

EL EJERCICIO DEL DERECHO DE VISITA EN ALTA MAR POR LOS BUQUES DE LA ARMADA:

SUPUESTOS NO CONTEMPLADOS EN EL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Rosel Soler Fernández
Comandante auditor

SUMARIO

I. Introducción. II. El derecho de visita en alta mar en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Análisis del artículo 110 de la Convención. III. El derecho de visita en supuestos no contemplados en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y amparados en otros instrumentos jurídicos internacionales. 3.1. Tráfico de inmigrantes. 3.2. Tráfico de drogas. 3.3. Terrorismo internacional y tráfico de armas. 3.4. Otros tráficos. 3.5. Contaminación marina. IV. Conclusiones.

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene por objeto, tras un análisis de la legislación internacional, tanto del artículo 110 del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como de determinados Tratados internacionales, demostrar la insuficiencia de la regulación del derecho de visita en alta mar para hacer frente a un problema cada vez mayor, cual es el de utilizar el mar como medio en el que realizar determinados tráficos ilícitos, tratando de conseguir su impunidad y evitando así el control que se ejerce sobre dichos tráficos por vía terrestre.

Para el estudio del tema, comenzamos analizando brevemente el Convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, refiriéndonos seguidamente a supuestos de ejercicio del derecho de visita que no son contemplados en la misma, pero que si se encuentran amparados por otros Convenios Internacionales, como son el tráfico de inmigrantes y el tráfico de drogas, unido a otros supuestos que están surgiendo en la práctica internacional, como son el tráfico de armas, el terrorismo internacional, etc. Para terminar se realiza una reflexión sobre lo expuesto y se concluye con una propuesta.

II. EL DERECHO DE VISITA EN ALTA MAR EN LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. ANÁLISIS DEL ARTÍCULO 110 DE LA CONVENCION

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹ (CONVEMAR) define el derecho de visita en su artículo 110 dentro de su Parte VII relativa al Alta mar, señalando «salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96, no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque :

- a) se dedica a la piratería;
- b) se dedica a la trata de esclavos;
- c) se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
- d) no tenga nacionalidad; o

¹ La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, fue adoptada en la Tercera Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por 130 votos a favor, cuatro en contra y 17 abstenciones, y fue abierta a la firma, así como el Acta final de la Conferencia, en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982. En cumplimiento de su artículo 308.1, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, al transcurrir doce meses desde el depósito del sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión, que fue concretamente el de Guyana.

España la firmó el 4 de diciembre de 1984, y la ratificó el 20 de diciembre de 1996. El instrumento de ratificación se depositó el 15 de enero de 1997 ante el secretario general de las Naciones Unidas, entrando en vigor el 14 de febrero del mismo año (*BOE de 14 de febrero de 1997* y en Naciones Unidas: Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII, pp. 155 y ss. Bajo la signatura A/CONF.62/122).

e) tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón».

Es decir, que la regla general para la Convención es que en alta mar, el buque de guerra no tiene derecho a visitar al buque extranjero, salvo que esté ejerciendo una facultad conferida por un tratado, y solo excepcionalmente se autoriza la visita si hay un motivo razonable para sospechar que el buque extranjero se dedica a la piratería, a la trata de esclavos, efectúa transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109, que el buque no tenga nacionalidad o tenga la misma nacionalidad que el buque de guerra (aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón), supuesto en el que ya no sería un buque extranjero.

Esta definición restrictiva del derecho de visita en alta mar refleja el espíritu de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y las normas que le precedieron, en el sentido de que la regla general es el principio de libertad de navegación en Alta Mar, mencionado en la Convención de 1982 en el artículo 87.1.a), y definido en el artículo 90 de la misma, y una de las excepciones a esta regla general es el derecho de visita únicamente en los cinco supuestos que el artículo 110, en su apartado primero, menciona.

Y es por este carácter excepcional por lo que se ha planteado como uno de los límites a la libertad de navegación en alta mar, junto a otros, como son la prohibición del transporte de esclavos (art. 99), represión de la piratería (art. 100), represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art. 108), represión de las transmisiones no autorizadas desde la alta mar (art. 109), el derecho de persecución (art. 111), u otros relativos a la contaminación marina.

En el apartado segundo del artículo 110 se nos explica la forma en la que ha de realizarse la visita, en los casos en que, con arreglo al apartado primero del mismo artículo, se tenga derecho a visitar, y en su apartado tercero se establece el derecho del buque visitado a ser indemnizado si las sospechas son infundadas, sin que este haya realizado ningún acto que las justifique.

Por último, tras extender la aplicación del artículo 110 a las aeronaves militares, lo hace extensivo, no solo a los buques de guerra, sino también a cualesquiera buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y que sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

Lo primero que se observa al analizar el artículo 110 es que nos encontramos con un artículo cerrado, estableciendo en *numerus clausus* los

supuestos de derecho de visita, sin que deje ninguna cláusula abierta en la que pudieran encajar otros supuestos que, dada la realidad actual, se echan en falta, tales como el tráfico de drogas, tráfico de inmigrantes, tráfico de armas, terrorismo internacional, posibilidad de contaminación marina u otros que se vayan produciendo en el futuro.

Esta fórmula del *numerus clausus* es comprensible, ya que en el momento de la redacción de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados, celosos de su soberanía y heredando formulas de Convenciones anteriores, fijaron estos cinco supuestos concretos, que a primera vista ya nos podrían parecer obsoletos desde el mismo momento de su redacción, para la realidad existente en 1982, año en que la CONVENCIÓN MAR fue abierta a la firma.

Asimismo, podemos señalar que dicho artículo solo se puede considerar un *numerus apertus*, en su párrafo 1.º, en cuanto a la posibilidad de firmar acuerdos con otros estados, sin limitar la materia del tratado. Y así comienza el artículo 110 señalando «salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado [...]», dejando abierta la posibilidad de que un Tratado internacional entre estados permita el ejercicio recíproco del derecho de visita.

En primer lugar, hay que destacar la voluntad de los Estados de reiterar la soberanía del Estado sobre el territorio, dentro del cual se incluyen los buques de pabellón nacional. La visita de un buque en alta mar es considerada, en principio, un acto de injerencia en la soberanía del Estado, y solo cuando se realiza en ejercicio de las facultades conferidas por un Tratado, es decir, porque los estados voluntariamente lo han acordado, lo permite la Convención.

Y es considerado como un acto de injerencia ya que previamente la Convención establece en su artículo 92 que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado, y que salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los Tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.

En este sentido, la Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988², establece que toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito,

² Dicha Convención fue ratificada por España el 13 de agosto de 1990 (*BOE núm. 270 de 10 de noviembre de 1990*).

podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula; si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior o con los tratados vigentes entre las partes, o con cualquier otro acuerdo o arreglo que se haya podido concertar entre ellas, el Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a: a) abordar la nave; b) inspeccionar la nave; c) si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.

Así vemos que en determinados supuestos, este acto de injerencia ha sido aceptado entre los países firmantes del Convenio, pero aún así solo sería aceptable entre buques de dichos Estados firmantes, pero no sería aceptable para buques de terceros estados.

Podríamos preguntarnos si solo un tratado internacional podría autorizar dicho acto de injerencia, o si también podría autorizarla una Resolución del Consejo de Seguridad.

De la literalidad del artículo se deduce que solo se podría visitar «en el ejercicio de las facultades conferidas por un tratado», por lo que parece que las Resoluciones del Consejo de Seguridad no bastarían para autorizarla, ya que no se pueden considerar que las mismas tengan el carácter de Tratado internacional.

Nos referimos a supuestos en que el Consejo de Seguridad ha recomendado o decidido que se adopten medidas que impliquen una acción realizada «por medio de fuerzas navales» conforme al artículo 42 de la Carta de las Naciones Unidas, y por tanto exigían para su cumplimiento, la visita de buques en alta mar, en supuestos distintos de los contemplados en el art. 110 del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Por ejemplo, en relación con el asunto Iraq-Kuwait, el Consejo de Seguridad, actuando de conformidad con el Capítulo VII de la Carta exhortó a los Estados miembros que cooperaran con el Gobierno de Kuwait, y que estaban desplegando fuerzas marítimas en la región, a que utilicen las medidas proporcionadas a las circunstancias concretas que sean necesarias, bajo la autoridad del Consejo de Seguridad, para detener a todo el transporte marítimo que entre y salga a fin de inspeccionar y verificar sus cargamentos y destinos y asegurar la aplicación estricta de las disposiciones relativas al transporte marítimo establecidas en la Resolución 661, de 25 de agosto de 1990.

Asimismo, y tras los atentados sufridos en Nueva York el 11 de septiembre de 2001, el Consejo de Seguridad adoptó una serie de Resolu-

ciones (1368, 1373...)³ por las que se instaba a los Estados a prevenir y reprimir los actos de terrorismo y se les exhortaba a cooperar mediante acuerdos y convenios internacionales.

Sobre la base de estas Resoluciones, e invocando el art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas, surgió una Coalición internacional contra el terrorismo liderada por los Estados Unidos, cuyo marco fue la Operación «Libertad Duradera», de la cual España formó parte, y con base en la cual se pretendía detener y visitar a los buques en la zona de operaciones, para prevenir así los actos de terrorismo, controlando entre otras cosas el tráfico de armas, ya que tal y como señalaban las Resoluciones nombradas existe una estrecha conexión entre el tráfico de armas y las actividades terroristas.

Nos encontramos por tanto con que en estos casos la visita solo tendría su base en Resoluciones del Consejo de Seguridad y en una posterior coalición entre Estados, pero no en ningún Tratado internacional que permita visitar en caso de terrorismo o tráfico de armas, tal y como exigiría el párrafo 1 del art. 110 de la Convención sobre el derecho del mar, en aquellos supuestos en que la visita no encaja en los cinco supuestos enumerados en el artículo 110⁴.

Se podría afirmar que una Resolución del Consejo de Seguridad dictada en el marco del art. 42 de la Carta de las Naciones Unidas (como es el caso de las Resoluciones que condenaron el terrorismo tras los atentados del 11 de septiembre a las Torres Gemelas de Nueva York) y que instara a los Estados miembros a la interrupción de las comunicaciones marítimas, solo se podría entender dentro del marco del capítulo VII de la Carta, es decir como una acción en caso de amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión, en un conflicto concreto, para un fin concreto y en un espacio geográfico concreto y determinado, y no de forma genérica.

Otro supuesto reciente lo tendríamos en la Resolución 1970(2011), de 26 de febrero, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en relación con el embargo de armas a Libia. En la misma, el Consejo, preocupado por la grave situación en Libia, decide que todos los Estados miembros deberán de adoptar de inmediato las medidas necesarias para impedir el suministro, la venta o la transferencia a Libia, desde o a través de sus territorios o por sus nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, de

³ Vid. Resolución 1368(2001) del Consejo de Seguridad, de 12 de septiembre de 2001 y Resolución 1373 (2001) de 28 de septiembre de 2001.

⁴ Una de las detenciones que tuvieron lugar en el seno de esta operación Libertad Duradera, la cual tuvo gran trascendencia nacional e internacional, fue la del Buque «SO SAN», que posteriormente analizaremos.

armamentos y material conexo de cualquier tipo, incluidas armas y municiones, vehículos y equipo militares, etc.

Se podría concluir señalando que la Convención niega el derecho de visita, salvo los cinco supuestos que exceptúa, probablemente porque estime que en algunos de estos supuestos –como podrían ser los supuestos de piratería, trata de esclavos y transmisiones no autorizadas– hay un bien común preferente que prevalece al de la soberanía del Estado sobre el territorio; y en otros supuestos –si el buque no tiene nacionalidad o tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra que visita– dicha prohibición tiene su base en que dicha visita no es un acto de injerencia en la soberanía de otro Estado; en el primer caso, buque sin nacionalidad, porque ningún Estado ejerce la jurisdicción sobre él, y en el segundo caso, buque de la misma nacionalidad que el buque de guerra que visita, porque la ejerce el propio Estado del buque que visita.

Sin embargo, no en todos los supuestos en los que la Convención considera necesaria la cooperación internacional en alta mar para velar por el bien común o el interés general, se permite luego el derecho de visita.

En este sentido, y dentro del capítulo VII de la Convención, dedicado al Alta mar, el artículo 99 señala que todo Estado tomará medidas para impedir y castigar el transporte de esclavos, el artículo 100 establece que todos los estados cooperarán en la represión de la piratería en alta mar, el artículo 108 determina que todos los estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes en alta mar y el artículo 109 añade que todos los Estados cooperarán para reprimir transmisiones no autorizadas en alta mar; sin embargo no en todos estos supuestos se permite el ejercicio del derecho de visita para reprimir estos actos que atentan contra el interés general, y en este sentido, no se permite visitar en el artículo 110 al buque que trafique con estupefacientes.

III. EL DERECHO DE VISITA EN SUPUESTOS NO CONTEMPLADOS EN LA CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Y AMPARADOS EN OTROS INSTRUMENTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES

Examinado el artículo 110 de la CONVEMAR en el Capítulo anterior, podemos deducir que los buques de guerra pueden visitar a un buque en alta mar:

1. en los cinco supuestos señalados en el artículo 110, relacionados anteriormente;

2. conforme al párrafo primero del artículo citado («salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en el ejercicio de un tratado [...]»), también existiría la posibilidad de visita recíproca entre buques de Estados firmantes de un Tratado bilateral o multilateral que permita la visita de sus buques en alta mar o en otro espacio marítimo, en determinados supuestos.

La lenta ratificación de los sucesivos estados dio lugar a que la Convención, en determinados aspectos, quedara obsoleta desde el mismo momento de su entrada en vigor, demostrando así la insuficiencia de dicha redacción para satisfacer las necesidades de inspección y registro en alta mar de buques que realizaban actividades delictivas o cuando menos sospechosas.

Se podría analizar por qué solo se recogieron en el citado artículo los supuestos de piratería, la trata de esclavos y las transmisiones no autorizadas, ya que los dos últimos supuestos –que el buque no tenga nacionalidad o que tenga la misma nacionalidad que el buque de guerra– parecen lógicos desde el principio de territorialidad de la ley penal, universalmente admitido, ya que si el buque no tiene nacionalidad, no pertenece a ningún Estado y podría dar derecho a ser visitado por cualquier Estado, y si el buque es de la misma nacionalidad del que visita, daría derecho a visitarlo por ser de su misma nacionalidad. Probablemente se incluyeron solo los tres supuestos citados por considerar, en cuanto a los dos primeros que eran delitos contra la comunidad internacional en su conjunto, y en cuanto al tercero por ser necesario su control para la seguridad de la navegación.

Pero la salvaguarda de la seguridad hoy en día exige el control de otras actividades, incluso en el ámbito marítimo, y podríamos decir que sobre todo en el ámbito marítimo, donde determinados estados y organizaciones y grupos delictivos han utilizado el principio de libertad de navegación en alta mar para garantizar la impunidad de determinadas actividades delictivas.

En este capítulo vamos a analizar distintos supuestos no contemplados en los apartados del artículo 110 a través de la práctica internacional producida en alta mar, desde el momento de firma de la Convención hasta nuestros días, así como acuerdos entre Estados que demuestran la insuficiencia de la redacción del artículo 110, y tratan de evitar que el alta mar sea «tierra de nadie» y escenario de todo tipo de actividades y tráfico ilícitos.

Vamos a referirnos seguidamente a algunas de dichas actividades:

2.1. TRÁFICO DE INMIGRANTES

El problema del tráfico de inmigrantes era latente a nivel internacional en los años en que se estaba firmando la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, siendo Estados Unidos uno de los primeros países que adoptó medidas en este sentido⁵.

Ya hemos señalado antes que el artículo 110 de la CONVEMAR no permite la visita para el supuesto de tráfico de inmigrantes, permitiéndola solo en el supuesto de tráfico de esclavos⁶.

En cuanto al amparo legislativo que pudiera tener la interceptación de buques que trafiquen con inmigrantes en alta mar, habría que distinguir la interceptación de dichos buques por un motivo humanitario y la interceptación de los mismos para reprimir dicho tráfico, bien por la seguridad de la navegación o por otros motivos.

En relación con el primero de los supuestos, hay que señalar que la Convención en su artículo 98 establece el deber de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.

El Convenio sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y ratificado por España el 14 de enero de 2005, establece en su artículo 10.1 que «todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo». Y en este sentido, el Código Penal Militar español en el artículo 151 castiga al militar que injustificadamente no auxiliare a cualquier otro buque o aeronave enemigos que se encontrasen en peligro. Por otra parte, hay que señalar que el artículo 16.c) de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, prevé como una de sus misiones específicas la de apoyo a las instituciones y organismos responsables de los servicios de rescate marítimo, en las tareas de búsqueda y salvamento.

⁵ En 1981 el Presidente Ronald Reagan hizo la Proclamación 4865 de 29 de septiembre de 1981 «Interdicción en alta mar de extranjeros ilegales» en la que proclamó que la entrada de extranjeros indocumentados desde alta mar sería suspendida y se impediría por la interdicción de ciertos barcos que transportaran dichos extranjeros. El presidente emitió la orden ejecutiva 12324 para llevar a cabo dicha suspensión e interdicción de la entrada. En la sección 1 el secretario de Estado se comprometía a realizar acuerdos de cooperación con gobiernos extranjeros con el propósito de prevenir la inmigración ilegal a los Estados Unidos por mar. <http://www.derechoshumanos.unlp.edu.ar> (13.5.2011; 9:05).

⁶ El artículo 99 establece que todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque sea cual fuere su pabellón, quedara libre ipso facto.

En relación con la seguridad de la navegación, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS), firmado en Londres el 1 de noviembre de 1974, establece medidas para incrementar la protección marítima de los buques. Dicho Convenio fue ratificado por España el 16 de agosto de 1978 (*BOE 144/80 de 16 de junio*). Asimismo hay que nombrar el Convenio de 27 de abril de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimo, firmado en Hamburgo, en el que se establece que las partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Dicha garantía se establece sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que estas se encuentren⁷.

En cuanto a la interceptación de buques para reprimir dicho tráfico, hay que mencionar los siguientes artículos:

– el artículo 19.2.g) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 establece en que no es inocente el paso por el mar territorial para embarco y desembarco de cualquier persona en contravención de las leyes y reglamentos de inmigración del Estado ribereño;

– el artículo 21.1.h) dispone que el Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial en relación con la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos de inmigración;

– conforme al artículo 33 de la CONVEMAR el Estado ribereño extiende su jurisdicción en la zona contigua (hasta las 24 millas marinas contadas desde las líneas de base) para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos de inmigración, concediendo jurisdicción en esta materia únicamente al Estado ribereño, por lo que los buques que transportan inmigrantes solo podrían ser detenidos por el Estado del pabellón del buque;

– el artículo 42.1.d) de la Convención establece que los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos en relación con las leyes y reglamentos de inmigración de los estados ribereños.

No sería aplicable aquí la excepción prevista en el artículo 99 para el transporte de esclavos, por la que todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados

⁷ El Instrumento de adhesión de España es de 29 de enero de 1993.

para enarbolar su pabellón, ni el artículo 110.2 que permite el ejercicio del derecho de visita en alta mar cuando se transporten esclavos, ya que, aunque muchos de estos transportes de inmigrantes son organizados por mafias que trafican con seres humanos, estos inmigrantes ilegales jurídicamente no tendrían el concepto de esclavos, considerando al esclavo como aquella persona retenida contra su voluntad, generalmente para trabajar.

Sin embargo, nada obsta para que según el primer párrafo del artículo 110 de la Convención, los estados interesados en reprimir dicho tráfico ilegal de inmigrantes realicen tratados internacionales donde se reconozcan el derecho de visita recíproca de sus buques en alta mar sospechosos de dicho tráfico; o que conforme a letra d) del citado artículo, el buque de un Estado pueda visitar al buque sospechoso de dicho tráfico, si dicho buque no tiene nacionalidad, como sucede en muchos supuestos de embarcaciones o «pateras», que transportan ilegalmente inmigrantes, y que no muestran ningún signo distintivo de nacionalidad. Pero, fuera de estos supuestos, dicho tráfico no podría ser controlado en el ámbito de la actual Convención del Derecho del Mar.

La Asamblea General de las Naciones Unidas por Resolución 54/212 de 22 de diciembre de 1999 instó a los Estados miembros y al sistema de las Naciones Unidas, a que fortalecieran la cooperación internacional en la esfera de la migración internacional y el desarrollo a fin de abordar las causas fundamentales de la migración. Por Resolución 53/111, de 9 de diciembre de 1998, la Asamblea General decidió establecer un comité especial intergubernamental de composición abierta con la finalidad de elaborar una Convención internacional amplia contra la delincuencia transnacional organizada, y de examinar la posibilidad de elaborar un instrumento internacional que abordara el tráfico y el transporte ilícito de migrantes, particularmente por mar.

En este sentido se elaboró el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional⁸, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000. Dicho Protocolo entró en vigor el 28 de enero de 2004 de forma general y para España, conforme a su artículo 22, al haberse alcanzado los cuarenta instrumentos necesarios de

⁸ La Citada Convención, denominada Convención de Palermo, fue ratificada por España mediante Instrumento de 21 de febrero de 2002, publicado en el *BOE* el 29 de septiembre de 2003. La misma fue complementada por tres Protocolos adicionales: el Protocolo para prevenir reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, por tierra, mar y aire y el Protocolo contra la fabricación ilícita y el tráfico de armas de fuego.

ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. España lo ratificó el 1 de marzo de 2002. Su artículo 7 contempla el deber de cooperar en la mayor medida posible para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de inmigrantes por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar. Este deber de cooperar se concreta en tres supuestos: que un Estado parte sospeche que un buque involucrado en el tráfico ilícito, enarbole su pabellón, carezca de nacionalidad o tenga la nacionalidad del Estado parte interesado (art. 8.1), que las sospechas de tráfico ilícito recaigan sobre un buque que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado parte (art. 8.2) o cuando el buque sospechoso no posee nacionalidad o se hace pasar por un buque sin nacionalidad.

También se establece la obligación de indemnizar por todo perjuicio o daño sufrido cuando las razones que motivaron las medidas de intervención no resulten fundadas.

Hay que señalar que el artículo 6 del Protocolo establece que cada Estado parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesaria para tipificar como delito (cuando se cometan intencionadamente y con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico de orden material) entre otros, el tráfico ilícito de migrantes.

En España, el artículo 313 de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal tipifica la emigración fraudulenta de trabajadores, castigando al que determinare o favoreciere la emigración de alguna persona a otro país simulando contrato o colocación, o usando de otro engaño semejante.

Y el artículo 318 bis castiga al que, directa o indirectamente, promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España, o con destino a otro país de la Unión Europea.

Pero para que el Estado español tuviera competencia para enjuiciar dicho delito contra los derechos de los ciudadanos extranjeros perpetrados en alta mar o la participación en un grupo organizado para el tráfico de inmigrantes, fueron necesarias algunas reformas legislativas⁹.

En este sentido por LO 1/2009, de 3 de noviembre se modificó el apartado 4 del art. 23 de la Ley Orgánica 6/1985, del Poder Judicial, estable-

⁹ En este sentido, podríamos citar la Sentencia de la Audiencia Provincial de las Palmas de 26 de octubre de 2006 en la que, con base en los argumentos señalados, declara su falta de jurisdicción para conocer de los hechos imputados (los acusados navegaban en un cayuco con 53 inmigrantes a bordo) considerando que el artículo 23.4 de la LO del Poder Judicial no es de aplicación al caso ni tampoco los principios de territorialidad y personalidad.

ciendo que será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley española, como alguno de los siguientes delitos: f) tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores.

Hay que señalar que el penúltimo párrafo del apartado 4 de dicho artículo 23 establece que sin perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España, para que puedan conocer los Tribunales españoles de los anteriores delitos deberá quedar acreditado, conforme al penúltimo párrafo de dicho artículo, que sus presuntos responsables se encuentran en España o que existen víctimas de nacionalidad española, o constatarse algún vínculo de conexión relevante con España, y en todo caso, que en el otro país competente o en el seno de un Tribunal internacional no se ha iniciado procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva, en su caso, de tales hechos punibles.

No hay que olvidar que el apartado 1 del citado artículo 23 establece que en el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte.

El Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes establece que toda medida que se tome tendrá en cuenta la necesidad de no interferir los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en el ejercicio de su jurisdicción y la competencia del Estado del pabellón para ejercer la jurisdicción y el control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con el buque.

Todas estas medidas conforme al artículo 9.4 serán ejecutadas únicamente por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que ostenten signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

En España la competencia para reprimir el tráfico ilícito de inmigrantes la tiene el Ministerio del Interior, y más concretamente el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, existiendo un Convenio de colaboración con el Ministerio de Defensa (Armada) de 14 de febrero de 2006, participando patrulleros de la Armada Española en dicha represión.

Son cada vez más frecuentes los supuestos en que en España las patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y de la Armada Española han tenido que intervenir, tanto en el mar territorial como en alta mar, ante pateras o cayucos que transportan inmigrantes, en muchos casos para prestar una labor meramente humanitaria.

En este sentido, habría que distinguir dos tipos de actuaciones: la intervención del buque en alta mar por motivos humanitarios¹⁰, deber al que están obligados todos los buques, y la intervención de un buque o cayuco para reprimir el tráfico ilícito de inmigrantes, teniendo dicha intervención los obstáculos legales a los que anteriormente nos hemos referido.

En otros supuestos, no se produce una intervención del buque, sino que se da auxilio a inmigrantes, pero una vez recogidos, los Estados se niegan a acogerlos¹¹.

En relación con la CONVEMAR, como ya hemos señalado, el artículo 110 no permite interceptar estos buques, «salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado», y es por esta vía por la que se permiten muchas de las interceptaciones que se realizan en alta mar. El problema sería que muchas veces los estados firmantes de dichos tratados internacionales no son precisamente los estados que ejercen estos tráficos, pero en muchos de los supuestos dichas interceptaciones encajarían en casos de buques sin nacionalidad, quedando así autorizados por el apartado d) del artículo 110.1 de la CONVEMAR.

También hay que destacar las iniciativas de la Unión Europea en la represión de este tráfico. En mayo de 2002 el Comisario de Justicia e Interior de la Unión Europea propuso la creación de un Cuerpo de guarda fronteras europeo como solución a la inmigración ilegal, cuya primera misión sería la vigilancia común de las fronteras marítimas europeas ante los nuevos desafíos, entre los que citó la inmigración ilegal, el tráfico de seres humanos, el terrorismo o el comercio de drogas. Este Cuerpo estaría formado

¹⁰ Uno de estos supuestos es el del buque *Fancurios*, que a su paso en mayo de 2002 por el Estrecho de Gibraltar, se le proporcionó agua embotellada, mantas, comida y gas propano para cocinar. Dicho buque había intentado tomar puerto en Casablanca pero las autoridades se lo impidieron, al presumir que transportaba inmigrantes, tratando de evitar que entrara en el mar territorial del Estado, y se produjera un desembarco masivo de inmigrantes. En este caso, el citado buque continuó la navegación hacia el Mediterráneo.

¹¹ Este es el caso del carguero noruego *Tampa*, que rescató el 26 de agosto de 2001 a 434 refugiados afganos cuando el barco en el que viajaban desde Indonesia hasta Australia naufragó en aguas internacionales. Los refugiados, según relato del capitán del *Tampa*, forzaron al patrón a desviarse y poner rumbo a Australia, bajo amenaza de arrojarlos por la borda. El gobierno australiano manifestó su firme intención de no permitir la entrada del buque en sus aguas jurisdiccionales; en términos parecidos se expresó el gobierno indonesio. Durante días, el buque navegó por aguas internacionales, mientras que las condiciones de vida a bordo se iban deteriorando, hasta que fueron recogidos por un buque de la armada australiana; otro supuesto es el del buque *Francisco y Catalina*, barco pesquero de Santa Pola (Alicante) que recogió en aguas de Libia, a 100 millas de Malta, a 51 inmigrantes de una barca a la deriva en el Mediterráneo, salvándolos de una muerte segura, tras estar dos días sin comer ni beber. Malta se negó a acoger a los inmigrantes, siendo finalmente acogidos por diversos países, entre ellos España, que envió un avión para su recogida.

por equipos mixtos formados por personal de varios países de la Unión Europea. La financiación correría en parte por el presupuesto comunitario y en parte por los estados. Ello llevaría consigo el crear un banco de datos europeo con las solicitudes de entrada que han sido rechazadas por los Estados. Incluso se habló de una escuela europea de formación del personal. Se acordó formar provisionalmente un Cuerpo que vigile los terminales aéreos y marítimos más utilizados, ya que no se debe olvidar que la mayoría de los migrantes ilegales de la Unión Europea lo hicieron por aire, no por mar, entrando en la mayoría de los casos como turistas.

El 28 de enero de 2003 comenzó la Operación «Ulises», que fue la primera iniciativa europea contra la inmigración ilegal en el mar. Se realizó con una flota de siete buques, compuesta por patrulleras de las Fuerzas de Seguridad (patrulleras *Río Guadiaro* y *Río Pisuerga*) y de buques de guerra de la Armada española, Reino Unido (patrullera del Servicio de aduanas *Seeke*), Portugal (Corbeta de la Armada *Coutinho*), Italia (una corbeta de la Armada), y Francia (patrullera de la Armada *Grébe* y otra patrullera de la Gendarmería marítima) y como observadores participaron representantes de Grecia, Noruega, Holanda, Alemania, Polonia y Austria. En dicha operación, que en su primera fase abarcó desde el 28 de enero hasta el 28 de febrero de 2003, la citada flota de los cinco países comunitarios estuvo patrullando por todo el Mediterráneo. Por comunicado de prensa del Ministerio del Interior español de 28 de enero de 2003 se afirmó que «durante la permanencia en el mar, todas las embarcaciones que el radar detecte serán identificadas e inspeccionadas de acuerdo con la normativa internacional vigente y se tomarán las medidas precautorias necesarias, en su caso, para escoltarlas hasta el mar territorial más cercano de cualquiera de los países miembros participantes en la Operación, donde se determinará lo procedente respecto de la embarcación infractora, tripulación y pasajeros». Esta Operación solo permitía, conforme a la legislación citada, intervenir en alta mar a buques que enarbolaran el pabellón de alguno de los Estados participantes en la Operación, pero sirvió como el germen de la policía común de fronteras exteriores de la Unión Europea, de cara al Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire que se iba a aprobar.

Los objetivos de la comunicación de 2002 antes citada se alcanzaron con la entrada en vigor del Código de Fronteras Schengen y con la creación de la Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembro de la Unión Europea (FRONTEX).

En diciembre de 2005 el Consejo Europeo encargó a FRONTEX un estudio de viabilidad para la creación de una Red Mediterránea de Patrullas

Costeras (MEDSEA); otro de los estudios encargados fue el de establecer un sistema de vigilancia que cubriera toda la frontera marítima meridional de la Unión Europea y del mar Mediterráneo (BORTEC).

Hay que señalar que la Agencia no sustituye a los servicios nacionales de control de fronteras, barcos ni aviones propios, siendo su labor la de elaborar análisis de riesgos, coordinar y financiar medios de los Estados Mayores en operaciones conjuntas, apoyar a los Estados en la formación de sus policías de fronteras y en vuelos conjuntos de retorno, asistirlos en situaciones de crisis y proporcionar asistencia técnica a la Comisión Europea y a los Estados Mayores¹².

Para terminar hay que señalar los contactos que está teniendo el Ministerio de Asuntos Exteriores español con sus homólogos de países mediterráneos para luchar contra la inmigración ilegal en las fronteras marítimas. Los países de la Unión Europea, a través de la Agencia europea de control de fronteras anteriormente nombrada -(FRONTEX), pero también a través de acuerdos de cooperación con los estados ribereños, tratan de hacer frente a este problema mediante un patrullaje conjunto. Ello supondría el empleo de medios materiales y humanos de todos los países implicados, que se vería facilitado por el intercambio de información. Además, en el caso de acuerdos con los países de salida de inmigrantes, el patrullaje debiera realizarse lo más próximo a las áreas de salida de embarcaciones, para una mayor eficacia.

Llegado a este punto, hay que señalar el papel tan importante que tiene la Armada española, la cual actúa como centro generador del Conocimiento del Entorno Marítimo de las Fuerzas Armadas a través del Centro de Operaciones de Vigilancia y Acción Marítima (COVAM) y se integra en las redes de intercambio de información de vigilancia marítima civiles y militares nacionales e internacionales.

Dicho Centro nació en 2005 al constituirse la Fuerza de Acción Marítima, siendo su misión principal la conducción de las operaciones de los buques que integran la Fuerza de Acción Marítima. Dicho centro está dotado de una amplia serie de entradas de información (AIS nacional y OTAN, flota pesquera, control de mercantes, petroleros, pateras, tráfico de drogas...), las cuales se evalúan y procesan para crear una «presentación de la situación marítima» en tiempo real en las aguas nacionales, ZEE, alta mar, siendo una de las áreas preferentes de actuación en el golfo de Adén,

¹² CORTÉS MÁRQUEZ, R., «La vigilancia de las fronteras marítimas en la Unión Europea», en *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 2009, pp. 61-62.

en el océano Índico, donde el centro tiene comunicación directa con más de treinta pesqueros, a los que anualmente proporciona una media de 400 avisos de seguridad, denominada *Recognized Maritime Picture* (RMP), entregándose dicha presentación a otros Cuarteles Generales nacionales, a todas las Unidades navales, a Organismos de la Administración con competencias en el ámbito marítimo y aquellas agencias que en cada caso se determine¹³.

Es el centro neurálgico de la Fuerza de Acción marítima, la cual está compuesta de 48 buques, 32 comandancias y ayudantías navales y dos centros especializados en asuntos marítimos (el Instituto Hidrográfico de la Marina y el Centro de Buceo de la Armada), «siendo el lugar –en palabras de su jefe de Operaciones– donde se filtra, valida, evalúa, fusiona y comparte toda la información disponible relativa a los espacios marítimos de interés nacional»¹⁴.

Dicho Centro, situado en Cartagena, está preparado para ubicar un centro de conducción de crisis en cualquier situación de emergencia marítima (contaminación, narcotráfico, inmigración ilegal...).

Como actividades que coordina y apoya el COVAM podríamos señalar: 1. Las de carácter naval (patrulla de los espacios marítimos, gestión y operación del Sistema de Vigilancia y conocimiento del entorno marítimo (SIVICEMAR), salvaguarda de la libertad de navegación y del comercio marítimo, cooperación y guía del tráfico mercante «Naval Control and Guidance for Shipping» (NCAGS), cumplimiento de la Legislación Internacional, actividades contra el terrorismo internacional, actividades contra la proliferación y el tráfico de armas de destrucción masiva y protección de los flujos energéticos). 2. De apoyo a otras agencias nacionales (contribución a la protección de los recursos naturales, vigilancia de pesca, lucha contra la inmigración ilegal, lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes, colaboración en la protección del medio ambiente y en la lucha contra la contaminación marina, apoyo a la lucha contra el contrabando, colaboración en la vigilancia y protección del patrimonio arqueológico subacuático, cooperación en búsqueda y salvamento y apoyo en tareas de rescate de submarinos). y 3. De difusión (diálogo con Agencias Internacionales, ejercicios, acuerdos Inter-ministeriales y cooperación internacional)

Dicho Centro, el cual trabaja las 24 horas al día, dispone de un Sistema integrado de Vigilancia y Conocimiento Marítimo (SIVICEMAR). En una primera fase, dicho sistema recoge la información de las distintas fuentes y

¹³ <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal> (21.05.2011; 18:00).

¹⁴ «Protección en la Mar», *Revista española de Defensa*, abril de 2011, pp. 48-.

de las bases de datos de todas las unidades de la Flota en la mar, así como de Marinas aliadas y de los responsables de los convenios suscritos con la Administración y, una vez fusionada y contrastada, se analiza la conducta de los buques nacionales y extranjeros que transitan por la zona de conflicto, para detectar posibles comportamientos anómalos y poder actuar, y se distribuye entre las Entidades que tienen competencias.

Desde el 16 de mayo de 2006, la Armada participa en la operación «Noble Centinela» en aguas del archipiélago canario, para hacer frente a la inmigración ilegal, junto a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, Cruz Roja, el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire.

Por otra parte hay que señalar que España asume la guía OTAN dentro del ámbito del NGAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping)¹⁵. En este marco de actuación, la Armada y en particular, el Almirante de Acción Marítima (de acuerdo con la Instrucción 52/2009, de 31 de julio de AJEMA, por la que se desarrolla la organización de la Fuerza de la Armada) tiene asignada como uno de sus cometidos ser el Comandante del Sistema de Cooperación y Orientación al Tráfico Marítimo (NCAGS CDR) de la NCAGS nacional.

Se han puesto en marcha en el ámbito de la Unión Europea dos iniciativas que van a configurar el futuro funcionamiento del COVAM: el *Blue-MassMed*, un proyecto piloto de intercambio de información marítima entre distintas agencias de países de la Unión Europea, y el *European Union Maritime Surveillance Network*, un sistema de intercambio de información marítima entre las Marinas de todos los países europeos.

2.2. TRÁFICO DE DROGAS

El tráfico ilícito de drogas, uno de los tráficos que mueve mayores cantidades de dinero en el mundo, ha experimentado un notable aumento por vía marítima por diversas causas: su transporte por mar permite llevar mayores cantidades de droga que por cualquier otro medio de transporte, su control es menos riguroso que el control por vía aérea, en aeropuertos, y la forma de entrada al país, sobre todo en países con gran fachada marítima es más fácil e incontrolable.

¹⁵ Véase STANAG 1212 (Naval Cooperation and Guidance for Shipping [NCAGS]) de la OTAN.

La legislación también ha favorecido todo este tráfico ilícito en alta mar dado que el control del Estado y la labor policial en esta materia únicamente se realizaba en aguas interiores, mar territorial y zona contigua conforme a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Durante la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su 2.º periodo de sesiones, Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido e Irlanda presentaron un «Documento de trabajo sobre la alta mar»¹⁶ en cuyo artículo 21 bis (p. 2) decía que «todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque realiza un tráfico ilícito de estupefacientes podrá, cualquiera que sea la nacionalidad del buque y siempre que su tonelaje sea inferior a 500 toneladas, confiscar la carga ilícita. El Estado que lleve a cabo la confiscación informará al Estado de la nacionalidad del buque, a fin de que este último pueda entablar la acción judicial correspondiente contra los responsables del tráfico ilícito». Dicha propuesta fue incorporada pero, no fue finalmente aprobada¹⁷.

Y únicamente se recogió en la Convención en su artículo 108 la obligación de todos los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en alta mar en violación de las convenciones internacionales. Todo Estado que tenga motivos fundados para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

Posteriormente, por la vía de esta cooperación internacional, y gracias a los trabajos de la Organización de las Naciones Unidas, se firmó en Viena el 20 de diciembre de 1988 la Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas. España ratificó la Convención el 30 de julio de 1990 (*BOE 270 de 10 de noviembre de 1990*)¹⁸.

En su artículo 17, en cuanto al tráfico ilícito por mar, establece que toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

¹⁶ Vid. DOC A/CONF 62/C.2/L.54.

¹⁷ Vid. Provisión 174, p. 2 del DOC A/CONF 62/L.8/REV.1. Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales, vol. III, pp. 155 y 263.

¹⁸ La Comisión de estupefacientes aparece como órgano principal normativo y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de drogas, como base de la cooperación internacional.

El Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente a: a) abordar la nave, b) inspeccionar la nave y c) si descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.

Conforme al apartado 8 la parte que haya adoptado cualquiera de las medidas previstas en el presente artículo informará con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de esa medida.

Se contempla la posibilidad de que las partes concierten acuerdos o arreglos bilaterales o regionales para llevar a la práctica las disposiciones del presente artículo o hacerlas más eficaces.

En el apartado 10 del mismo artículo se establece que las medidas que se adopten en cumplimiento del párrafo 4 del presente artículo serán solo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares, u otras naves u aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas a tal fin.

Hay que señalar que el artículo 108 de la CONVEMAR, refiriéndose a la cooperación para reprimir el tráfico de estupefacientes, señala en su apartado 2 que el Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros estados para poner fin a tal tráfico; La Convención de Viena amplía esta cooperación, y así en estos casos la solicitud de cooperación la puede hacer cualquier Estado y no solo el Estado de pabellón.

Los buques sin pabellón podrían ser visitados con arreglo al apartado d) del artículo 110 de la Convención «por haber motivo razonable para sospechar que el buque no tenga nacionalidad».

La base de la cooperación es el consentimiento del Estado del pabellón, conservando como vemos el principio de jurisdicción –ya no exclusiva pero si consentida– del Estado del pabellón.

En el marco del Consejo de Europa, se firmó el 31 de enero de 1995 el Acuerdo relativo al tráfico ilícito por mar por el que se desarrolla el artículo 17 de la Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas¹⁹. Dicho acuerdo, que no ha

¹⁹ Este acuerdo se realizó como fruto de las actividades del Grupo Pompidou, el cual es un grupo de cooperación en el marco del Consejo de Europa para luchar contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas. Actualmente son miembros del Grupo 29 estados: Alemania, Australia, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y la Comisión Europea. <http://www.pnsd.msc.es> (13.05.2011, 9:10).

entrado en vigor, ha sido firmado por Grecia, Italia, Noruega, Suecia y Reino Unido.

El artículo 6 del mismo establece que cuando el Estado interviniente albergue sospechas fundadas de que un buque que enarbola pabellón o lleve matrícula de otra parte o cualquier otra indicación de su nacionalidad participa en un delito pertinente o está siendo utilizado para su comisión, el Estado interviniente podrá solicitar autorización del Estado del pabellón para detener el buque y subir a bordo del mismo en las aguas situadas fuera del mar territorial de cualquier parte y para adoptar todas o algunas de las medidas especificadas en el presente acuerdo. No podrán adoptarse dichas medidas en virtud del presente acuerdo sin la autorización del Estado del pabellón.

El ámbito de aplicación espacial es más amplio aquí que en la CONVEMAR ya que se refiere a «las aguas más allá del mar territorial de cualquier Estado».

El art. 9 establece una serie de medidas autorizadas, que conforme al artículo 11 serán llevadas a cabo únicamente por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos distintivos visibles y puedan ser fácilmente identificados como buques o aeronaves al servicio del Estado y debidamente autorizados a tal fin.

Dejando a un lado estas iniciativas, la cooperación bilateral ha sido y sigue siendo una de las formas de controlar el tráfico ilícito de drogas en alta mar. Con anterioridad a la Convención del derecho del mar de 1982 y con posterioridad a la misma, sobre la base de su artículo 108, los estados, o bien se autorizan de forma recíproca la interceptación de sus buques sospechosos de tráfico ilícito de drogas, o bien uno de los estados autoriza al otro la visita de uno de sus buques. El acuerdo bilateral supondría una autorización expresa para realizar la visita, sin que sea necesario el consentimiento previo del Estado del pabellón solicitado caso por caso, forma que sí es la habitual en los convenios multilaterales anteriormente citados.

En este sentido España tiene firmados numerosos acuerdos bilaterales para el control de tráfico ilícito de estupefacientes, en general²⁰.

²⁰ Acuerdo entre el Reino de España y la República del Paraguay (Asunción, el 1 de agosto de 2003); Acuerdo entre el Reino de España y la República Dominicana (Santo Domingo, el 15 de noviembre de 2000); Acuerdo entre el Reino de España y la República de Costa (San José de Costa Rica, el 24 de noviembre de 1999), Acuerdo entre el Reino de España y la República Dominicana (Tegucigalpa, el 13 de noviembre de 1999), Acuerdo entre el Reino de España y la República Federativa de Brasil (Madrid, el 11 de noviembre de 1999); Acuerdo entre el Reino de España y el Gobierno de la República de Guatemala (9 de julio de 1999); Acuerdo entre el Reino de España y la República del Ecuador (San Francisco de Quito, el 30 de junio de 1999); Acuerdo entre el Reino de España y la Repú-

Específicamente, y en el ámbito marítimo, hay que señalar los siguientes:

– El Tratado entre el Reino de España y la República Italiana para la represión del tráfico ilícito de droga en el mar de 23 de marzo de 1990 a fin de cooperar en el mar mediterráneo, siguiendo el modelo del artículo 17 de la Convención de 1988.

– Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar, hecho en Lisboa el 2 de marzo de 1998.

– Acuerdo entre Irlanda, el Reino de los Países Bajos, el Reino de España, la República Italiana, la República Portuguesa, la República Francesa, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por el que se crea un Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas, hecho en Lisboa el 30 de septiembre de 2007.

En el primero de ellos, las partes se reconocen el derecho a intervenir en representación de la otra parte en aguas más allá de su mar territorial sobre los buques que enarboles pabellón de otro Estado, en caso de sospecha fundada, eliminándose la necesidad de autorización previa a dicha actuación.

Se reconoce un derecho de intervención que consiste en «perseguir, bloquear y abordar el buque, verificar los documentos, interrogar a las personas que se encuentren a bordo y, si quedan fundadas sospechas, inspeccionar el buque, y en su caso proceder al secuestro de la droga, al arresto de las personas implicadas y, si procede, conducir al puerto idóneo más

blica Argentina (Madrid, el 7 de octubre de 1998); Acuerdo entre el Reino de España y la República del Perú (Lima el 17 de septiembre de 1998); Acuerdo entre el Reino de España y la República de Colombia (Bogotá, el 14 de septiembre de 1998); Aplicación provisional del Acuerdo entre el Reino de España y la República de Malta (La Valetta, el 28 de mayo de 1998); Acuerdo entre el Reino de España y la República Oriental de Uruguay (Montevideo, el 18 de marzo de 1998); Acuerdo entre el Reino de España y la República de Panamá (Panamá, el 13 de febrero de 1998), Aplicación provisional del Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bolivia (La Paz, el 10 de noviembre de 1997); Acuerdo entre el Reino de España y la República de Venezuela (Madrid, el 24 de septiembre de 1996); Acuerdo en materia de cooperación en materia de lucha contra la droga entre España y Marruecos (21 de enero de 1987); Acuerdo en materia de cooperación en materia de lucha contra la droga entre España y Portugal (27 de enero de 1987); Acuerdo entre España y Gran Bretaña e Irlanda del Norte (26 de junio de 1989 [aplicable también a Gibraltar, Canje de notas de 3 de abril de 1991 –*BOE 78 de 31.3.1992*–, y a la isla de Man, Acuerdo de 16 de abril de 2001]; Acuerdo entre España y Turquía (9 de mayo de 1990); Acuerdo entre España y la URSS (26 de octubre de 1990); Acuerdo entre España y Estados Unidos (25 de noviembre de 1991).

cercano al buque», con la obligación de informar al Estado del pabellón, antes si es posible o inmediatamente después.

Los Tratados multilaterales relativos a la materia, como la Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas de 1988, en su artículo 17 y el Acuerdo del Consejo de Europa contra el tráfico ilícito por mar de 1995 también exigen que el consentimiento del Estado del Pabellón sea requerido. E incluso hay que señalar que el consentimiento del Estado en la interceptación del barco sospechoso de tráfico de drogas se ha ido formando como una costumbre internacional por la práctica de los estados y como resultado de los numerosos tratados bilaterales suscritos en este sentido.

Para terminar, podríamos hacer mención especial a Estados Unidos, por ser uno de los países que más ha luchado en el plano bilateral contra el tráfico ilícito de drogas, tanto con estados productores como con estados de tránsito, y en este sentido los Guardacostas de los Estados Unidos, desde 1970, centraron su atención en el tráfico marítimo de drogas, siendo el principal modo de control la posible interdicción de buques en alta mar²¹.

A pesar de todas estas iniciativas, se observa una vez más, al igual que en el tráfico de inmigrantes, la insuficiencia de la legislación en vigor para hacer frente a este problema. Para resolverlo, es preciso posibilitar el ejercicio del derecho de visita en los nuevos supuestos que van surgiendo en la práctica internacional, y más aún ante nuevas modalidades de dichos tráfico ilegales, como es el caso de los narcosubmarinos, los cuales se están utilizando para llevar droga hasta barcos en alta mar para evadir los controles policiales²².

²¹ Lo que no resulta tal clara es la práctica habitual de los Guardacostas americanos, según la cual la visita a los buques sospechosos en alta mar se realiza con el consentimiento del capitán, y solo se requiere el consentimiento del Estado del pabellón si resultan necesarias otro tipo de medidas como el apresamiento (dicha práctica aparece recogida en el *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Department of the Navy, Washington, DC. www.au.af.mil [10.04.11; 20:35]).

²² En febrero de 2011 fue localizado en el agua, en la zona rural de Timbiquí, localidad del departamento del Cauca (suroeste de Colombia), un submarino que se utilizaba por las organizaciones criminales para transportar droga desde Colombia hasta México. Dicho «narcosubmarino», de treinta metros de largo por tres de ancho estaba capacitado para transportar hasta ocho toneladas de droga sin ser detectado por los radares de seguridad, gracias a su avanzada tecnología. Tenía autonomía para viajar a nueve metros de profundidad desde Timbiquí hasta las costas mexicanas, sin necesidad de tripulación, lo que le convertía en un medio de transporte muy seguro para los narcotraficantes, sin riesgo para ellos de ser detenidos. Estaba valorado en 2.12 millones de dólares y había sido fabricado en fibra de vidrio, contando con toda la tecnología, incluido un telescopio. El mismo fue inmovilizado en una operación conjunta de la Armada Nacional, la Fuerza aérea colombiana y la Fiscalía General, hallando en su interior un ordenador, dos fusiles y munición.

Trafico de drogas en España

En nuestro derecho interno el tráfico ilícito de drogas se ha tipificado como delito en los artículos 368 y siguientes del Código Penal y se incluye como delito de persecución universal en el artículo 23.4.e) de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1 de julio de 1985, por el que la jurisdicción española es competente para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptible de tipificarse, según la ley española, como alguno de los siguientes delitos: e) tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes. Ello justifica la competencia de los tribunales españoles y, más concretamente, la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional, aún cuando el delito se haya cometido más allá de nuestras fronteras.

Pero este artículo hay que entenderlo dentro del respeto al principio de libertad de navegación en alta mar que se proclama en la CONVEMAR y en el Convenio de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes.

En el marco de la Convención, hay que señalar que así como determinados supuestos del artículo 23.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, como es el caso de la piratería, se incluyen en la Convención como una excepción al principio de libertad de navegación, y justifica que se ejerza el derecho de visita contemplado en el art. 110 del Convenio de Jamaica, en el caso del tráfico de drogas no sucede lo mismo ya que, aunque considerado un delito internacional, en el ámbito del derecho del mar, no puede suponer una limitación a la libertad de navegación (a no ser que el buque no tenga pabellón o tenga el mismo pabellón del buque que visita), sino que se rige por el principio de cooperación y el respeto a la soberanía del Estado del pabellón.

Y este respeto se plasma en diversos artículos, a saber: artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en el que, refiriéndose al buque extranjero atracado en puerto español, se establece que tampoco se podrá entrar y registrar en los buques extranjeros sin la autorización del capitán o, si este la denegase, sin la del cónsul de su nación; el artículo 97 de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar que señala que las autoridades del pabellón del barco son las que pueden autorizar abordajes y apresamiento del mismo, y en el artículo 17 de la Convención de Naciones

La armada colombiana explico que era el primer sumergible que se decomisa en el país, y que los aparatos de la misma naturaleza que habían sido intervenidos anteriormente eran semisumergibles, que navegaban casi a superficie.

Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes, al decir que el Estado del pabellón podrá autorizar a abordar e inspeccionar una nave.

En España la competencia para reprimir y perseguir el tráfico ilícito de drogas por vía marítima la tiene, dentro del Ministerio de Hacienda, el Servicio de Vigilancia Aduanera²³ y, en el Ministerio del Interior, el Servicio marítimo de la Guardia Civil²⁴ (artículo 12.B.b. de la LO 2/1986, de 13 de marzo sobre Fuerzas y Cuerpos de Seguridad), colaborando el Ministerio de Defensa con los Patrulleros de la Armada española y aeronaves del Ejército del Aire. La actuación de la Armada se ampara en el acuerdo entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal Tributaria de colaboración en el ámbito marítimo de 14 de septiembre de 2011.

La disposición adicional primera, apartado 1 de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión de contrabando atribuye al Servicio de Vigilancia Aduanera a todos los efectos legales el carácter de colaborador de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con los que actuará en coordinación, en todo lo que se refiere a la investigación, persecución y represión de los delitos de contrabando.

El procedimiento se realiza con la remisión de un oficio de la Brigada Central de Estupefacientes de la Comisaría General de la Policía Judicial al Juzgado Central de Instrucción correspondiente de la Audiencia Nacional o solicitando autorización judicial para el abordaje de determinada embarcación sospechosa de tráfico ilícito de estupefacientes. En el auto del Juzgado Central de Instrucción se informa que, dado traslado de dicha petición al Ministerio Fiscal, la estima informando que debe llevarse a efecto conforme a la legalidad vigente (art. 108 del Convenio de Montego Bay de 1982, art. 17 del Convenio de Viena de 1988, art. 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y artículos 545 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). Se suele autorizar el proceder al abordaje del barco, la detención de los tripulantes, el traslado al buque de la unidad asaltante, por motivos de seguridad, de la sustancia intervenida, se autoriza la inspección técnica y eléctrica de los barcos abordados y el traslado del buque al puerto español.

²³ El Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, de denominación y reestructuración del Servicio de Vigilancia Aduanera establece en su artículo 2 las funciones del mismo.

²⁴ Conforme al artículo 1 del Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, que regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, las funciones que la LO de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, atribuye al Cuerpo de la Guardia Civil se ejercerán en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y, excepcionalmente, fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los Tratados internacionales vigentes.

Se suele diferenciar según el buque sospechoso tenga pabellón español, no lleve pabellón o no sea visible, o que el buque ondee pabellón extranjero, en cuyo caso ha de obtenerse urgentemente autorización del Consulado del país del pabellón, o de la Autoridad competente de dicho Estado. Se autoriza el abordaje a funcionarios de la Brigada Central de Estupefacientes y miembros del Grupo de Operaciones Especiales (GEO) del Cuerpo Nacional de Policía, en colaboración con el Servicio de Vigilancia Aduanera y de la Armada Española, señalando que una vez producido el mismo, garantizada la seguridad del buque y precintada la zona donde se transporta la carga, se conducirán a puerto español para el registro de camarotes y zonas que puedan gozar de la protección del derecho a la inviolabilidad de domicilio en presencia de fedatario público. En caso de producirse detenciones se pondrán en conocimiento inmediato del Juzgado Central de Instrucción. El auto por el que se autoriza el abordaje se suele remitir en su caso por el Gabinete de Coordinación de la Delegación del Gobierno para el Plan nacional sobre drogas del Ministerio del Interior al Ministerio de Defensa para su información, cuando se colabora con buques de la Armada en el abordaje.

La Agencia Tributaria y el Cuerpo Nacional de Policía han desarrollado numerosas operaciones conjuntas para reprimir este tráfico, muchas de ellas en colaboración con la Armada española o con la colaboración de la policía de otros países²⁵.

Asimismo, hay que señalar que ha habido modificaciones legislativas como la Ley Orgánica 5/1999, de 13 de enero, por la que se modifica la ley de Enjuiciamiento Criminal, en el sentido de autorizar la circulación y entrega vigilada de drogas tóxicas a los fines de investigación, así como autorizar a funcionarios de la policía judicial, bajo identidad supuesta, que participaren en este tráfico, a los fines de la investigación.

El Real Decreto 1649/1998, de 24 de julio, por el que se desarrolla el Título II de la Ley Orgánica 12/1995 sobre represión del contrabando, en

²⁵ Ejemplo de esto son la interceptación del porta contenedores *Miami Express* con pabellón de Antigua y Barbuda en 1998, la Operación Temple en 1999, la captura del barco británico *Barthon Queen*, la colaboración con la Armada francesa para la interceptación del buque mercante camboyano *Winner* en el Océano Atlántico en 2002, la operación Candil en 2001 con la captura del pesquero *Meniat*, la operación Masturrón con la captura del buque *Poseidón* con pabellón de Venezuela en 2003, operación Pote con la captura del pesquero *Caridad C.*, , Operación Goma Rota con la captura del buque *South Sea*, operación Rijan-Boquerón y Operación Pote en 2005, operación Bouzas en colaboración con autoridades británicas en 2005 con la captura del Pesquero británico *Squilla*, operación Camarote en 2005 con la interceptación del buque *Ceres II*, con matrícula de Ghana y sin pabellón, y operación Bahía y operación Alma lusa en 2006.

lo relativo a las infracciones administrativas de contrabando establece las siguientes operaciones: i) alijen o transborden de un buque clandestinamente cualquier clase de mercancías, géneros o efectos dentro de las aguas interiores o del mar territorial español o en las circunstancias previstas por el artículo 23 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 29 de abril de 1958.

En cuanto a la jurisprudencia, hay que señalar que en muchos de los apresamientos realizados, los Tribunales españoles se han tenido que pronunciar acerca de la legalidad de los apresamientos de buques sin pabellón (supuestos que encajan en el art. 110 de la Convención) o de buques con pabellón extranjero realizados en alta mar por las autoridades españolas en sus funciones de vigilancia y control²⁶.

2.3.TERRORISMO INTERNACIONAL Y TRÁFICO DE ARMAS

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no se refiere en ningún momento al terrorismo internacional.

Sin embargo, durante años el terrorismo internacional ha utilizado como escenario la alta mar y, en este sentido, encontramos en la jurisprudencia internacional supuestos tan conocidos como el del «Achille Lauro»²⁷.

²⁶ Vid. Apresamiento del buque *Bongo* (Sentencia de la Audiencia Nacional de 10 de julio de 1993), Apresamiento del buque *Rand* (Sentencia de la Audiencia Nacional de 15 de septiembre de 1995), Apresamiento del buque *Mar Tere* (Sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de julio de 1995), Apresamiento del buque mercante de bandera panameña *Archangelos*, tras las medidas acordadas por el Juzgado Central de Instrucción núm. 1 de la Audiencia Nacional con sede en las Islas Canarias, el capitán invocó violación de derechos fundamentales, y al ser denegadas sus peticiones interpuso amparo ante el Tribunal Constitucional, siendo este desestimado por Sentencia 21/1997 (Sala Segunda) de 10 de febrero; Apresamiento del buque de bandera de Belice *Grisú* (Sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 2 de octubre de 1995); Apresamiento del buque *Oakleigh* (Sentencia de la Audiencia Nacional de 6 de septiembre de 1996), Apresamiento del barco *Guerrero* (Sentencia del Tribunal Supremo núm. 365/2000 de 10 de marzo), Apresamiento del buque *Laion* (Sentencia del Tribunal Supremo núm. 120/2003, de 28 de febrero y Sentencia TS 624/2002, de 10 de abril), Apresamiento del buque *Raquel* (Sentencia del Tribunal Supremo núm. 218/2001 de 10 de diciembre).

²⁷ El 7 de octubre de 1985, el buque italiano *Achille Lauro* fue capturado en alta mar con 480 pasajeros; los secuestradores eran cuatro miembros del Frente para la Liberación de Palestina, una fracción de la OLP, que haciéndose pasar como pasajeros, invadieron el puente del buque, obligando a su capitán a dirigirse rumbo al puerto sirio de Tartus. Los secuestradores amenazaron con matar a otros pasajeros del barco a menos que Israel pusiera en libertad a cincuenta prisioneros palestinos, amenazando con volar el barco si la misión de rescate era intentada. Al llegar al puerto de Tartus, los secuestradores expresaron al

Tras el asunto del «Achille Lauro», la Resolución 40/61 de la Asamblea General de Naciones Unidas, de 9 de diciembre de 1985 instó a todos los estados a que contribuyeran a la eliminación gradual de las causas de terrorismo internacional, invitando a la Organización Marítima Internacional a que estudiara el problema del terrorismo a bordo de barcos o contra estos. Por Resolución A. 584(14) de 20 de noviembre de 1985, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, se insta a elaborar medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación. Todo esto llevó a que Italia, Austria y Egipto, en marzo de 1987 propugnaran una Convención contra el terrorismo marítimo, de la cual surgió el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988²⁸.

Si analizamos el citado Convenio, podríamos señalar que en su Preámbulo se hace constar la necesidad urgente de fomentar la cooperación internacional entre los estados con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores.

Sin embargo, del análisis del articulado se observa que el artículo 3 tipifica una serie de delitos, tales como el que se apodere o destruya un buque, realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo, coloque en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruirlo, cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo en peligro la navegación.

Asimismo hay que señalar que aunque el artículo 6 del Convenio extiende la jurisdicción a todos los Estados Parte solo en determinados casos, la mayoría de ellos cuando hay una conexión con el Estado del Pabellón, ello resulta insuficiente si lo que se pretende es una cooperación entre los estados que pudiera dar lugar a una persecución universal de dichos delitos. Es por ello que en este Convenio se echa de menos un artículo similar al artículo 17 del Convenio de Naciones Unidas contra el tráfico de estu-

presidente Sirio sus exigencias, queriendo hacer del puerto sirio su base de negociaciones. Al negársele la entrada a dicho puerto, los secuestradores pusieron a los pasajeros en la cubierta, y dispararon y mataron a León Klinghoffer, un judío de 79 años de nacionalidad estadounidense, quien estaba parcialmente paralítico, e iba en silla de ruedas, ordenando lanzarlo por la borda.

²⁸ Dicho Convenio fue ratificado por España por Instrumento de ratificación de 15 de junio de 1989 (*BOE de 24 de abril de 1992*).

pefacientes que contemplara la posibilidad de visitar a buques sospechosos con la autorización del Estado del Pabellón.

Con posterioridad a dicho Convenio, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad marítima, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005, amplía en su artículo 3bis los tipos delictivos, señalando que comete delito el que, con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo, use en un buque cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma BQN que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; descargue, desde un buque, hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva y potencialmente peligrosa que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; utilice un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves; o amenace con cometer cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) i), a) ii) o a) iii).

También se refiere el Protocolo al que transporte a bordo de un buque cualquier tipo de explosivos o de material radiactivo, para causar la muerte o daños o lesiones graves con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo; o cualquier arma BQN, cualquier material destinados a ser utilizados en una actividad nuclear explosiva o cualquier equipo que contribuya al proyecto, fabricación o envío de un arma BQN con la intención de que se use para ese fin.

El ejercicio del derecho de visita se contempla en el artículo 8bis apartado 4, al establecer que un Estado parte que tenga motivos razonables para sospechar que se ha cometido, se está cometiendo o se va a cometer cualquiera de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter o 3quáter, en el que participe un buque que enarbole su pabellón, puede solicitar la asistencia de otros estados partes en la prevención o represión de ese delito. Los Estados partes a los que se solicite dicha asistencia harán todo lo posible para facilitarla con los medios de que dispongan.

Asimismo señala que siempre que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados del Estado parte («la parte solicitante») encuentren un buque que enarbole el pabellón o muestre marcas de matriculación de otro Estado parte («la primera parte») que esté fuera del mar territorial de cualquier Estado, y la parte solicitante tenga motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo ha participado, participa o va a participar en la comisión de uno de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter o 3quáter y la parte solicitante desee visitar el buque,

- a) solicitará, de conformidad con los párrafos 1 y 2, que la primera Parte confirme la nacionalidad, y
- b) si se confirma la nacionalidad, la parte solicitante pedirá a la primera parte (en adelante denominada «el Estado del pabellón») autorización para realizar una visita y adoptar las medidas apropiadas con respecto al buque, entre las que pueden estar el interceptar, visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo e interrogar a las personas a bordo a fin de determinar si se ha cometido, se está acometiendo o se va a cometer cualquiera de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter o 3quáter, y
- c) el Estado del pabellón podrá:
 - i) Autorizar a la parte solicitante a realizar una visita y a adoptar las medidas que sean oportunas, tal como se indica en el apartado b), pudiendo imponer condiciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7; o
 - ii) hacer que sus propios agentes de la autoridad u otros funcionarios realicen la visita y el registro; o
 - iii) realizar la visita y el registro junto con la parte solicitante, pudiendo imponer condiciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7; o
 - iv) rehusar autorizar la visita y el registro.

El Estado solicitante no visitará el buque ni adoptará las medidas enunciadas en el apartado b) sin la autorización expresa del Estado del pabellón.

Se establece en el Convenio que al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o posteriormente, un Estado parte podrá notificar al secretario general que, con respecto a los buques que enarboles su pabellón o muestren sus marcas de matriculación, se concede autorización a la parte solicitante para visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo y para interrogar a las personas a bordo a fin de encontrar y examinar documentación acerca de su nacionalidad y determinar si se ha cometido, se está cometiendo o se va a cometer uno de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter o 3quáter, si transcurridas cuatro horas de haberse recibido un acuse de recibo de la solicitud de confirmación de nacionalidad, no hay respuesta de la primera parte.

El apartado 11 señala que el presente artículo no es de aplicación ni limita las visitas a buques realizadas por un Estado parte, de conformidad con la legislación internacional, fuera del mar territorial de cualquier Estado, incluidas las que se efectúen basándose en el derecho de visita, la

prestación de asistencia a personas, buques o bienes necesitados de socorro o en peligro, o en una autorización concedida por el Estado del pabellón, a los fines del cumplimiento de la ley u otros fines.

Los estados han ido tratando de poner solución al problema del terrorismo internacional, y más en los últimos años en los que el terrorismo supone una amenaza para la seguridad marítima y para la seguridad de los estados.

Podríamos señalar aquí algunos supuestos prácticos²⁹:

– En enero del 2000, la organización Al Qaeda intentó colisionar una embarcación cargada de explosivos contra el *USS The Sullivans* en Yemen mientras el barco de guerra estaba reabasteciéndose; sin embargo, por exceso de peso la embarcación se hundió antes de alcanzar su objetivo. Una vez analizadas las razones de este fallo, los ataques suicidas realizados con otra embarcación similar cargada también de explosivos consiguieron impactarla contra el *USS Cole*, matando a 17 marineros, en octubre del mismo año.

– En octubre del 2002, un bote cargado de explosivos alcanzó al petrolero francés *Limburg*, que estaba cargado con 400.000 barriles de petróleo en las inmediaciones de las costas de Yemen, matando a un miembro de la tripulación, dejando el petrolero en llamas, y derramando, según se estimó, 700 toneladas de crudo.

– En febrero del 2004, en el sur de Filipinas el grupo terrorista Abu Sayyaf hundió con explosivos al *Super Ferry 14*, matando a 116 personas, siendo el acto de terrorismo marítimo que se ha cobrado el mayor número de víctimas mortales.

– En marzo del 2004, un hombre del grupo terrorista palestino Hamas, se escondió en un compartimento secreto de un contenedor, que fue transportado al puerto israelí de Ashod a 15 millas al sur de Tel Aviv. Este compartimento no fue detectado ni al pasar el escáner electrónico, ni en la inspección física interior y exterior.

– En junio de 2002, el Gobierno marroquí arrestó a un operativo de la organización Al Qaeda por sospechar que tramaban asaltos contra los petroleros británicos y americanos que cruzaban el estrecho de Gibraltar.

- Después de la captura del Director de operaciones de Al Qaeda, se descubrió que Al Qaeda formaba parte de una trama para conseguir un acceso regular a los contenedores utilizados para llevar prendas de ropa desde Pakistán a Nueva York y que estaba involucrado en la planificación de

²⁹ FEAL VÁZQUEZ, J. «La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo», *Boletín de información del CESEDEN*. Ministerio de Defensa, 200, 8, pp. 12-13.

nuevos ataques contra Estados Unidos, utilizando el sistema de transporte marítimo, como forma de conseguir la entrada en dicho país.

– En el año 2001, las autoridades italianas descubrieron un supuesto operativo de Al Qaeda escondido dentro de un contenedor. Detrás de una falsa pared, el operativo vivía en un contenedor que estaba equipado con cama, baño, calefactor, comida, agua, ordenador y teléfono vía satélite. También poseían pases de seguridad falsificados para varios de los más importantes aeropuertos de Estados Unidos.

Además hay que señalar que dichos ataques terroristas no existiría si no existieran redes de financiación y suministro de armas, cuyo transporte en muchas ocasiones se realiza por mar, como modo de obviar el control de fronteras terrestres.

En relación con el Derecho interno, nuestro Código Penal tipifica en sus artículos 571 a 580 los delitos de terrorismo, castigando, entre otros tipos, el depósito de armas o municiones o la tenencia o depósito de sustancias o aparatos explosivos, inflamables, incendiarios o asfixiantes... así como su fabricación, tráfico, transporte o suministro de cualquier forma.

Asimismo el artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial incluye, dentro de los delitos de persecución universal, al terrorismo en su apartado 4.b.

En cuanto al tráfico de armas, cuestión ligada al terrorismo internacional, podríamos señalar que nuestro Código Penal lo tipifica en los artículos 563 a 570; sin embargo el artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial no lo incluye en sus apartados como delito.

Desde el punto de vista del Derecho Internacional, también podríamos citar el Protocolo complementario a la Convención de Naciones Unidas contra la Delincuencia Transnacional Organizada, y el Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas, componentes y municiones de 31 de mayo de 2001, adjunto al Convenio antes nombrado.

El modo de hacer frente al problema del terrorismo ha variado desde los atentados a las Torres Gemelas en Nueva York el 11 de septiembre de 2001.

Tras los atentados terroristas sucedidos en Nueva York el 11 de septiembre de 2001, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas reconoció en la Resolución 1368 (2001) de 21 de septiembre el derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva, de conformidad con la Carta de las Naciones, y decide combatir por todos los medios las amenazas a la paz y la seguridad internacional creadas por actos de terrorismo. Asimismo insta a todos los Estados a que colaboren con urgencia para someter a la justicia a los autores, organizadores y patrocinadores de estos ataques terroristas.

El 28 de septiembre de 2001, el Consejo de Seguridad aprueba la Resolución 1373 (2001) relativa a las medidas y estrategias de lucha contra el terrorismo internacional y se crea un comité contra el terrorismo para velar por la ejecución de las mismas, señalando la necesidad de luchar con todos los medios, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas. El 8 de octubre de 2001 Estados Unidos y Reino Unido convocaron al Consejo de Seguridad para informarle de la reacción armada puesta en marcha por ambos países como réplica a los actos terroristas citados, es decir, la llamada operación «Libertad Duradera» que se desarrollaba tanto dentro como fuera del territorio de Afganistán, con base, según los citados países, en las Resoluciones 1368 (2001) y 1373 (2001), aunque en ellas se menciona expresamente que su ejercicio ha de ser «de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas».

El Gobierno español ofrece su apoyo a Estados Unidos tras el 11 de septiembre, y por acuerdo del Consejo de Ministros de 14 de diciembre de 2001 y 20 de diciembre de 2002 muestra su voluntad de colaborar en la lucha contra el terrorismo, entendiendo que la participación española en la operación «Libertad Duradera» no necesitaba de previa autorización parlamentaria. Las Fuerzas Armadas españolas aportaron dispositivos aéreos y navales en las tareas de control. El Consejo de Ministros, de 22 de febrero de 2002, autorizó la participación de las fragatas *Santa María* y *Numancia* «para vigilancia marítima en el Océano Índico Occidental». Según declaraciones del Ministerio de Defensa estos buques fueron desplazados hasta el mar de Arabia desde mediados de marzo donde realizaron misiones de interdicción marítima y escolta a otros buques, principalmente norteamericanos y británicos, en el norte del mar de Arabia y el Cuerno de África³⁰. Por acuerdo del Consejo de Ministros, de 13 de septiembre de 2002, se incorpora a la zona de operaciones la fragata *Navarra* y el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* hasta el 20 de diciembre de 2002, asumiendo la fragata el mando de la TF-150, formada por buques estadounidenses, alemanes, franceses y británicos.

Dentro de esta operación se produjo en el océano Índico la interceptación del buque *So San* por la Armada española el 5 de diciembre de 2002.

El día 5 de diciembre de 2002, los servicios de inteligencia de Estados Unidos localizan en el océano Índico un buque mercante, objeto de vigilancia desde su flote en Corea del Norte, que parecía dirigirse a Yemen. Al día siguiente la Armada Española identifica el buque con el nombre *So*

³⁰ Ministerio de Defensa, *Guerra al terrorismo. España en la operación Libertad Duradera*, disponible en www.mde.esmde/infoes/afganistan/afga13.htm.

San, el cual no muestra pabellón alguno. El día 9 de diciembre de 2002, la Fragata *Navarra*, a requerimiento del Mando Componente Naval de la coalición internacional que desarrollaba la Operación «Libertad Duradera», en la cual España participaba, intercepta en alta mar, al este de la isla Socotora, al buque *So San*. Interrogado el capitán del mercante, declaró llevar cargamento de cemento; ordenado de reducir la velocidad y cambiar el rumbo de forma apropiada para la visita, el capitán no lo realiza y acelera, negando la solicitud de visita, por lo que se efectúan disparos de aviso, y al hacer caso omiso, se abrió fuego sobre los anclajes de la arboladura que impedían el asalto mediante helicópteros. Posteriormente una lancha con un equipo de inspección y registro, embarcó y realizó la inspección, encontrando, bajo miles de sacos de cemento apilados en las bodegas, 23 contenedores con quince cuerpos completos de misiles Scud, quince cabezas de combate convencionales de alto alcance explosivo y veintitrés depósitos de combustible con ácido nítrico, e igualmente, ochenta y cinco bidones de productos químicos; todo ello no constaba en el manifiesto de carga del buque.

El día 11 de diciembre de 2002, el mercante queda a disposición de Estados Unidos. Cuando los oficiales yemeníes declararon que ellos habían adquirido los misiles, los Estados Unidos autorizan la devolución a Yemen de los misiles Scud requisados y que el mercante prosiguiera su trayecto³¹.

Asimismo hay que señalar que el buque navegaba en alta mar sin pabellón, signo visible externo de nacionalidad, lo que generaba una duda razonable sobre su nacionalidad, por lo que conforme al apartado 110 del Convenio de Naciones Unidas sobre derecho del mar encajaba en su apartado 1 d) (tener sospechas razonables de falta de nacionalidad).

Pero desde el punto de vista jurídico habría que diferenciar la visita e inspección de la carga y la captura de la misma.

Yemen había ratificado la Convención para la supresión de actos contra la seguridad de la navegación marítima y la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, pero no lo había hecho Corea del Norte. A falta de dicha ratificación, le era aplicable la costumbre internacional, en la cual es un principio universalmente reconocido por el Tribunal Internacional de Justicia desde 1927³² el principio de la jurisdicción exclusiva del

³¹ DE ALMEIDA NASCIMENTO, A. «El Control de buques mercantes en alta mar por parte de los efectivos de la Armada Española que participan en la Operación Libertad Duradera: el episodio del *So San*», en *Revista española de Derecho Internacional*, vol. LV, 2003, pp. 268-278.

³² Sentencia de 1927 del caso «Lotus» del TIJ (Francia vs. Turquía) y reconocido en el art. 92 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Estado del pabellón. Asimismo hay que señalar que los traficantes de armas pueden tomar ventaja de los pabellones de conveniencia, obviando así el cumplimiento de la ley internacional. Corea del Norte, con su programa nuclear y larga gama de misiles, es un Estado que estaba proliferando en el gran negocio del tráfico de armas, siendo potenciales receptores Irán, Siria y una amplia variedad de grupos terroristas.

A ello hay que añadir que en el momento en que España interceptó el buque a requerimiento del Mando del Componente Naval, la Operación «Libertad Duradera» no había sido aprobada de forma expresa por las Naciones Unidas, aunque existían Resoluciones del Consejo de Seguridad (Resolución 1368 de 12 de septiembre de 2001 y Resolución 1373 de 28 de septiembre de 2001) en las que se expresa la necesidad de prevenir y reprimir los actos de terrorismo; a esto hay que añadir que, aunque el supuesto que nos ocupa se encontraba amparado por el artículo 110 dado que el buque interceptado no llevaba pabellón y había sospechas razonables de falta de nacionalidad, no resultarían sin embargo amparados en ese momento la interceptación del buque por el solo hecho de tener dudas razonables de que el buque sospechoso traficaba con misiles o armas de destrucción masiva.

Dentro de las medidas contra el tráfico de armas surgió la Iniciativa de seguridad contra la proliferación (PSI), como un esfuerzo colectivo de estrechar los compromisos políticos, operativos y legales para detener, inspeccionar y si es necesario capturar barcos y aeronaves que transporten armas de destrucción masiva y su distribución. John Bolton, subsecretario de Estado para el control de armamento y la Seguridad Internacional de Estados Unidos, fue el encargado para conducir esta respuesta multilateral y el resultado fue la aludida PSI³³.

Hay que señalar que la Iniciativa de Seguridad contra la proliferación no constituye una organización internacional, ni tiene una estructura permanente ni es un tratado internacional, siendo hasta la fecha una mera Iniciativa.

La PSI tiene sus orígenes en la «National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction» (Estrategia Nacional actualizada para combatir el terrorismo) adoptada por Bush el 11 de diciembre de 2002, cuyas líneas maestras eran «vencer el extremismo violento que amenaza nuestra forma de vida como sociedad libre y abierta; crear un ambiente mundial inhóspito para los extremistas violentos y sus partidarios y fomentar la democracia eficaz a largo plazo», y en la que se exhortaba a la comunidad internacional

³³ BYERS, M. «Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative.», en *American Journal of International Law*, vol. 98, 2004, pp. 355-357.

a evitar que los terroristas y los estados proliferadores pudieran hacerse con armas de destrucción masiva y con misiles.

El 31 de mayo de 2003, el presidente Bush anunció en Cracovia, Polonia, el inicio de un esfuerzo multilateral para combatir el transporte de armas de destrucción masiva, llamado «Proliferation Security Initiative» (PSI). En esta Iniciativa, Estados Unidos y sus aliados comenzaron a trabajar en nuevos acuerdos para la inspección de buques que transporten carga sospechosa y capturar armas ilegales o tecnología de misiles.

Inicialmente se unieron once países, pasando a ser quince al año siguiente: Australia, Gran Bretaña, Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Rusia, Singapur, España y Estados Unidos. En septiembre de 2003 establecieron principios de interdicción y adoptaron procedimientos para intercambio de información, revisar y fortalecer sus leyes nacionales y coordinación de los esfuerzos de interdicción. Unos 60 países más se han limitado a expresar su apoyo a la PSI, mientras que otros se han manifestado en contra de esta iniciativa. China y Rusia cuestionan su legalidad y advierten de sus posibles consecuencias. Corea del Norte ya ha advertido de que cualquier interceptación de sus barcos se considerará como un acto de guerra.

Los miembros de la PSI se comprometieron a tomar acciones específicas: visitar a barcos sospechosos que navegaran con su pabellón, consentir que otros Estados visitaran barcos de su pabellón, detener e inspeccionar barcos sospechosos en su territorio o zonas contiguas, requerir a aviones sospechosos que aterricen para inspección, inspecciones de puertos y aeropuertos y evitar el transporte de armas de destrucción masiva a otros estados o desde otros estados.

En octubre de 2003 en Londres, Estados Unidos presentó un Boarding Agreement que produjo un intenso debate, sin llegar a un borrador de acuerdo, por existir diferentes interpretaciones de lo que podría resultar permisible. En Lisboa en marzo de 2004 se abordó la necesidad de expandir la PSI sobre la base del consenso internacional y a través de acuerdos bilaterales.

En este sentido podríamos decir que la PSI ya ha producido resultados.

En el marco de esta iniciativa se organizan ejercicios, con objeto de mejorar las capacidades y los procedimientos operativos para actuar de una forma coordinada con otros estados.

El 11 de febrero de 2004, Estados Unidos y Liberia firmaron el primer tratado de este tipo relativo a la visita de buques en alta mar³⁴, por el que se

³⁴ Liberia es el país que cuenta con el segundo mayor número de embarcaciones en alta mar, después de Panamá.

comprometen en alta mar a abordar, inspeccionar, detener y capturar la carga de cualquier barco sospechoso de tráfico de misiles o armas de destrucción masiva o materiales relacionados con ellos, que naveguen bajo su bandera.

El 12 de mayo de 2004 firmaron un tratado similar entre Estados Unidos y Panamá. La firma de nuevos tratados bilaterales podría servir de argumento para la existencia de un tratado multilateral.

Los integrantes de la PSI inciden en que está en línea con la Declaración Presidencial del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas de enero de 1992, que refiriéndose a la proliferación como una de las seis amenazas a la paz y seguridad internacional (las otras cinco amenazas son la pobreza, los conflictos armados internos, el terrorismo, los conflictos armados internacionales y la delincuencia organizada), exhorta a los Estados miembro a evitarla y prevenirla. Asimismo mencionan la Resolución 1540 del Consejo de Seguridad, de 28 de abril de 2004 que, incoando el capítulo VII de la Carta requiere a todos los Estados a desarrollar y mantener controles de fronteras y esfuerzos en el cumplimiento de la ley para detectar, detener, prevenir y combatir, incluido a través de la cooperación internacional cuando sea necesaria, los tráfico ilícitos en concordancia con la legislación nacional e internacional.

Pero dicha iniciativa, según señalan diversos autores³⁵, podría estar en contradicción con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, cuyo texto prohíbe determinadas actividades ilegales, tales como la piratería, el tráfico de esclavos, el tráfico de drogas y las transmisiones no autorizadas, pero no prohíbe el tráfico de armas de destrucción masiva, ni da derecho de visita a los demás barcos para interceptar en estos casos.

Para terminar este tema, habría que mencionar que la Resolución 67/186 de 20, de diciembre de 2012, de la Asamblea General de Naciones Unidas alienta a la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito a promover los instrumentos jurídicos internacionales correspondientes dirigidos a combatir el terrorismo, basándose en las actuales reglas y normas de las Naciones Unidas en materia de prevención del delito y justicia penal.

Dentro del tema del terrorismo internacional, vamos a referirnos a las plataformas petrolíferas.

El 16 de octubre de 1987 el buque cisterna kuwaití *Sea Isle City*³⁶, el cual había sido abanderado de nuevo como buque de Estados Unidos, fue

³⁵ LARA, B., «Proliferation security initiative. Balance de un año», *UNISCI Discussion Papers*, 2004, disponible en <http://revistas.ucm.es/cps>, (22.3.2011, 17:15).

³⁶ Vid. International Court of Justice, November 6, 2003, disponible en <http://www.ici-cij.org>, (16.5.2011, 1 0:17).

golpeado por un misil cerca de la bahía de Kuwait, afirmando los Estados Unidos que había sido lanzado por Irán desde el área de la península de Faw. Se afirmó que las plataformas petrolíferas iraníes habían sido usadas como centro de la puesta en escena para los ataques por las fuerzas iraníes contra barcos en el Golfo, los Estados Unidos atacaron y destruyeron dos instalaciones de producción de petróleo tres días más tarde. El 14 de abril de 1988 la fragata estadounidense *Samuel B. Roberts* golpeó una mina en aguas internacionales cerca de Bahrein. Cuatro días más tarde, Estados Unidos atacó y destruyó las plataformas Nasr and Salman, pertenecientes a la Compañía petrolífera Nacional Iraní.

Estos ataques fueron justificados por Estados Unidos con base en el art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas. En relación con la acción perpetrada contra el buque estadounidense en 1987, los Estados Unidos alegaban que los ataques con misiles junto a otros actos iraníes poniendo en peligro barcos neutrales en el golfo, constituían una amenaza a los intereses más esenciales de seguridad. Estados Unidos afirmaba que las plataformas petrolíferas habían recogido y proporcionado información sobre los barcos y habían actuado como un enlace de comunicación militar, coordinando las fuerzas navales iraníes y habían servido como base de la puesta en escena para lanzar ataques a barcos mercantes neutrales.

Todos estos hechos nos podrían llevar a analizar si las plataformas petrolíferas que se encuentren en alta mar también pudiesen ser objeto de inspección y visita por parte de terceros estados cuando existiesen sospechas fundadas de que intervienen en otro tipo de actividades, como podría ser por ejemplo, realizar transmisiones no autorizadas, o participar en actividades terroristas.

Esto hay que ponerlo en relación con que la Corte Internacional de Justicia, en su Sentencia sobre el asunto, confirió una especial importancia al carácter militar o no de los objetivos contra los cuales Estados Unidos dirigió sus ataques en 1987 y 1988, como criterio que le permite rechazar las pruebas que al respecto presentó este país, y sostener que no hay evidencias suficientes que permitan considerar las plataformas petrolíferas iraníes como objetivos militares implicados en el ataque a los buques estadounidenses, por lo que considerando que fueron más razones de oportunidad militar que el ser las mismas un objetivo militar apropiado, la Corte determinó la ausencia del requisito de la necesidad³⁷, a tenor de las normas consuetudinarias que regulan la legítima defensa.

³⁷ Vid. Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 27 de junio de 1986 (el uso de la fuerza ha de ser inmediato, proporcional y necesario).

Con independencia de los argumentos señalados para el caso en concreto, y para el supuesto de que efectivamente dichas plataformas en alta mar sean la base de actividades ilícitas, uno de los obstáculos conforme a la CONVEMAR sería el que el sujeto pasivo, el que va a ser visitado, no es un barco, sino una plataforma fija, y otro el encuadrar sus actividades sospechosas en los supuestos del artículo 110.

Es por ello que nos volvemos a encontrar con que la redacción del artículo 110 no satisface las necesidades de seguridad que actualmente son necesarias, ante nuevos peligros que surgen para los estados.

2.4. OTROS TRÁFICOS

En muchas ocasiones la alta mar y en concreto los buques cuando navegan en alta mar, han sido escenario de diversos delitos, y los delincuentes han tratado de evitar la aplicación de la ley argumentando que en este espacio marítimo existe libertad de navegación, y el buque en cuestión no se encuentra sometido más que a la jurisdicción del Estado del pabellón del buque. Entre estos casos podríamos encontrar que la comisión de diversos delitos, trata de personas en general, trata de mujeres para la prostitución, trata de niños para adopción, tráfico de órganos... y otros que, por no haber salido a la luz, todavía desconocemos, quedan impunes.

La Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, hecha en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, tiene dos Protocolos suplementarios, el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, y el Protocolo para prevenir, suprimir, y castigar la trata de personas, especialmente de mujeres, niños y niñas, el cual fue adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General y que complementa la Convención.

Como ya hemos señalado anteriormente, mientras que en el tráfico de inmigrantes se atenta contra el Estado y contra sus leyes laborales y socioeconómicas, pero con el consentimiento del inmigrante, en el tráfico de personas se atenta contra los derechos de la persona, se trata de un engaño, abuso o explotación de la persona, y muchas veces contra su voluntad o sin su conocimiento.

Los informes de Naciones Unidas sobre el tráfico de personas son espeluznantes. Estos son los esclavos del siglo XXI, porque estos sí que son retenidos contra su voluntad, fundamentalmente para trabajar.

Son numerosas las organizaciones internacionales que persiguen estos tráfico: Anti-Slavery Internacional, Global Alliance Against Traffic in Women, La Strada Internacional...y los datos demuestran que han sido numerosos los tráfico por fronteras terrestres (de México a Estados Unidos, de los Balcanes al norte de Italia...) por lo que es hasta cierto punto lógica la consecuencia de que, ante un reforzamiento de las fronteras terrestres, estos tráfico se incrementen vía marítima.

Desde mi punto de vista, los buques que traficaran con estas personas, sí que podrían ser interceptados en alta mar, al encajar con una interpretación amplia del término esclavos del apartado 1.b) del artículo 110, por ser personas retenidas contra su voluntad o conducidas bajo engaño. Estos serían los esclavos del siglo XIX; no así los buques que trafiquen con inmigrantes, por existir el consentimiento de los mismos, y que conforme hemos señalado en el apartado 2.1, al no encajar en el artículo 110 de la CONVEMAR, habría que acudir al artículo 8 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes del 2000.

Asimismo quedarían fuera del derecho de visita del apartado 1.b) del artículo 110 de la Convención otros tráfico que hemos señalado anteriormente, tráfico de órganos, o buques fletados para desarrollar otras actividades delictivas.

Como caso curioso hay que señalar el del buque holandés *Langenort* (*Aurora*), que navegando bajo apariencia de normalidad, había sido fletado por una organización abortista holandesa denominada Mujeres sobre las olas (Women on waves), cuyo objeto y finalidad era realizar abortos en alta mar (dado que en Holanda el aborto es una actividad lícita) a mujeres ciudadanas de países donde esa práctica quirúrgica se considera un delito. El buque estaba equipado con una pequeña clínica y atendido por dos ginecólogos, y tenía previsto el recoger a mujeres polacas para facilitarles la píldora abortiva. La doctora Rebeca Goomperts, titular de «Mujeres sobre las olas» era una ginecóloga holandesa, la cual decía contar con sponsors privados que costeaban la clínica flotante y todas sus actividades. La organización afirmaba que su intención era que el aborto se considerara un proceso médico regular, cubierto por la Seguridad Social y que se dejara de criminalizar a las mujeres y a los médicos que lo practican.

El método operativo utilizado era promocionar el aborto en países donde está penalizado, a través de relacionarse con grupos abortistas locales.

En 2004, el citado buque realizó tres intentos operativos en las costas de Irlanda, Portugal y Polonia, países donde el aborto se considera delito,

salvo casos excepcionales, anunciándose a veces por internet, a través de grupos locales abortistas o partidos políticos, como sucedió en Argentina el 9 de diciembre de 2004, a través del partido político Autodeterminación y Libertad³⁸.

Hoy por hoy esta actividad o cualquier otra no contemplada en la Convención quedaría impune, sin que fuera posible la interceptación del buque en alta mar, siempre que al igual que hizo la ONG «Mujeres sobre las olas», encontraran el amparo de un Estado para adquirir personalidad jurídica, el cual registrara dicho buque, concediéndole su pabellón.

En el caso que nos ocupa, Holanda había habilitado al buque para navegar siempre que tuviera un contrato con un hospital que no estuviere más allá de 25 kilómetros del mismo, por lo que no se encontraba habilitado para el ejercicio de dicha actividad en alta mar. El 4 de junio de 2004 un Tribunal de los Países Bajos revocó la negativa dada a la citada ONG de efectuar abortos quirúrgicos fuera de esos 25 kilómetros, por lo que en los viajes que programó a Latinoamérica solo tenía previsto administrar la píldora abortiva y colocar dispositivos de contracepción en alta mar.

Pero en otros posibles supuestos bastaría que el Estado del pabellón del buque hubiera legalizado la actividad en concreto para que la misma quedara impune.

Únicamente se podría intervenir al paso del buque por el mar territorial de otro Estado (en este caso, si quería recoger mujeres de otros países, como así sucedió con Polonia), dado que no es inocente el paso del buque para cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso (artículo 19.L de la Convención), pudiéndose asimismo ejercer la jurisdicción penal sobre él, o realizar alguna investigación en el mar territorial, dado que conforme al artículo 27 de la Convención el delito tendría consecuencias en el Estado ribereño o podría ser considerado como de tal naturaleza que perturba la paz del país.

Y en este sentido se podrían recoger otros supuestos ilícitos diversos que pretenden la impunidad por desarrollarse en aguas internacionales o por cambiar de espacio marítimo una vez ejecutado el hecho delictivo.

³⁸ ELSA TORRES, S., «Buque clínica para abortos en alta mar y el Derecho del Estado Ribereño conforme con la Convención de Montego Bay y el derecho consuetudinario del Mar», disponible en <http://www.notivida.com.ar/Articulos/Aborto> (17.10.2005; 12:15).

2.5. CONTAMINACIÓN MARINA

La contaminación marina es una amenaza a la seguridad marítima y se contempla en la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar (artículos 216 a 235) atribuyendo la competencia al Estado del pabellón respecto de la ejecución de leyes y reglamentos en la materia.

Dejando a un lado los supuestos de contaminación marina por accidentes marítimos, que han sido los más graves, no se contempla en la Convención, dentro de los supuestos de ejercicio del derecho de visita en alta mar, el de visitar a un buque que, en alta mar, sea sospechoso de contaminación marina o de realizar vertidos que puedan causar graves daños en los recursos marinos.

Sin embargo la Convención señala en su artículo 210 que los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento. Incluso se contempla en el artículo 220 la inspección física del buque que navegue por el mar territorial de un Estado y que haya violado las leyes y reglamentos dictados por ese Estado.

En relación con la investigación de buques extranjeros, el artículo 226 establece que los Estados no retendrán un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para las investigaciones previstas en los artículos 216, 218 y 220. La inspección física del buque extranjero se limitará a un examen de los certificados, registro y otros documentos que el buque esté obligado a llevar con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados.

La Convención señala en su artículo 224 que las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta parte solo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

Hay que citar aquí el Convenio de Bruselas de 1969 relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos y su Protocolo de Londres de 1973 sobre sustancias distintas de hidrocarburos.

En el citado Convenio se establece en su artículo 1 que las partes del presente Convenio pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar los peligros graves e inminentes que representan para sus costas o intereses conexos una contaminación o una amenaza de contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, a consecuencia de un accidente de mar u otros actos relacionados con tal accidente,

que puedan con toda probabilidad tener consecuencias dañosas muy importantes.

Asimismo el apartado V establece que las medidas no deberán ser más que aquellas que se puedan razonablemente considerar como necesarias para alcanzar el objetivo mencionado en el artículo 1. Deberán cesar tan pronto como este objetivo se haya alcanzado, no deberán afectar sin necesidad a los derechos e intereses del Estado del pabellón, de terceros o de toda otra persona física o jurídica interesada.

Pero entre estas medidas de intervención no se alude al derecho de visita.

En este apartado podríamos señalar que cada vez hay un interés mayor por mejorar la seguridad marítima en aguas comunitarias, procurando prohibir la navegación de los buques que no cumplan las normas establecidas. Todo este interés, surgido con el incidente del petrolero *Erika* en las costas francesas, se acrecentó desde el incidente del buque *Prestige* en aguas españolas, y las iniciativas comunitarias se han sucedido, incidiendo sobre todo en el control de la contaminación.

Así la primera iniciativa fue la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995 (Diario Oficial L 157 de 7.7.1995), relativa a la aplicación, a los buques que hacen escala en los puertos de la Comunidad o que navegan por las aguas que pertenecen a la jurisdicción de los Estados miembros, de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.

Las directivas posteriores tienen en cuenta Resoluciones de la OMI, adoptan medidas para que se publique la lista de buques inspeccionados, inmovilizados o cuya entrada haya sido denegada en un puerto de la Comunidad. También se establece el régimen de inspección de buques potencialmente peligrosos (Directiva 2001/106/CE) y se refuerzan medidas contra buques que incumplen las normas.

Se establece que los datos disponibles de buques inspeccionados se incorporarán al sistema de información Sirenac³⁹ y se establece la lista de datos de los buques inspeccionados que se harán públicos. Se establecen también una serie de factores relevantes por los que se considera prioritaria la inspección.

Habría que señalar también la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones para hacer frente a las infracciones y la Directiva marco 2005/667/JAI del Con-

³⁹ Dicha base de datos entró en vigor el 1 de enero de 1993.

sejo de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques.

Aunque el fin de estas directivas es que cada Estado miembro inspeccione buques que lleguen a sus aguas, y no en alta mar, esta es otra iniciativa más de cooperación en el control de la navegación e interceptación e inspección de buques que tiene su base en un bien común como es evitar la contaminación del mar y de sus recursos naturales.

La Directiva 2005/35/CE, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones para hacer frente a las infracciones, establece, en su artículo 3, como ámbito de aplicación, las descargas de sustancias contaminantes realizadas no solo en aguas interiores, mar territorial, estrechos utilizados para la navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito y la zona económica exclusiva, sino también en alta mar.

Asimismo señala su apartado 2 que la presente Directiva se aplicará a las descargas de sustancias contaminantes procedentes de todo buque, con independencia del pabellón que enarbole, excepto si se trata de buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad del Estado o estando a su servicio, solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.

El apartado 2 del artículo 7 establece que cuando existan pruebas objetivas claras de que un buque que navegue en el mar territorial o la zona económica exclusiva haya cometido una infracción que dé lugar a una descarga que suponga un perjuicio considerable o amenace con suponer un perjuicio considerable para la costa o intereses conexos del Estado miembro ribereño de que se trate o para los recursos, y siempre que haya pruebas que así lo justifiquen, procederá a someter el asunto a sus autoridades competentes con miras a entablar procedimientos, incluida la detención del buque, acordes con su legislación nacional.

Nuestro Código Penal contempla el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, pero sin embargo no aparece contemplado en el artículo 23 apartado 4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Marín Castán considera que, a tenor de dicha Directiva y del Convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, existe base suficiente para considerar el delito de contaminación, o de vertidos ilegales al mar, como delito internacional y, por tanto, susceptible de persecución universal, en las condiciones determinadas en dicha normativa internacional, siendo conveniente su inclusión en el apartado 4 del artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial⁴⁰.

⁴⁰ MARÍN CASTÁN, F. «Marco jurídico de la seguridad marítima», en *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima. Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 2009, pp. 192-193.

Asimismo existiría base suficiente para que, en la línea señalada por la Directiva 2005/35/CE, si un buque ha cometido en alta mar una descarga que suponga un perjuicio considerable para los recursos naturales o para el mar, que luego va a producir un perjuicio a las costas y los Estados ribereños, o es sospechoso de haber contaminado o arrojado vertidos ilegales en el mar, podría ser motivo para poder ejercer el derecho de visita por otros estados, salvo como señala la Convención, las inmunidades previstas para los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad del Estado o estando a su servicio, solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.

En este sentido considero que debiera incluirse como un supuesto más de ejercicio del derecho de visita en alta mar, por ser un supuesto de amenaza para la seguridad marítima no contemplada en el artículo 110 de la CONVEMAR.

2.6. PROPUESTAS Y REFLEXION

El informe del Grupo de Alto Nivel de Naciones Unidas sobre amenazas, desafíos y el cambio titulado *Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos* señala que los riesgos esperados para los próximos años son: la pobreza, las enfermedades infecciosas y la degradación ambiental; los conflictos entre Estados y los conflictos internos; la proliferación de armas de destrucción masiva; el terrorismo y la delincuencia organizada transnacional.

De todos ellos y en relación con el tema que nos ocupa –la seguridad marítima y el ejercicio del derecho de visita en alta mar–, estos riesgos se traducirían en: la inmigración ilegal, otros tráficó ilícitos, de personas, de armas (incluyendo armas de destrucción masiva) o de sustancias (drogas, etc.), ataques a la libertad de navegación de los buques en alta mar, tales como la piratería o actos de terrorismo.

Pero junto a estos, podrían plantearse muchos más, tales como otros tráficó ilegales que encuentren en alta mar el medio de conseguir la impunidad, tales como tráfico ilícito de determinados grupos de personas, mujeres y niños para su explotación sexual, prostitución, adopción ilegal, tráficó ilícitos de determinados objetos, como podrían ser objetos de gran valor artístico, del patrimonio subacuático, de medicamentos, de órganos; daños irreversibles a los recursos naturales, los relativos a la contaminación marítima, atentados organizados desde alta mar, contra determinadas redes de comunicaciones, redes informáticas, utilización de buques como

medio de cometer grandes atentados, u otras amenazas que incluso ahora desconocemos.

En la Reunión de expertos sobre la delincuencia organizada transnacional en el mar celebrada en Viena los días 12 y 13 de noviembre de 2012 se convenían una serie de recomendaciones, entre ellas el mejorar la cooperación institucional y el intercambio de inteligencia e información.

Sin ánimo de alarmar, hay que tener en cuenta que no solo nos debe preocupar la seguridad marítima⁴¹, que en algunos de estos supuestos se ve amenazada, sino también el tratar de evitar que la alta mar se convierta en escenario de impunidad para la comisión de determinados delitos. Por lo que la ampliación de los supuestos del ejercicio del derecho de visita en alta mar debiera de tratar de perseguir y aunar ambos objetivos.

El informe del director ejecutivo del Consejo Económico y Social de Naciones Unidas de 15 de febrero de 2013 *Medidas para combatir el problema de la delincuencia organizada transnacional en el mar* nos expone la labor realizada por la Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el Delito (UNODC), la cual ha comenzado a estudiar la posibilidad de participar en otras esferas temáticas con un componente marítimo, como el blanqueo de dinero, el tráfico de drogas, la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, la delincuencia organizada en la industria pesquera y otras formas de delitos ambientales. Asimismo señala dicho informe el uso indebido de contenedores marítimos y contenedores de carga comercial con fines ilícitos de contrabando de bienes ilícitos como drogas, precursores, armas, especies amenazadas, bienes culturales, materiales peligrosos y radioactivos y productos falsificados. En este sentido la UNODC ha desarrollado, en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas, el Programa de fiscalización de contenedores para ayudar a los gobiernos a hacer frente a este problema, pero dicha labor se realizaría en los puertos marítimos.

Es por ello que desde mi punto de vista, a fin de combatir todos estos problemas en alta mar y aunque dicho objetivo se está consiguiendo parcialmente con tratados internacionales para materias concretas, suscritos por iniciativa de los Estados, conforme surgen nuevas amenazas (véase el tráfico ilícito de drogas, el tráfico ilícito de inmigrantes, la iniciativa para frenar la proliferación de armas de destrucción masiva...), únicamente por

⁴¹ La Seguridad Marítima en la Armada se define como «actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas».

la vía de una reforma más profunda y que englobara una gran cantidad de supuestos se podría evitar.

Una propuesta, aunque de ejecución bastante improbable, sería la modificación del artículo 110 de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar; si pensamos los nueve años de negociaciones que fueron necesarios para llegar a la redacción definitiva de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, y otros tantos para su entrada en vigor⁴², podríamos deducir que la gran cantidad de Estados firmantes, celosos del ejercicio de la soberanía sobre los buques que enarbolan su pabellón iba a dificultar y alargar indefinidamente esta reforma.

Otra propuesta de más viable realización, y que parecería en mi opinión más rápida y eficaz, sería la conclusión de un Convenio Internacional para la represión de tráfico ilícitos en alta mar, de carácter global y no para un tráfico concreto, que es como se está supliendo hasta ahora el vacío legal de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, y que englobara todas aquellas actividades o tráfico que se consideraran que atentan contra la seguridad marítima y contra la comunidad internacional, el cual podría englobar un gran número de tráfico ilícitos, que excedería en mucho de los supuestos que contempla el artículo 110 de la Convención.

Dicho Convenio internacional, al igual que se ha llevado a cabo con el tráfico de drogas y el tráfico de inmigrantes, debiera conceder el recíproco derecho de visita en alta mar para los buques con pabellón de los Estados firmantes del mismo, con autorización en todo caso del Estado del pabellón del buque sospechoso que va a ser visitado, y aunque si bien es cierto que la efectividad de dicho control no sería total puesto que los estados firmantes no suelen ser los que precisamente realizan dichos tráfico ilícitos, sí que sería un paso muy importante en un doble sentido:

En primer lugar, por la posibilidad de frenar determinados tráfico ilícitos, no contemplados en la legislación actual, que se consideraran un atentado no solo contra la seguridad marítima y contra la seguridad internacional de los Estados, sino también por considerar que atentan contra la comunidad internacional y ello exige su persecución universal. En segundo lugar, y con respecto a los países no firmantes del Convenio, porque con dicha práctica se crearía una costumbre internacional, por la vía del artícu-

⁴² La III Conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar se inició en Caracas, Venezuela en 1974, con su primera sesión y finalizó en Montego Bay, Jamaica. En cumplimiento de su artículo 308.1, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, al transcurrir doce meses desde el depósito del sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión, que fue el de Guyana.

lo 38 del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia⁴³, por la cual, y en aras del mantenimiento de la seguridad marítima y del orden en alta mar en tiempos de paz, un buque de guerra o un buque de Estado debidamente autorizado por cualquier nación tendría el derecho a requerir a un barco mercante sospechoso de alguno de dichos tráficó ilícitos para verificar el derecho a enarbolar su pabellón (*droit d'enquête o vérification du pavillon*), así como realizar una visita a bordo para inspeccionar los documentos y comprobar si coinciden con el pabellón que muestra, e incluso si las sospechas persisten, proceder al registro de la carga del buque sospechoso.

El citado Convenio debiera suplir no solo las lagunas en relación con los supuestos en los que la legislación autoriza ejercer el derecho de visita, sino completar la legislación actual en aquellos aspectos no claramente definidos.

Así, y en relación con el sujeto activo, se podría ampliar el mismo, no solo a buques de guerra y buques debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques al servicio de un gobierno, sino también podrían incluirse buques al servicio de una organización internacional intergubernamental.

En cuanto a los buques que pueden ser visitados, debería de entenderse el concepto «buque» en un sentido amplio, que permitiera interceptar cualquier embarcación, buque en superficie o en inmersión –submarino–, del que existan sospechas que se dedica a un tráfico ilícito. Asimismo se podría ampliar la visita no solo a los buques, sino también a las plataformas fijas en alta mar, si son sospechosas de dedicarse a actividades ilícitas.

En cuanto a los supuesto en que se podría visitar, podrían ser buques sospechosos de dedicarse a:

- la piratería;
- tráfico ilícito de personas, tales como mujeres, niños, y con diversos fines, prostitución comercio sexual, adopción ilegal...;
- tráfico de sustancias tales como drogas u otras sustancias perjudiciales para la salud, medicamentos, tráfico de órganos...;
- que se dediquen a la práctica de actividades sanitarias ilícitas o investigaciones ilícitas o sin las debidas garantías;
- tráfico de armas o terrorismo internacional;
- sospechosos de dedicarse a transmisiones no autorizadas, o a delitos informáticos;

⁴³ El artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia establece que «la Corte, cuya función es decidir conforme al derecho internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar: b) la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho».

- buques que tengan la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón (apartado e, del artículo 110.1 de la Convención) o que no cumplan los requisitos que la navegación en alta mar requiere (entre los que se englobarían los buques sin pabellón);
- delitos contra el medio ambiente marino o contra los recursos naturales marinos;
- tráfico de objetos valiosos para evitar controles aduaneros, o por estar prohibido su comercio, obras artísticas, patrimonio subacuático...

Como vemos, los supuestos son numerosos y van ampliándose según las nuevas amenazas, buscando en la navegación en alta mar el medio de conseguir la impunidad.

También hay que señalar que la Convención se refiere a que «haya motivo razonable para sospechar», por lo que no solo se exige que se dediquen en ese momento, sino que también cabe que se sospeche que se dediquen a dicho tráfico, aunque en ese momento no se realice la actividad ilícita.

En relación con el espacio marítimo en el que se debe ejercer dicho derecho, el cual se encuentra recogido en la Convención en la Parte VII dedicada al Alta Mar, y citado en el artículo 110 literalmente («el buque de guerra que encuentre en alta mar»), podría ampliarse a la zona económica exclusiva, o incluso regularse como el derecho de persecución del artículo 111, señalándolo de una forma expresa y sin dejar lugar a dudas, de forma que la entrada de un buque sospechoso en alta mar, a la zona económica exclusiva de un Estado no suponga la impunidad para el buque sospechoso.

Para terminar, dicha regulación debiera contemplar las formalidades para realizar la visita, los tramites previos, si se debe de solicitar la autorización del Estado del pabellón, qué se puede hacer si el patrón del barco visitado no colabora, las actuaciones que se pueden o no llevar a cabo mientras se realiza el registro, el uso de fuerza que se puede llevar a cabo, en qué supuestos se puede registrar y aprehender material, detener a personas, etc., y las actuaciones posteriores a la visita si se confirman las sospechas que dieron lugar a la misma. Todas esas formalidades no contempladas en el artículo 110 del Convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, y que se han ido supliendo por la práctica internacional, deberían ser reguladas para dotar al ejercicio de dicho derecho, al buque visitante y al buque visitado de unas mayores garantías, no solo en aras de una mayor seguridad marítima, sino para conseguir una lucha más eficaz contra la delincuencia transnacional organizada.