegada al destino planificado, así como la situación existente en el área donde navega el buque, pudiendo incluso realizar maniobras elusivas en inminencia de una colisión. Por otra parte, los modernos sistemas globales de pronóstico y aviso meteorológico evitan que los buques sean sorprendidos por inesperadas tormentas o huracanes, que en la antigüedad causaban infinidad de naufragios.

Realmente, hay una diferencia notable entre las condiciones existentes para la seguridad de la navegación marítima actual respecto a épocas anteriores. No obstante, ciertamente aún existen muchos peligros acechantes en el mar, la mayoría de estos provenientes de la actividad humana.

La piratería ha resurgido con fuerza inusitada en determinadas regiones del mundo, especialmente en la región

del Mar de Omán-Estrecho de Bab el Mandeb y también en la región del Estrecho de Malaca/Sudeste de Asia. Los modernos piratas ya no usan patas de palo ni asaltan los buques en veloces bergantines con la Jolly Rogers⁵ ondeando en sus mástiles, sable en mano y lanzando andanadas de metralla por las bandas; ahora emplean modernos sistemas de radares, lanchas rápidas y poderosas ametralladoras y lanzacohetes; y además, utilizan los más complejos y eficientes sistemas de comunicaciones. Ya no tratan de apoderarse del oro ni las perlas y piedras preciosas. Ahora aplican como principal fuente de enriquecimiento el cobro de rescate por los buques que capturan, en sumas que ascienden a millones de dólares por buque.

La extensión de ese fenómeno ha motivado que las Marinas de Guerra de varios países, encabezadas por la de Estados Unidos, patrullen con mayor intensidad las regiones donde estos nuevos ladrones del mar actúan. La 5ª Flota de la Marina de Guerra de EE.UU., junto a otros aliados, tiene designadas dos Fuerzas de Tarea Combinadas (Combined Task Force, CTF) para el patrullaje y enfrentamiento a la piratería en la región del Océano Índico, Mar Árabe, Estrecho del Bab el Mandeb, Mar Rojo, así como todas las costas de Somalia: las CTF 150 (ope-

ra en el Mar Rojo, Golfo de Adén, Océano Índico y Golfo de Oman, desde 2001) y CTF152 (opera en el Golfo Árabe Pérsico desde 2004),⁶ en las cuales, además de los buques de guerra norteamericanos, participaron buques de más de 20 países aliados; cada una de estas tienen asignados medios aéreos y navales para el cumplimiento de sus misiones.

La OTAN desarrolló entre 2009 y diciembre de 2016 en áreas del Océano Índico la Operación Ocean Shield, manteniendo desplegados en la región buques de guerra y aviones de patrullaje naval.

Asimismo, la Unión Europea ha establecido desde 2008 la Operación Atalanta (en 2016 se decidió mantenerla por dos años más), en la región del Golfo de Omán-Océano Índico, en la cual han participado buques de guerra de Estados miembros de dicha organización. En total, el promedio diario de buques que se encontraban patrullando en la región osciló entre 10 y 16 buques; en octubre de 2011 el promedio fue de 18 buques de guerra, de acuerdo a las fuentes consultadas. También han sido empleados medios aéreos, incluyendo el patrullaje con aviones no tripulados.

Las múltiples medidas tomadas han reducido los ataques de piratería de 489 en el 2011 a 303 en el año 2015,⁷

⁵ Célebre insignia de los piratas del Caribe de los siglos XVI al XVIII, o sea, la bandera negra con la calavera y las dos tibias cruzadas.

⁶ Consultado en: combinedmaritimeforces.com/.

⁷ United Nations Conference on trade and development unctad review of maritime transport 2016, New York and Geneva, 2016. En: unctad.org/98245E2D-BC44-4B7B-ADC0-1EEB81E9E0E8/FinalDownload/DownloadId-48DFF19199F8920CD4E2509347F0ED44/98245E2D-BC44-4B7B-ADC0-1EEB81E9E0E8/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf, p. 93.

Tabla 1

Ataques piratas 2011-2016						
Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total	439	297	264	248	246	191

Fuentes: ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, (www.icc-ccs.org); Statista, *The Statistic Portal*, Hamburg, Germany (www.statista.com/search/?q=+&statistics=1).

un 60% aproximadamente. En ese año, la región del Estrecho de Malaca fue la más afectada, con 134 ataques; el Mar Meridional de China, tuvo 81 ataques; la parte occidental del Océano Índico 38; el Oeste de África 35; Mar Caribe y Suramérica 5; Atlántico Norte y Pacífico 4; Mar Amarillo 4; y 2 en el Mediterráneo.⁸

Uno de los países en que han proliferado estos malhechores es Somalia; como se conoce, este empobrecido país africano vive desde hace más de 20 años una situación caótica y dantesca; el desgobierno, y la nefasta intervención extranjera no han hecho más que ahondar la crisis interna; a algunos no les ha quedado más remedio que dedicarse al pillaje para poder sobrevivir.

De acuerdo a estimados de organizaciones internacionales, el costo total ocasionado por las acciones de piratería en la región marítima cercana a Somalia ascendió en 2012 a un estimado de entre 5,7 y 6,1 miles de millones

de dólares (2011: entre 6,6 y 6,9 mil millones de dólares); según reportes más recientes, se ha reducido a 1700 millones en 2016, de los cuales, 726 millones fueron en gastos relacionados con la contratación de empresas de seguridad marítima, y 228 millones con la operación de buques de patrullaje en la región.⁹ De estos gastos, el sector privado se benefició en un 80,5 %, y solo un 19,5 % fueron gastos estatales.

Estos costos se deducen de la forma siguiente:

- Por incremento en velocidad de los buques mercantes: 1530 millones de dólares.
- Por adquisición de equipos de seguridad y pago a personal especializado en esas funciones: entre 1,65 y 2,06 mil millones de dólares.
- Por cambios de rutas de navegación: 290 millones de dólares.
- Por aumento de las pólizas de seguro: 550,7 millones.

⁸ Idem.

⁹ OBP: The State of the Piracy. Executive summary, 2016, p. 2. En: oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/2016-SOP-Exec-Summary.pdf.

- Pago de rescates: 31,75 millones.
- Gastos militares: 1090 millones.
- Gastos por retribuciones a las tripulaciones: 471,6 millones.
- Gastos por juicios: 14,9 millones.
- Gastos organizativos: 24,8 millones.

De acuerdo a las fuentes consultadas,¹⁰ en el año 2011, de más de 42 mil buques que utilizaron la ruta Mar Árabe-Mar Rojo-Canal de Suez y viceversa, unos 10 612 utilizaron grupos de guardias de protección proporcionados por empresas de contratistas. El costo promedio de un grupo de guardias de protección fue de unos 50 mil dólares por travesía.

802 marinos y pescadores fueron tomados como rehenes durante estos actos de piratería en el año 2011, contra 1174 en 2010. Las cifras de rehenes que murieron fueron 10 en 2009, 8 en 2010, y 8 en 2011. En el año 2011, fueron realizados unos 104 juicios en 21 países, con 1089 sospechosos de piratería, de los cuales 882 fueron condenados.

Es importante destacar que, de acuerdo a los datos anteriormente expuestos, no son precisamente los llamados «piratas» los más beneficiados de este fenómeno, pues, en el año 2012 solo ganaron unos 31 millones de dólares (un 0,5%) de los cerca de 6 mil millones que generó el problema (durante el año 2011, solo obtuvieron el 2,4%); las compañías aseguradoras ganaron 17 veces más (un estimado de 42 450 buques fueron asegurados

en el año 2011), sin contar las empresas que venden el combustible que emplean los buques mercantes, beneficiadas con más del 25% del total de gastos, al aumentar los buques mercantes de diferentes tipos la velocidad de travesía para esquivar a los piratas (se plantea que los buques que navegan a 18 nudos, o sea, más de 33 KPH, no son asaltados); igualmente, el pago a personal de seguridad, y la adquisición de sistemas destinados a ese fin fue casi un 33% de gasto total.

Debe tenerse en cuenta que a nivel internacional, la actividad delictiva ha tenido un gran incremento, consecuencia de las grandes desigualdades existentes a nivel global, y de los cada vez más aberrantes hábitos de consumo de las grandes burguesías de los países ricos, mayormente occidentales.

Tráfico de personas

Dentro de las actividades prohibidas se incluye el movimiento ilegal de personas de un país a otro (generalmente de países pobres o menos desarrollados hacia países más ricos, especialmente hacia EE.UU. o la Unión Europea); en este adquiere relevancia principal la llamada trata de blancas, o sea, el traslado de mujeres para dedicarse a la prostitución y la pornografía (en su variante más perversa, se trasladan incluso niñas y niños); también existe el tráfico ilegal de personas que buscan trabajo en las naciones

¹⁰ Anna Bowden y Dr. Shikha Bashet: The economic cost of somali piracy, One Earth Future Foundation, Broomfield, Colorado, EE.UU, 2011. En: www.oceansbeyondpiracy.org.

más desarrolladas y el tráfico ilegal de niños con objeto de darlos en adopción a familias que no pueden tener hijos. Y algunas otras variantes, como el comercio de órganos, el tráfico de drogas, la participación forzada en conflictos armados, o la huida de estos, como ha sucedido después de los conflictos de Libia y Siria.

El concepto de trata es la captación, transporte, traslado, o recepción de personas recurriendo a la amenaza, al uso de la fuerza, rapto, engaño, fraude, abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad, con fines de explotación sexual, laboral o de otra índole (Artículo 3 del «Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños», que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, TVPA).

La TVPA define las *formas graves de la trata* de la manera siguiente:

- El tráfico sexual en el cual se induce a una persona a realizar un acto sexual con fines comerciales por fuerza, fraude o coerción o en el que la persona inducida a desempeñar dicho acto no ha cumplido los 18 años de edad.
- La contratación, el ocultamiento, el transporte, la provisión o la obtención de una persona para trabajo o servicios, por medio del uso de fuerza, fraude o coerción con el fin de someterla a esclavitud involuntaria, peonaje, servidumbre por deudas o esclavitud. Para que este delito esté dentro de estas defini-

ciones no es preciso que se transporte físicamente a la víctima de un lugar a otro.

Una parte importante de este tráfico se hace por vía marítima, ya sea en buques mercantes, buques de pesca, embarcaciones de turismo o particulares, e incluso en embarcaciones hechas de forma artesanal, etc. Muchos viajan de polizontes; en especial son conocidos los casos de los emigrantes haitianos que tratan de ingresar en EE.UU. en precarias embarcaciones, llamadas *yolas*; otro caso muy conocido es el de las embarcaciones conocidas como *pateras*, que utilizan los africanos para tratar de llegar a Europa desde el norte de África, sobre todo desde Marruecos, o hacia las Islas Canarias, que son parte de España, y están cercanas a la costa de Mauritania.

Una vía que es muy utilizada es desde el Sudeste Asiático, sobre todo para el negocio de la prostitución, incluyendo menores de edad, que son enviados hacia Europa y EE.UU.; una de las variantes más aberrantes es enviarlos dentro de contenedores, los cuales van consignados como carga ordinaria y realmente llevan personas. Generalmente esta forma de tráfico de personas se hace con la complicidad de las tripulaciones de los buques.

La vía marítima es también utilizada para arribar a EE.UU. desde Centroamérica, ya sea por el Mar Caribe-Golfo de México o por la costa del Pacífico. Este tráfico es regentado por mafias internacionales que cobran al-

tas cifras por introducir a los inmigrantes ilegales en los países desarrollados. Este negocio incluye el soborno a las instancias gubernamentales de los diferentes países de tránsito y los de destino.

En el caso de Cuba, es conocido que organizaciones mafiosas, en Miami y en México fundamentalmente, utilizaban embarcaciones rápidas llamadas *cigarretas* para trasportar emigrantes ilegales que se acogían a la llamada Ley de Ajuste Cubano. Otras vías eran hacia las Islas Caimán, Honduras o hacia República Dominicana. Desde esta última también era conocido que salían embarcaciones con emigrantes ilegales hacia Puerto Rico por el llamado Estrecho de la Mona, por el que tratan de llegar a EE.UU. los cubanos, dominicanos y haitianos; se conoce que cuando eran capturados por el Servicio de Guardacostas estadounidense, solo a los cubanos se les permitía ingresar en Puerto Rico, los restantes eran devueltos a los países de origen.

Tráfico de drogas

Uno de los peores males que asolan a la humanidad es el narcotráfico. Esta es una industria ilegal mundial que consiste en el cultivo, manufactura, distribución y venta de drogas ilegales. Mientras que ciertas drogas son de venta y posesión legal en algunos países (en muchos solamente por prescripción facultativa), en la mayoría de las jurisdicciones la ley prohíbe el intercambio de algunos tipos de drogas. En la región asiática

es importante la producción de opio; aunque existe un determinado nivel de consumo, la mayor parte de esta producción se exporta hacia los mercados europeo y norteamericano.

Existen tres modalidades dentro del tráfico de drogas, establecidas en base a los medios que se utilizan para realizar el tráfico de drogas. Estos tres tipos son los siguientes:

- **Tráfico Aéreo:** Consiste en aquel que utiliza como medio de tránsito, naves o aeronaves públicas o privadas, para que transporten sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- **Tráfico Marítimo:** Consiste en aquel que utiliza como medio de transporte buques, barcos, etc., para que transporten sustancias estupefacientes o psicotrópicas depositadas en contenedores u otros lugares del buque.
- **Tráfico Terrestre:** Consiste en aquel que utiliza como medio de tránsito, vehículos o cualquier medio de transporte vial, para que trafique sustancias estupefacientes o psicotrópicas, cualquiera sea su forma de ser embalada.

Para el tráfico ilegal por vía marítima se emplean gran número de embarcaciones de diferente tipo: buques mercantes, de pesca, buques crucero, yates de recreo e incluso minisubmarinos. También se ha detectado en ocasiones que incluso algunos traficantes han utilizado contactos para transportar en buques de guerra sus mercancías.

Existe una variante para el tráfico de drogas, que es el empleo combinado de aviones y medios navales para transportar estas cargas; las avionetas que llevan la droga lo transportan hacia regiones acordadas, donde las lanzan al agua, siendo recolectadas por embarcaciones que las llevan hacia el territorio del país receptor, sobre todo EE.UU.

El enfrentamiento a esta actividad por parte de los Estados ha ido adquiriendo cada vez mayor magnitud en los últimos años; la mayoría de los gobiernos designan importantes recursos al combate de esta actividad, en la cual no solo se involucran las fuerzas policiales y de orden público, sino que implican cada vez con mayor incidencia a las instituciones armadas. Ya que la vía marítima es una de las más empleadas para el traslado de estas sustancias prohibidas, los servicios de guardacostas de muchas naciones, así como las Marinas de Guerra, participan activamente en la vigilancia, la detección, la intercepción y el decomiso de las cargas.

Estados Unidos, como principal mercado internacional de drogas, emplea sus agencias federales, el Servicio de Guardacostas y su Marina de Guerra para el enfrentamiento al tráfico ilegal de drogas por vía marítima, fundamentalmente en la región del Golfo de México-Mar Caribe. Esta actividad se hace constantemente, en cooperación con varios gobiernos del área; sistemáticamente se realizan diferentes maniobras y ejercicios en la región para entrenar las fuerzas en esta actividad.

La persecución de la actividad de los traficantes de drogas permite a los gobiernos de las grandes potencias fiscalizar y controlar el tráfico marítimo en regiones de gran importancia económica, y que incluso se arroguen el derecho de abordar embarcaciones en aguas internacionales bajo aludida sospecha. Tal argumentación se empleó el 31 de enero del año 1990 cuando un buque del Servicio de Guardacostas norteamericano (el USS CG Chicoteague) intentó abordar, en aguas del Golfo de México, el buque mercante Hermann, de bandera panameña y tripulación cubana, que transportaba mineral de cromo desde Moa hacia el puerto de Tampico, aproximadamente a 87 millas náuticas de dicho puerto; el buque Hermann fue incluso atacado con fuego de ametralladoras por parte del guardacostas norteamericano, cuando rehusó detener la marcha, verificándose posteriormente por las autoridades mexicanas que el buque no transportaba cargas ilegales.

Conclusiones

La época contemporánea, plagada de conflictos y signada por una persistente crisis que afecta a las principales economías capitalistas, está también caracterizada por la continuidad de los conflictos relacionados con las áreas marítimas del planeta, en la mayoría de los cuales las grandes potencias intentan imponer sus intereses por encima de los de los países mas pequeños, abogando por la aplicación de las legislaciones internacio-

nales cuando se avienen a sus objetivos, o violándolas cuando se oponen a los beneficios de las grandes transnacionales.

Solo la unión de los países más pequeños, y su persistencia en la defensa de sus intereses, garantizará que en el futuro las áreas marítimas del

globo sean lugares donde imperen la ley y la justicia, y sirvan como enlace para el comercio equitativo y mutuamente beneficioso entre los pueblos del planeta, fuente de alimentos y recursos para la felicidad de todos, y no solamente de los poderosos. ¡Un mundo mejor es posible!¹¹

¹¹ En el presente trabajo se utilizaron las siguientes referencias bibliográficas además de las ya citadas: Jonathan Belish: *The Economic cost of Somali Piracy*, One Earth Future Foundation, Broomfield, Colorado, 2012. En: oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012_final_2.pdf; Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Naciones Unidas. Nueva York. Servicio de Información Pública ONU; Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar, Montego Bay, 10 de Diciembre de 1982. En: www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf; Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar. En: www.icrc.org/spa/resources/.../san-remo-manual-1994-5tdlgl.htm.