

El terrorismo marítimo global una amenaza a la libertad de navegación

Nalliver Flores ¹

Recibido Noviembre 2017, Aprobado Mayo 2018

Resumen

En la actualidad el terrorismo marítimo surge como un tema de vital relevancia, debido a la importancia que el transporte marítimo tiene para los Estados, por tratarse de un sector estratégico, tanto por razones comerciales como de seguridad y defensa. Considerando la vulnerabilidad del transporte marítimo se pueden advertir las nefastas y profundas consecuencias derivadas de un ataque terrorista contra un buque, un instalación portuaria, o contra pasos estratégicos tales como: el canal de Suez, el canal de Panamá o el estrecho de Magallanes, incluyendo los daños ecológicos susceptibles de ser causados. Frente a escenarios como los descritos, el presente trabajo tiene como objetivo general ofrecer una dilatada visión sobre el terrorismo marítimo global como una amenaza a la libertad de navegación, planteado como una investigación documental, cuyos objetivos específicos son: Señalar los principales actos de terrorismo marítimo; la regulación del terrorismo marítimo por parte de las organizaciones internacionales; las organizaciones terroristas y su interés en el entorno marítimo y los ; efectos y costos del terrorismo marítimo. Para finalizar se debe resaltar que los terroristas pueden utilizar los buques o instalaciones portuarias para alcanzar sus fines, aprovechando el alto volumen de carga que mueve, por ello es imprescindible brindar al transporte marítimo la protección y seguridad necesarias para garantizar la libertad de navegación, el tráfico de mercancías y de personas, a través de la creación de regulaciones jurídicas conjuntamente con la implantación de medidas de contraterrorismo que permitan atacar eficazmente este flagelo y avalar la estabilidad del comercio internacional.

Palabras Claves: Terrorismo Marítimo, Organizaciones Terroristas, Protección Marítima

¹ Abogado (UCV -1997), Magister Scientiarum en Transporte Marítimo (UMC-2005), Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior (UCV-2008). Tutora y Jurado de Trabajos de Grado de Maestría y Especialización ; Co- relatora de la Ley de Comercio Marítimo y Ley de Procedimientos Marítimos, Artículos Arbitrados en la EESMM. Actualmente se desempeña como investigador de la Línea de Seguridad Marítima de la Coordinación de Creación Intelectual de la EESMM y Profesora de Maestría, Especialización así como del Curso de Capitanes y Jefe de Máquinas y Primeros Oficiales de la EESMM.

The global maritime terrorism a threat to the freedom of navigation

Abstract

Maritime terrorism is transforming into a topic of vital importance for the countries of the world, since it is a strategic sector link to commercial, security and defense of the countries. Considering the consequences of a terrorist attack to a ship, a terminal port, or key commercial maritime paths such as the Suez Canal, Panama Canal, or the Magallanes straight, the results can be devastating, including potential severe ecologic damage. The main objective of this paper is to propose a detailed vision about the global maritime terrorism, as a menace to the navigation freedom. The specific goals of this paper are: Point out the main acts of maritime terrorism; the regulations of maritime terrorism by international organizations; the terrorist groups and their interest in maritime terrorism; and the effects and cost of maritime terrorism. Finally, terrorists can take advantage of the vast network of commercial ships and facilities to reach their goals, taking advantage of the massive volume of goods and networks associated with commercial ships. Thus, it is essential to provide maritime transportation the protection and security needed to guarantee the safety of navigation, traffic of goods, and people, though the creation of juridic regulations, as well as the implementation of counterterrorism measurements that allow to efficiently tackle the maritime terrorism and defend the stability of the international commerce.

Keywords: Maritime Terrorism, Terrorist Organizations, Maritime Protection.

Introducción

El principio de libertad de los mares proclamado por el jurista holandés Hugo Grocio, en su obra *Mare Liberum*, conforma uno de los pilares fundamentales que sustenta al Derecho Internacional, en el cual se encuentra inserto el concepto de libertad de los mares. Dicho principio plasmado con posterioridad en los Convenios sobre Derecho del Mar de Ginebra de 1958 y de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, refiere que el mar es libre y abierto para la navegación de los buques de todos los Estados. De la libre navegación también deriva el principio de sumisión del buque en Alta Mar a la jurisdicción del Estado de su pabellón, impidiendo de esa manera que otros Estados puedan ejercer acto de injerencia sobre el mismo. Por su parte, la seguridad marítima considerada como un conjunto de medidas destinadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, del buque y del medio marino, contiene dentro sus intereses la libertad y la seguridad en la navegación así como el comercio y el transporte marítimo.

El terrorismo tiene un origen antiguo, sin embargo, el término terrorismo fue utilizado por primera vez en 1795 durante la revolución francesa. En el campo marítimo, tenemos que la libertad de navegación y la seguridad marítima han sido amenazadas desde que el hombre surca los mares; sin embargo, este tipo de acciones delictivas son de más reciente data. El terrorismo marítimo hizo su irrupción en el año de 1985 con el ataque perpetrado por una célula de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) al crucero italiano Achille Lauro. Este acto fue el catalizador para que la Organización Marítima Internacional (OMI) direccionará su labor hacia la regulación de esta modalidad delictiva.

Sin embargo, el terrorismo tuvo su hito histórico el 11 de septiembre de 2001, con el ataque a las Torres Gemelas en Nueva York, cuyo corolario fue el nacimiento de un nuevo orden político y jurídico que colocó al denominado terrorismo global en la escena internacional, transformando la visión y el panorama mundial al respecto. Con posterioridad a la ocurrencia de estos hechos, los gobiernos del mundo comenzaron a considerar el terrorismo como un asunto de primer orden y la seguridad se convirtió en una cuestión de gran interés para la comunidad mundial, a tal punto que la mayoría de los países actualmente consideran que contar con planes antiterroristas dentro de sus políticas de gobierno es de vital importancia para la defensa del mismo, debido a que la amenaza del terrorismo no conoce fronteras y puede materializarse en todo momento. Por ello se afirma que el terrorismo es actualmente uno de los desafíos más apremiantes para la comunidad internacional.

Las organizaciones internacionales también marcaron su rumbo hacia la protección integral; la OMI no estuvo exenta de esta dinámica, por el contrario como organismo líder del sector marítimo comienza a trabajar en esta materia, para regular el terrorismo marítimo y elevar los niveles de protección marítima. Antes del año 2001, se hablaba de “Seguridad Marítima” más en términos de salvaguardar la vida humana en el mar (“safety”), y menos, en términos de seguridad (“security”). Con la ocurrencia de los mencionados sucesos y ante la gran importancia que el transporte marítimo tiene para un Estado, por tratarse de un sector estratégico, tanto por razones comerciales como por seguridad y defensa, así como ante la vulnerabilidad del transporte marítimo, la OMI procedió de manera expedita a la elaboración y aprobación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, conocida por sus siglas en español como Código PBIP, en el cual se introduce el termino security, traducido para el mundo de habla hispana como protección.

Entendiéndose por maritime security el conjunto de medidas enfocadas hacia la protección de los buques contra amenazas provenientes de actos ilícitos. Considerando que más del 90% de las mercancías del mundo, y específicamente más del 70% del petróleo se transportan por vía marítima, resulta evidente la importancia del transporte marítimo en el comercio internacional, por ello se pueden inferir las repercusiones que tendría para la economía global la perpetración de un atentado terrorista a un buque en canales de navegación de importancia estratégica como el de Suez o el de Panamá, dejándolos inutilizados parcial o totalmente para sus actividades comerciales. Si los terroristas han utilizado los medios de transporte como armas; tales como: los aviones el 11-S en USA; los trenes el 11-M en España y los autobuses el 7-J en Londres, no resulta descabellado pensar que los buques puedan ser el blanco de las organizaciones terroristas; de hecho muchos analistas de inteligencia han venido teorizando sobre el posible interés de estas organizaciones en realizar un 11-S marítimo.

Definición

Desde el aspecto semántico la palabra Terrorismo significa Dominación por el terror.// Sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror”. A su vez, “terror” significa “Miedo, espanto, pavor”. Diccionario de la Lengua Española (1981).

Cabe destacar, que en la actualidad no existe en el Derecho Internacional una definición consensuada de terrorismo, por lo cual cada país en su legis-

lación interna ha realizado su propia definición. Sin embargo, el terrorismo en general es considerado como el uso de la violencia para lograr determinados objetivos políticos, sociales o económicos en las relaciones internacionales. De igual manera, sucede con el terrorismo marítimo que a diferencia de la piratería marítima carece de una definición universalmente aceptada, diferenciándose de esta principalmente por ser su motivación política y no con fines de lucro como ocurre con la piratería.

Para Laquear (2004) el terrorismo, es el asesinato sistemático, la mutilación criminal y amenaza del inocente para crear miedo e intimidación para ganar un acto político o táctico y ventajoso, normalmente para influir en el público.

“El terrorismo es el uso ilegal de la fuerza y de la violencia en contra de personas o características de intimidar o forzar un gobierno, la población civil o cualquier segmento de eso en el fomento de objetivos políticos y sociales”. Federal Bureau of Investigation. FBI (2003).

El Institute for Economics & Peace (2016) define el terrorismo como “el uso amenazado o real de la fuerza ilegal y la violencia por un actor no estatal para alcanzar un objetivo político, económico, religioso o social a través del miedo, la coerción o la intimidación”. Esta definición reconoce como terrorismo no sólo el acto físico de un ataque, sino el impacto psicológico que tiene en una sociedad muchos años después”.

En general, se puede afirmar que el terrorismo es una estrategia política que usa la violencia para conseguir determinados fines y generar un ambiente de terror social.

El Terrorismo Marítimo: Es considerado por la OMI (2004), “como un acto que suele conllevar violencia por parte de grupos extremistas que se valen de medios malintencionados para perseguir objetivos políticos, con la esperanza de hacerse manifiestos”.

A su vez, la OMI ha definido tres aspectos fundamentales del terrorismo marítimo:

- La utilización de un buque como blanco de un acto terrorista;
- La utilización del transporte marítimo para facilitar un ataque terrorista transportando cargas o equipos peligrosos; y como arma para producir un acto terrorista;
- La utilización del esquema financiero del “shipping” mundial para la financiación de actividades terroristas o de apoyo a las mismas.

El Consejo para la seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico (CSACP) define el terrorismo marítimo como:

La realización de actos y actividades terroristas en el ambiente marino utilizado o contra buques, plataformas fijas en el océano, o puertos, así como contra sus pasajeros o personal o contra instalaciones o asentamientos costeros, incluyendo centros turísticos, zonas portuarias y pueblos o ciudades puertos". Cabe destacar que la definición es imprecisa.

Los principales actos de terrorismo marítimo.

1961 Buque Santa María. Ocurrió el 22 de enero de 1961, tratándose de un trasatlántico que cubría la ruta de Buenos Aires a Vigo (España), el hecho fue realizado por 24 insurgentes políticos de nacionalidad portuguesa pertenecientes al Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación (DRIL) los cuales embarcaron como pasajeros y luego procedieron a tomar por la fuerza el buque, como un acto en contra de la dictadura de Salazar en Portugal y de Francisco Franco en España, los únicos regímenes no democráticos para la época en Europa. El secuestro tuvo una duración de 13 días, falleció un oficial y 8 marinos resultaron heridos. La noticia ocupó la primera página de la prensa internacional; posteriormente a solicitud del gobierno portugués, el buque Santa María fue interceptado y escoltado hasta el puerto brasileño de Recife, donde el Presidente de Brasil para la época Janio Quadros le concedió el asilo político a los insurgentes, finalmente el buque fue devuelto a Portugal.

1975 El Destructor Misilístico Ara Santísima Trinidad (D-2): El 22 de septiembre se encontraba en el muelle del astillero naval Río Santiago, en Buenos Aires (Argentina) en proceso de alistamiento para ser entregado a la Armada Argentina, cuando se produjo una explosión en el buque, que ocasionó su hundimiento parcial. La investigación demostró que buzos contratados por la agrupación guerrillera Montoneros, colocaron una carga de gelamon en un pilote del muelle donde se encontraba amarrado el buque.

1985 Achille Lauro: De acuerdo con Ray, citado por Flores (2005) el 7 de octubre del año en cuestión, cuatro terroristas pertenecientes al Frente de Liberación Palestina (F.L.P.) secuestraron el buque de bandera italiana, que realizaba un crucero por las islas griegas, con 471 pasajeros a bordo, cuando se encontraba a unas 10 millas de la costa egipcia, mientras navegaban de Alejandría a Port Said. Posteriormente obligaron a la tripulación a desviar el buque rumbo hacia Tartus (Siria). Los terroristas escogieron una veintena de

pasajeros entre americanos e ingleses los llevaron al comedor y los rociaron con gasolina, difundiendo un mensaje por radio en el que exigían al Gobierno de Israel la liberación de 50 terroristas palestinos, amenazando con matar a los pasajeros empezando por los americanos, si tal reivindicación no era cumplida; ante la negativa del Gobierno Israelí, los terroristas efectivamente cumplieron la amenaza, asesinando a León Klinghoffer un nacional de Estados Unidos, judío y con discapacidad que se encontraba en silla de ruedas, cuyo cuerpo fue arrojado al mar. Tras dos días de negociaciones los terroristas decidieron entregarse en virtud de un acuerdo al cual llegaron con el gobierno de Egipto que les otorgaría un Boeing para su escape, un salvoconducto y se comprometía a no ejercer acciones penales contra ellos.

Sin embargo, el Boeing en pleno vuelo fue interceptado por cuatro cazas americanos y obligado a aterrizar en Sicilia (Italia), las autoridades italianas debieron intervenir frente a las autoridades norteamericanas que pretendían llevarse a los terroristas a territorio americano; alegaban que tenían el derecho de perseguir a los terroristas en virtud que el ciudadano asesinado era estadounidense y para justificar su actuación el gobierno norteamericano invocó el ejercicio del derecho de legítima defensa sobre la base del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas (ONU).

Finalmente los terroristas fueron juzgados por los tribunales italianos, en virtud que el gobierno egipcio desvió la investigación para simular, que los hechos ocurrieron en aguas fuera de su jurisdicción y así resultare aplicable la ley del pabellón del buque.

1996 Avrasya: El 16 enero un comando pro checheno secuestró en el puerto turco de Trebisonda en el Mar Negro el trasbordador de pasajeros de bandera panameña Avrasya, con 213 personas a bordo, el acto tuvo el objetivo de protestar contra las acciones militares de Rusia en Chechenia. El buque se dirigió a lo largo de la costa turca hacía Estambul, donde los secuestradores amenazaban con volarlo con explosivos si los rusos no desistían en su asedio a 250 chechenos atrapados en el pueblo dagestaní de Pervomayskoye. Turquía continuó imponiendo su jurisdicción sobre el incidente y rechazó ceder a la presión por parte de Rusia de resolver la situación con prontitud y por la fuerza, independientemente de la posible pérdida de vidas. Esto sin duda alguna, hizo que los secuestradores mantuvieran el buque en aguas jurisdiccionales turcas y no en alta mar, donde era probable una represalia armada por parte de Rusia. Finalmente, el buque se quedó sin alimentos y agua y los secuestradores se vieron obligados a fondear cerca de Estambul donde, los secuestradores tras disparar sus armas y lanzarlas al mar se entregaron.

2000 USS The Sullivan: Este buque de guerra se encontraba en el puerto de Adén en Yemen, cuando Al Qaeda intentó colisionar una embarcación cargada de explosivos contra el costado del buque, no obstante por exceso de peso la embarcación se hundió antes de alcanzar su objetivo. Este incidente marco el principio de la guerra asimétrica en el mar. Cabe resaltar que este ataque fallido constituyó el preludio de la nueva modalidad que emplearían los terroristas de Al Qaeda contra los buques. Los ataques posteriores así lo corroboran. (Cánovas, 2015)

2000 USS Cole (DDG-67): El 12 de octubre este destructor perteneciente a la Armada Americana se encontraba abasteciendo combustible en el puerto de Adén en Yemen, una pequeña embarcación se acercó a la zona de babor del mismo. De inmediato se escuchó una explosión que dejó un orificio de 13 metros en el casco, siendo que los miembros de la dotación del Cole vieron la embarcación que se dirigía hacia ellos, pero no prestaron atención, en vista que la consideraron como una embarcación dedicada a prestar servicios portuarios. El ataque dejó 17 fallecidos y 39 heridos. La reparación del buque, se realizó en el astillero de Pascagoula, Mississippi, con una duración de 18 meses y tuvo un costo de 240 millones de dólares. La Casa Blanca responsabilizó del ataque a la red terrorista Al Qaeda, siendo el ideólogo Al-Nashiri socio de Bin Laden; cabe destacar que en el suceso se inmolaron dos militantes de la organización. En el año 2005 un tribunal Yemení condenó a pena de muerte a Jarnal Al Badawi, ciudadano yemení, así como la de Abd Al Rahim ciudadano saudí, por organizar y preparar el ataque al buque Cole, de igual manera otros cuatro ciudadanos yemeníes fueron condenados por 10 años de prisión, al comprobarse su participación en estos hechos.

2002 Limburg: El 7 de Noviembre este buque petrolero, de bandera francesa, cargado con 397.000 barriles de petróleo, en un terminal a 30 kilómetros de la ciudad de Al Mukala, al sureste de Yemen, se preparaba para recibir al práctico, cuando fue embestido por una pequeña embarcación llena de explosivos; como corolario hubo una explosión que causó una fuga de agua y el incendio del buque. El ataque causó el fallecimiento de un miembro de la dotación y el derrame de 90.000 barriles de petróleo aproximadamente (Ardillon, 2002). Las investigaciones realizadas por la Fiscalía Antiterrorista de París, localizaron restos de fibra de vidrio que no pertenecían al buque; en vista de que no se hallaron restos humanos que correspondieran a los terroristas, se concluyó que la embarcación fue dirigida a control remoto.

Finalmente, Al Qaeda se atribuyó la autoría del atentado, en un comunicado enviado a la televisora árabe Al Jacira en el cual admitían que el objetivo en principio, era un buque americano que se encontraba cercano al Limburg,

sin embargo, sentían satisfacción por el resultado alcanzado, considerando que Francia era un país bajo la mira de esta organización, es “un mensaje para Francia y los aliados de Washington” concluyó el comunicado.

2004 Súper Ferry 14: El 27 de febrero de 2004, el ferry con 889 personas a bordo entre pasajeros y tripulación salió desde Manila (Filipinas) con destino a Cagayan de Oro, transcurrida una hora de navegación se produjo una fuerte explosión que desató un incendio, lo que obligó al Capitán a dar la orden de abandonar el buque, los pasajeros saltaron al mar y muchos fueron rescatados posteriormente por embarcaciones de pescadores y guardia costera. Cinco meses después del siniestro, los buzos lograron enderezar el ferry parcialmente hundido encontrando evidencias de la explosión de una bomba. La investigación realizada por la Junta de Investigación Marina, determinó que el incendio fue ocasionado por la explosión de un dispositivo cargado de TNT colocado dentro un televisor en una de las cubiertas más bajas del ferry, siendo el autor un hombre de nombre Redondo Cain Bellosa, miembro de la organización terrorista Abu Sayyaf, quien compró un boleto colocó la bomba y desembarcó del ferry. La bomba estaba programada para detonar siete horas después, pero un fallo la hizo activarse apenas una hora después del zarpe.

La Presidenta del país para la época informó, que la organización terrorista realizó el ataque en respuesta a la negativa por parte de los propietarios del ferry, de cancelarles un millón de dólares a cambio de protección, solicitud hecha a la empresa a través de una carta.

El ataque dejó un saldo de 116 fallecidos, entre los cuales se encontraban muchos niños, constituyendo este el ataque terrorista más mortífero perpetrado en el mar y en Filipinas.

2004 Ataques a las Plataformas petrolíferas Al Basora Oil (ABOT) y Khor Al Amaya (KAAOK): En abril de 2004 estas plataformas se encontraban ubicadas en la costa meridional de Irak, las fuerzas navales coaligadas detectaron un velero no identificado acercándose a la terminal petrolera KAAOK, inmediatamente un buque de la US Navy se dirigió a interceptarlo y abordarlo. El velero explotó y se hundió, en este ataque perdieron la vida tres marinos americanos y cuatro resultaron heridos. 20 minutos después las autoridades americanas observaron dos embarcaciones rápidas dirigiéndose a la terminal de Al Basora, las fuerzas de seguridad abrieron fuego y dichas embarcaciones explotaron dentro del astillero de la plataforma, alcanzando a dos buques petroleros, uno de los cuales estaba cargado con 280.000 toneladas de crudo, sin que afortunadamente se produjeran consecuencias mayores.

Se debe de igual manera resaltar el ataque realizado el 15 de Marzo de 2004, por un terrorista de la Organización Hamás, escondido en un compartimento secreto dentro de un contenedor que fue transportado al puerto israelí de Ashod desde Gaza Palestina. Este compartimento secreto no fue detectado ni al pasar el scanner electrónico, ni en la inspección física interior y exterior. El terrorista salió del contenedor vestido con uniforme de la marina israelí y detonó un chaleco que portaba, matando a 10 autoridades del puerto. Los ataques de estos polizones terroristas escondidos en los contenedores son motivo de preocupación para las autoridades portuarias del mundo y especialmente las israelíes.

2008 M Star: El 28 de julio el petrolero de bandera japonesa propiedad de la empresa Mitsui O.S.K Lines, se encontraba navegando en aguas internacionales cerca del estrecho de Ormuz que conecta el Golfo Pérsico y el Mar Árabe, un corredor marítimo por donde pasa el 40% del crudo transportado por mar. Según la Agencia Oficial de los Emiratos Árabes (WAN, 2008) el buque sufrió una abolladura en su lado de estribor sobre la línea de flotación, siendo encontrados restos de explosivos de fabricación casera. Las Brigadas de Abdulá Azzam, un grupo islamita vinculado con Al Qaeda se adjudicaron la autoría del ataque, manifestando que se trataba de un ataque suicida. Según un comunicado enviado y reproducido por la cadena de televisión árabe Al Jacira, el presunto terrorista Ayyub al Taishan se habría auto inmolado en nombre del Omar Abdul Rahman, un egipcio encarcelado en EEUU por su participación en los atentados del 1993 en el World Trade Center de New York.

La Regulación del Terrorismo Marítimo por parte de las Organizaciones Internacionales.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU). Esta organización absolutamente consciente que el terrorismo afecta la seguridad de la humanidad y erosiona la paz mundial, ha liderado la producción de instrumento jurídicos para evitar, combatir y suprimir el terrorismo internacional. Bajo sus auspicios se han creado 19 convenios para prevenir los actos terroristas; es necesario resaltar que los convenios específicos en materia terrorismo marítimo, corresponden a la OMI como organismo adscrito a la ONU los cuales serán objeto de estudio más adelante. En el orden de la idea anterior los siguientes convenios son los que mayor incidencia tienen en el sector marítimo:

- Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos de 1991.
- Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas cometidos con Bombas de 1997.

- Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo 1999.
- Convenio Internacional para la Represión de los Actos de Terrorismo Nuclear 2005.

En consecuencia, la Asamblea General de la ONU aprobó el 8 de septiembre de 2006 “La Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo en forma de Resolución y el Plan de Acción Anexo” (A/Res/60/288). La estrategia es un instrumento único para intensificar las iniciativas nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo. Mediante su adopción todos los Estados Miembros acordaron por primera vez un enfoque estratégico y operativo común para luchar contra el terrorismo, dando pasos prácticos a nivel individual y colectivo para prevenirlo y combatirlo. Entre ellos se incluyen un amplia gama de medidas que van desde el fortalecimiento de la capacidad de los Estados para afrontar las amenazas terroristas a una mejor coordinación de las actividades del sistema de las Naciones Unidas relacionadas con la lucha contra el terrorismo.

La Organización Marítima Internacional (OMI). La sucesión de actos terroristas ya descritos, permitió que las organizaciones internacionales se vieran impelidas a reaccionar. Sin duda el ataque al buque Achille Lauro ocurrido en 1985, fue el catalizador que indujo a organizaciones tales como la ONU y la OMI, a la elaboración de un instrumento jurídico que permitiese tipificar este delito. La Asamblea General de la ONU adoptó ese mismo año la Resolución 40/61, de fecha 9 de diciembre de 1985, urgiendo a los Estados a cooperar para eliminar las causas subyacentes al terrorismo y pedía a la OMI que se ocupara de los actos de terrorismo cometidos a bordo de buques o contra ellos. En 1986 los Gobiernos de Austria, Egipto e Italia propusieron que la OMI se encargase de preparar una Convención sobre los actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de la navegación marítima. La convención fue adoptada en Roma, en 1988, junto con un Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988. Dicho instrumento considera como buque “toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante”.

Por otra parte, el convenio tipifica como delito el apoderamiento de un buque o su control mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; también la comisión de algún acto de violencia contra una persona a bordo de un buque, si el mismo pone en peligro su navegación; la destrucción de una embarcación o su daño así como también a su carga; la colocación de un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque o causarle daños a su carga que pongan o puedan poner en peligro su navegación; la destrucción o que causen daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o que entorpezca gravemente su funcionamiento; la difusión de información a sabiendas de que es falsa; la lesión u homicidio relativa a la comisión o la tentativa de cualquiera de los delitos enunciados. También penaliza a quien amenace con cometer las acciones descritas, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, siempre que la amenaza ponga en peligro la navegación del buque.

De igual manera, el convenio exige la presencia de un elemento internacional para que puede ser aplicable, es decir se aplicará si el buque está navegando o su plan de navegación prevé navegar “hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedentes de las mismas”. No obstante, más allá de esos casos, también resultará aplicable el convenio, si el presunto autor del delito es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto. Además de que cada Estado parte debe establecer penas adecuadas en sus legislaciones internas para estos delitos, en las cuales se tenga en cuenta la naturaleza grave de estos, también debe o puede, según los casos, establecer su jurisdicción, dependiendo de cuál sea la base de competencia penal aplicable. Este convenio está basado en el principio *aut dedere aut judicare*, de tal modo que todo Estado parte, en cuyo territorio se encuentre el presunto autor del delito, deberá optar entre extraditarlo o tomar las medidas conducentes a la tramitación de un procedimiento penal ante sus tribunales.

En el mismo sentido, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, adoptado, como se mencionó *ut supra* en igual lugar y fecha (Roma, 1988), considera como plataforma fija “una isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino con fines de exploración o explotación de los recursos u otros fines de índole económica”. El protocolo se elaboró pensando en las estructuras dedicadas a la exploración y explotación de energías fósiles, por albergar petróleo o gas, sustancias por sí mismas potencialmente peligrosas, como las más propensas a ser blanco de ataques terrorista o actos violentos.

El delito es tipificado previendo una serie de conductas que suponen su comisión, entre ellas, apoderarse de una plataforma o ejercer el control de ella mediante “violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación”; realizar “algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de una plataforma fija, si dicho acto puede poner en peligro la seguridad de ésta”; destruir una plataforma o causar daños en ella de forma que pueda ponerse en peligro su seguridad; colocar o hacer colocar un artefacto o una sustancia de tal forma que también pueda destruirla o poner en peligro su seguridad; o lesionar o matar a una persona en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de las demás acciones. Se establece, asimismo, la obligación de cada Estado parte de tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción de manera obligatoria y facultativa conforme a los mismos principios *ut supra* mencionados en relación con el Convenio.

El 9 de diciembre de 2002, el buque mercante *So San* fue interceptado por la Infantería de Marina de la Armada Española en el Golfo de Adén, a solicitud del Gobierno Americano, en virtud que el mismo no enarbolaba bandera alguna y era sospechoso de llevar armas, explosivos y productos químicos a Irak. Cuando las autoridades ingresaron al buque confirmaron la sospecha y procedieron a requisar el cargamento. Posteriormente Yemen se adjudicó la propiedad de la carga y solicitó su devolución por parte del gobierno americano. Esta situación dejó en claro la existencia de un tipo de acto que no se encontraba tipificado como delito en el Convenio y el Protocolo *ut supra* mencionados, como corolario de este hecho, nace al año siguiente la iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (PSI, el acrónimo habitualmente utilizado, por sus siglas en inglés), y la OMI inició los preparativos para adoptar nuevas normas que complementasen las adoptadas en 1988. En 2005 se adoptaron dos nuevos protocolos, uno para la Convención conocido como **“Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 2005” (Convenio SUA de 2005)** por su acrónimo en inglés y otro al protocolo relativo a plataformas ubicadas en la plataforma continental, a fin de tipificar los nuevas amenazas a la protección marítima. Las nuevas conductas punibles, añadidas por el mencionado protocolo se refieren al transporte intencional de cualquier equipo o material destinado a la producción de armas biológicas (BQN), químicas o nucleares. Igualmente, el protocolo introduce en la convención una nueva previsión relativa a la cooperación entre los Estados pudiéndose realizar una visita a un buque sospechoso y poder adoptar las medidas pertinentes según lo amerite las circunstancias tales como; interceptar, visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo e interrogarlas, de conformidad con lo establecido en su artículo 8.

En referencia al protocolo sobre plataformas en la plataforma continental, se añadió la previsión de usar en una plataforma o descargar desde ella, cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma BQN, de forma que cause o pueda causar la muerte o lesiones graves; cuando el propósito del acto por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse» de hacerlo, descargar desde una plataforma, con igual intención, hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva o potencialmente peligrosa [...] en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves, tal como lo consagra en su artículo 2.

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) 2002. Tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad la elaboración de nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. La OMI convoca a una Conferencia Diplomática sobre protección marítima, realizada el 12 de diciembre del año 2002, en la cual se adoptó la realización de enmiendas a las disposiciones del **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar** de 1974 (SOLAS). De referencia al cronónimo litias) a los ataques del 11-Sentes según tipificado en el Convenio y el Protocolo como delito costera. De esa manera, el SOLAS sufre algunas modificaciones que abarcan los Capítulos V Seguridad de la Navegación y el Capítulo XI (Medidas especiales para reforzar la seguridad marítima) fue redefinido como Capítulo XI-I y se adiciona un nuevo CAPÍTULO XI-2 (Medidas especiales para reforzar la protección marítima) el cual contiene el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) o International Ship & Port Facility Security Code. (ISPS, por sus siglas en inglés) El código incluye los lineamientos fundamentales de la Maritime Transportation Security Act 200 de los Estados Unidos.

En esencia, el propósito del código es proveer un sistema estandarizado de evaluación de riesgos que permita a los gobiernos reaccionar ante un cambio en el nivel de amenaza con cambios apropiados en la protección de buques e instalaciones portuarias. Contiene en la parte “A” prescripciones obligatorias, requerimientos detallados relativos a la protección, dirigidos a los gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras; junto con una serie de directivas sobre cómo alcanzar estos requerimientos en una segunda sección parte “B” de cumplimiento voluntario, considerado como recomendaciones.

Cabe destacar que el código es el convenio marco, el cual a su vez puede ser desarrollado o complementado en un instrumento normativo de carácter nacional, que permita a cada Estado adaptarlo a sus necesidades, es decir a las amenazas a la protección marítima propias de ese país. Esto ha sido reafirmado por la OMI a través de su Circular 1.525 del Comité de Seguridad Marítima sobre “Orientaciones para la Elaboración de Legislación Nacional en Materia de Protección Marítima” basadas en las partes A y B del Código PBIP, la “Guía sobre protección marítima y el Código PBIP” de 2012 así como las resoluciones y circulares conexas de la OMI, con la intención de lograr que los gobiernos las puedan utilizar para elaborar su normativa nacional en materia de protección marítima.

La Organización Mundial del Comercio (OMC). Es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países, cuyo objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades. Señala la OMC (2011) que entre los principales obstáculos al comercio mundial se encuentra la delincuencia, considerando que el terrorismo marítimo es una conducta delictual plenamente sancionable. De igual manera considerando que para la OMC el transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 90 por ciento del volumen del comercio mundial, sin el cual el comercio internacional, el transporte a granel de materias primas y la importación/exportación de alimentos y productos manufacturados asequibles sería sencillamente imposible.

El transporte marítimo, por su disponibilidad, bajo costo y eficiencia, es en gran parte el responsable de las recientes mejoras en los niveles de vida mundiales. Para la OMC es preciso lograr un equilibrio entre la protección de la seguridad de la cadena de suministros y las exigencias prácticas de mantener en marcha el comercio. El sector marítimo se ha visto beneficiado por las iniciativas de facilitación de la OMC ya que estas contribuyen a la promoción de normas internacionales, como la labor de la OMA con el fin de establecer el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE), con inclusión de sus normas sobre seguridad aduanera, el uso del comercio electrónico y conceptos como el de ventanilla única, es decir, la presentación de datos electrónicos en un único portal. Todas estas medidas indudablemente son eficaces herramientas en la lucha contra el terrorismo y especialmente el marítimo.

La Organización Mundial de Aduana (OMA). Es una organización clave en la lucha contra el terrorismo y especialmente el marítimo, ya que tiene la capacidad para generar acuerdos a nivel nacional, subregional, regional e inter-

nacional, según proceda, para mejorar los controles fronterizos y aduaneros a fin de prevenir y detectar el desplazamiento de terroristas, el tráfico ilícito de, entre otras cosas, armas pequeñas, armas ligeras, municiones y explosivos convencionales así como, armas y materiales nucleares, químicos, biológicos o radiológicos. De acuerdo con Sánchez (2015) “nace la nueva función de las aduanas para combatir al terrorismo que aqueja a los países globalizados”. La OMA ha trabajado conjuntamente con la OMI en materia de terrorismo marítimo, prueba de ello es el Memorándum de entendimiento que firmaron en julio de 2002 para colaborar en asuntos de interés compartido como la inspección de contenedores, la integridad del transporte multimodal y la interfaz buque-puerto. Ambas organizaciones también suscribieron la Resolución 9 “Incremento de la Protección Marítima de la OMI en colaboración con la OMA y en respuesta la OMA ha elaborado el “Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio” (SAFE)

En las sesiones anuales del Consejo de la OMA celebradas en junio de 2005, en Bruselas, los Directores Generales de Aduana en representación de los Miembros de la OMA adoptaron el Marco Normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio internacional. La adopción de este instrumento internacional no sólo anticipaba la implementación de normas modernas en materia de protección sino que anunciaba además el comienzo de un nuevo enfoque sobre la gestión integral del tráfico transfronterizo de mercancías.

La OMA en conocimiento que el comercio internacional es vital para el desarrollo de las naciones, así como de la posibilidad de que el sistema de comercio mundial sea utilizado con fines terroristas, ocasionando graves perjuicio a la economía mundial y en aras de garantizar la cadena logística internacional, ha realizado nuevas versiones del marco cada cierto tiempo, incluyendo las nuevas tecnologías que permitan enfrentar los grandes desafíos de la actualidad. Estas versiones deben ser aplicadas por los Estados miembros de dicho organismo intergubernamental, por medio de sus administraciones de aduanas, ya que enuncia la extracción, y el tránsito de mercancías utilizables en atentados terroristas, principios, normas y técnicas aduaneras reservadas a la lucha contra el terrorismo, y hace de la cadena logística comercial un mecanismo seguro para las partes que participan en ella, lo que lo convierte en un instrumento eficaz para combatir el terrorismo.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). Dentro de las organizaciones dedicadas a combatir el terrorismo en todas sus clasificaciones o tipos y especialmente el marítimo, se debe destacar la lucha para combatir este flagelo por parte de la OIT, la cual ha estrechado sus vínculos con la OMI en aras de fortalecer sus normativas para evitar y condenar el terrorismo marítimo.

En la resolución de la Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en 2002, se invitó a la OIT a elaborar un documento de identidad para la gente de mar. En junio de 2003, en el 91 período de sesiones de la Conferencia Internacional del Trabajo, se adoptó un nuevo Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar que sustituyó al adoptado por dicha organización en 1958. En este nuevo convenio se estableció un riguroso régimen de identidad para los marinos, con el objeto de aumentar la eficacia de la protección frente al terrorismo. La conferencia sobre protección marítima de 2002, también invitó a la OIT conjuntamente con la OMI a establecer grupos de trabajo para emprender tareas sobre las prescripciones generales de protección de los puertos. Dicho grupo de trabajo elaboró y aprobó el “Repertorio de Recomendaciones Prácticas OMI/OIT sobre Protección en los Puertos” en la ciudad de Ginebra en el año 2003.

Las Organizaciones Terroristas y su Interés en el Entorno Marítimo

Las organizaciones terroristas son aquellas, cuyos miembros se dedican a la realización de actos terroristas. Para ser reconocidas como tales, estas organizaciones deben ser internacionales y sus actos deben afectar el orden mundial o bien la seguridad, intereses económicos o políticos de alguna nación.

Antes de entrar en el tema específico señalado con anterioridad, resulta oportuno mencionar que diferentes estudios han demostrado que los terroristas islámicos no carecen de estudios y no son pobres. Esa fue la conclusión de una investigación, realizada por un grupo de investigadores de la Universidad Erasmo de Rotterdam (2016).

Los terroristas parecen ser un modelo de éxito para la integración. A la investigación holandesa le siguió otra de Francia, que sumó más pruebas para la hipótesis que contradice la postura progresista de que, para derrotar al terrorismo, Europa debe invertir en oportunidades económicas e integración social; es así como el Centro para la Prevención, la Desradicalización y el Seguimiento Individual (CPDSI), una organización francesa que trata con el radicalismo islámico, estudió los casos de 160 familias cuyos hijos habían abandonado Francia para luchar en Siria, concluyendo que dos tercios de estas familias pertenecían a la clase media. Por su parte el Banco Mundial halló que el 69% de los terroristas ha cursado como mínimo estudios secundarios, mientras que una cuarta parte son licenciados universitarios. La inmensa mayoría de esos terroristas tenía trabajo u oficio antes de unirse a la organización islamista. “Las proporciones entre los administradores, pero también los combatientes suicidas, aumentan con la educación”, según el informe del Banco Mundial. “Además, los que se ofrecen voluntarios como

terroristas suicidas puntúan de media como el grupo más educado”. Menos del 2 % de los terroristas son analfabetos. El estudio también señala los países que proveen al Estado Islámico (EI) o DAESH su nombre en árabe, de más reclutas; los investigadores han encontrado que “cuanto más ricos son los países, más probabilidad hay de que provean de reclutas extranjeros a la organización terrorista”.

De igual manera, pudiese resultar sorprendente para muchos occidentales conocer que organizaciones terroristas prestan servicio de beneficencia social, tal es el caso de Hamas, señala Levitt (2006) que “esta organización ofrece servicios en varios ámbitos: servicios médicos, programas escolares y centros de distribución de alimentos, que la Autoridad Palestina no consigue proporcionar”. En gran medida a ello obedeció su aplastante victoria en las elecciones parlamentarias de Palestina en el año 2006.

Por otra parte, contrariamente a la creencia general existente sobre que todas las organizaciones terroristas tienen las mismas motivaciones políticas, resulta conveniente destacar que los motivos o metas de lucha de dichas organizaciones no son los mismos. Al respecto Falcón e Iglesias (2008) establecen la siguiente clasificación:

- Grupos que preconizan la creación de un nuevo orden mundial de carácter religioso (los talibanes, la Secta de la Verdad Suprema en Japón).
- Grupos que buscan la transformación del orden político mundial (Al Qaeda, las Brigadas Rojas Italianas y el Grupo de Acción Directa de Francia).
- Grupos que buscan la creación de nuevos Estados (ETA, los Kurdos en Turquía e Irak y los Chechenos en Rusia)
- Grupos que pretenden la destrucción de Estados (Hamas y varias facciones del Frente Popular para la Liberación de Palestina, FPLP).
- Grupos que buscan la liberación de un territorio bajo el control de otro Estado (el Ejército Republicano Irlandés IRA o las Fuerzas Armadas para liberación de Puerto Rico).
- Grupos que combinan el terrorismo y la subversión contra los regímenes, con el fin de tomar el poder (Las FARC, Sendero Luminoso y el Ejército del Pueblo para Liberación de Filipinas).
- Grupos que combinan la defensa de un régimen político y el terrorismo con el fin último de destruir organizaciones similares de ideología distinta (Las Autodefensas Unidas de Colombia y la MANO en Guatemala).
- Organizaciones que persiguen la eliminación de la influencia cultural extranjera en una determinada región (Yihad islámico).

Retomando la idea inicial propuesta, los actos de terrorismo marítimo ya descritos permiten inferir el interés de las organizaciones terroristas por llevar su esfera de acción al mar, especialmente las organizaciones yihadistas, tales como: Al Qaeda, Hamas y Abu Sayyaf. Primeramente se debe resaltar que Yihad” en la terminología islámica significa realizar un esfuerzo, comprometerse y perseverar por una causa noble. A lo largo de los siglos, este significado de “Yihad” ha ido perdiéndose producto de las actuaciones de estas organizaciones extremistas. Considerando la desestabilización económica que un ataque de envergadura al transporte marítimo puede ocasionar, no resulta descabellado pensar que esta idea puede ser muy atractiva para dichas organizaciones.

De igual manera, la vulnerabilidad presente en el sector marítimo por su alcance mundial, también puede ser otro de los factores determinantes que permiten a los terroristas pensar que se trata de un blanco relativamente fácil. Al respecto señala Díaz (2007) este interés puede obedecer a varios factores: La vulnerabilidad de muchos de Estados respecto a la vigilancia y seguridad de sus espacios marítimos y portuarios; la zonas con mayor tráfico marítimo permiten realizar un ataque a un buque con mayores probabilidades de éxito; la utilización de contenedores y ante la imposibilidad de inspeccionarlos a todos, proporcionar una herramienta idónea a los terroristas para introducir armas y personas; las importantes pérdidas económicas de que produciría un ataque en un puerto principal y sus repercusiones comerciales; la gran cantidad de víctimas que el ataque a un ferry o crucero producirían y su repercusión mediática.

Respecto a este último aspecto se debe señalar, que el terrorismo es el único delito que se encuentra íntimamente relacionado con la publicidad mediática, necesitando de esta para alcanzar el éxito. Es decir, un delincuente no roba a su víctima y posteriormente se identifica de manera voluntaria ante los medios ofreciendo detalles del delito. Por el contrario, el terrorista requiere cobertura mediática para considerar que ha alcanzado sus objetivos y con ello lograr prestigio y respeto ante sus coterráneos, así como el reconocimiento de la organización terrorista en el ámbito internacional.

Al Qaeda: ha demostrado ser la organización terrorista con mayor interés en el entorno marítimo, así como la más efectiva, sus ataques a los buques Sullivan (ataque fallido), Cole, Limburg y M Star así como a las plataformas ubicadas en el golfo pérsico, entre otros así lo confirman. En el año 2003 la detención de los autores del atentado en Estambul con coches - bomba contra el consulado británico y dos sinagogas que dejó 60 víctimas, permitió conocer que el plan original de esta cúpula árabe-afgana de Al-Qaeda era

estrellar un camión cargado de tonelada y media de explosivos contra un crucero israelí en el momento de su ataque en el puerto mediterráneo de Antalya. En el año 2009 el gobierno egipcio logró la detención de una célula ligada a Al Qaeda que planificaba ataques a buques en el canal de Suez así como a oleoductos en las proximidades. Posteriormente a la muerte de su líder Osama Bin Laden, el gobierno americano informó del hallazgo de documentos que corroboraban que la organización planificaba el ataque a un buque dentro de un puerto de gran importancia, que les permitiese superar en el número de víctimas al ataque del 11-S.

Abu Sayaf, es una organización terrorista filipina de ideología islámica, bautizada con ese nombre por su líder Abdujarak Janjalani, que persigue la creación de un Estado Islámico en el sur de Filipinas, constituyendo otra facción en la lucha islámica contra el poder cristiano, porque para ellos este va contra las enseñanzas del Corán. También ha demostrado su gran interés en el mar como herramienta eficaz para lograr sus objetivos. Este grupo terrorista conformado en 1990 inició operaciones en 1991 realizando un ataque con bomba al buque de pasajeros M/V Doulos, el cual era utilizado como una biblioteca pública itinerante por una ONG cristiana, cuando se encontraba atracado en el puerto de Zaboamga en la isla de Mindanaos. El Súper ferry 14 es el atentado terrorista en el mar de mayor envergadura realizado por Abu Sayaf y el más mortífero a nivel mundial como se mencionó anteriormente.

Hamás: acrónimo de Harakat al-Muquawanma Al-Islamiya (Movimiento de Resistencia Islámica), es un grupo islamita palestino fundado en 1987, declarado organización terrorista por varios Estados como los Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia, Israel, algunos Estados Árabes, entre otros, cuyo objetivo es la eliminación del Estado de Israel y establecer en su lugar un Estado Islámico en territorios que antaño correspondieron al Mandato Británico de Palestina: Israel, Cisjordania y la Franja de Gaza. Es otra de las organizaciones terroristas interesadas en el terrorismo marítimo; hasta ahora sus acciones se concentran en las áreas marítimas y portuarias de Israel, ha realizado innumerables ataques a puertos israelíes, incluso ha tratado más de una vez para enviar los nadadores a territorio israelí para llevar a cabo ataques. Es por ello que los puertos marítimos de Israel están asegurados por una unidad de francotiradores y una unidad submarina.

Afirma (Chalk, 2008) “que durante los últimos 30 años los actos de terrorismo marítimo han constituido el 2% del total de los incidentes internacionales”; por ello es frecuente que muchos sectores de la sociedad consideren que el mismo representa una amenaza menor. No obstante, estos valores de riesgo no se comparan con la realidad, si tomamos en consideración que la

Yihad y especialmente Al-Qaeda siguen considerando que los buques, particularmente los tanqueros son los símbolos del poder occidental, es decir de los Estados Unidos y todos los países aliados. En vida Bin Laden expresaba que “los ataques contra blancos que tengan una repercusión en la economía están condenados a repetirse, ya que las finanzas son la arteria principal de las naciones que ejercen impune e impudicamente el imperialismo” (Bakier, 2008). En la actualidad, sus correligionarios mantienen su legado y manifiestan que la libre navegación tiene como principal beneficiario a Estados Unidos y sirve fundamentalmente para acrecentar su poderío económico y militar. Lo anteriormente expuesto es una más entre otras tantas razones para que el sector marítimo se mantenga alerta y en la incesante tarea de elevar los niveles de protección marítima.

Efectos y costos del terrorismo marítimo. El principal efecto del terrorismo lo constituyen las pérdidas humanas, seguido por las pérdidas materiales que tras de sí dejan los ataques terroristas. El terrorismo marítimo lega largas secuelas que inciden en diferentes aspectos uno de los cuales es el medio ambiente. Tal como lo expresara el Ex Secretario de la OMI Mitropoulos citado por (Flores, 2005) “Las repercusiones negativas para el medio ambiente de un buque cargado de sustancias peligrosas podrían ser inmensas, por lo que el establecimiento de defensas frente al terrorismo ayuda a proteger el medio marino”.

El terrorismo incide de manera determinante en la economía de un país, ejemplo de ello fueron los atentados perpetrados a los buques Cole (2000) y Limburg (2002) “que repercutieron de manera negativa en el sector marítimo de Yemen, considerando que “el tráfico de buques se redujo en un 90%, las primas de seguros de los buques aumentaron en un 300% por ser un país de alto riesgo, 3.000 personas perdieron sus empleos, la pérdida de ingresos fue igual al 1% del Producto Interior Bruto (PIB) de Yemen durante un periodo de seis meses”. (Enders y Sandler, 2012). Una situación similar acaeció en los Estados Unidos, luego de los sucesos terroristas de 2001, no resultando tarea fácil cuantificar con exactitud los costos que en el aspecto económico tuvieron los atentados. De igual manera, el impacto se sintió en todas las esferas del país, según el informe de la OIT de las normas de trabajo marítimo, citado por (Flores, 2009) la industria del turismo y especialmente las líneas de cruceros se vieron seriamente afectadas. Estos ataques generaron una recesión económica en la economía americana, lo cual tuvo como corolario un efecto dominó en la economía mundial. También se deben considerar los costos que representa la implementación de medidas de protección para los buques, la tripulación así como para las instalaciones portuarias, tanto para prevenir un ataque terrorista, como para elevar los niveles de protección una vez ocurrido el ataque.

Abadie y Gardeazábal (2008) demostraron que “un aumento relativamente pequeño de la percepción del riesgo de terrorismo puede reducir mucho el volumen neto de la inversión extranjera directa en un país y dañar significativamente su economía”.

Ante este panorama, resulta útil preguntarse ¿Cuál sería el impacto económico mundial de un ataque terrorista contra la industria marítima o un acto que tuviese como resultado una catástrofe medioambiental? Un reciente estudio publicado el Institute for Economics and Peace, “estima en más de 90 billones de dólares el costo de un ataque que cerrase el transporte marítimo en los Estados Unidos.”

Esta teoría toma mayor relevancia, si se considera los datos aportados por el Institute mencionado *ut supra*, famoso por su reconocido (Global terrorism Index). En el correspondiente índice de 2016 que incluyó datos de 163 países, señala que durante ese año se registró al menos un atentado terrorista en 92 países, contabilizando un total de 29.376 víctimas mortales, dato significativo que pone de relieve la trascendencia del tema y demuestra que el terrorismo forma parte ineluctable del mundo globalizado.

Conclusiones

Los ataques de proporciones sin precedentes perpetrados simultáneamente en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 dejaron en evidencia que la amenaza terrorista se cierne sobre la comunidad mundial de una manera más amplia al utilizar los medios de transporte como armas de destrucción masiva. Los numerosos ataques de terrorismo marítimo ya descritos y acaecidos durante los años recientes, han confirmado que el terrorismo constituye una amenaza constante para la protección de los derechos humanos y la seguridad del transporte marítimo, de igual manera han dejado en evidencia la vulnerabilidad del transporte marítimo y su potencial altamente destructivo, si llegan a ser utilizados por organizaciones para fines terroristas.

El inmenso espacio geográfico donde se desarrolla la navegación, así como, la cantidad de actividades que involucra, hacen del terrorismo marítimo un delito complejo imposible de abordar de manera unilateral por los Estados, por lo cual la cooperación de las diferentes organizaciones internacionales vinculadas al sector marítimo, tales como: OMI, OMA, OMC y OIT en el desarrollo del marco normativo internacional en materia de protección marítima, constituye una herramienta fundamental para afrontar efectivamente en todas sus dimensiones esta amenaza.

Las organizaciones terroristas han demostrado interés en el sector marítimo, por lo cual un ataque efectuado contra un buque o una instalación portuaria, tendría un poder destructivo exponencialmente mayor que cualquier otro acto de esta naturaleza haya podido ejercer en el pasado, y mayor incluso si el ataque se realiza con armas químicas, biológicas o nucleares. Los efectos y costos de un acto terrorista en el ámbito marítimo ocasionarían una considerable pérdida de vidas e incidirían en la libertad de navegación, el comercio internacional así como en la economía mundial.

El mar es un escenario de riesgos permanentes, por ello resulta indispensable el estudio del tema, el desarrollo de la tecnología así como, la actualización constante de un marco jurídico internacional, que permita contar con una flexible capacidad de respuesta a fin de contrarrestar el terrorismo marítimo.

Referencias Bibliográficas

- Abadie Alberto y Javier Gardeazábal (2008) Terrorismo y economía mundial. Revista Económica Europea vol. 52, número 1, 27.
- Ardillon, Hubert (2002) Attentat contre le pétrolier Limburg. Lettre adressée à l'Association Française de Capitaines des Navires par le Commandant du navire. [Documento en línea] Disponible en: http://www.afcan.org/dossier_accidents/limboungh.html[Consulta: 2017, noviembre 04]
- Bakier, Abdul Hamied (2008) «Jihadis Urge Naval Terrorism in the Middle East». Terrorism Focus, vol. 5, núm. 19.
- Canova Sánchez, Bartolomé (2016) Terrorismo Global en la Mar. [Documento en línea] Disponible en: [http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%\[-](http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%[-) Consulta: 2017, noviembre 22]
- Consejo para la Seguridad y Cooperación en Asia y el Pacífico (2003) Reflexiones en Torno a la Seguridad en Asia-Pacífico. [Documento en línea] Disponible en: <http://www.anuarioasiapacifico.es>[Consulta: 2017, noviembre 02]
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Vigente en Venezuela a partir del 01 de julio de 2004, por Vía de Aprobación Tácita del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- Chalk, Peter: The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States. Project Air Force. RAND Corporation, 2008. [http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/030\(1\).pdf](http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/030(1).pdf)
- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima. (1998).
- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima. (2005).
- Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (1974). Gaceta Oficial de la República de Venezuela. N° 32.597, Noviembre 08, 1982.
- Díaz, Luis (2008) la Yihad y el Terrorismo Marítimo [Documento en línea] Disponible en: [www.ara.mil.ar/archivos/Docs/030\(1\).pdf](http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/030(1).pdf) Consulta: 2017, noviembre 07]
- Falcón, Fernando, Iglesias, Eduardo(2008) ¿Qué Es El Terrorismo? Editorial Panapo de Venezuela.

- Federal Bureau of Investigation (FBI 2007) War on Terrorism. [Documento en línea] Disponible en: <http://www.FBI.gov/terrorismo/counterterrorism>[Consulta: 2017, noviembre 12]
- Flores, Nalliver (2005) El Terrorismo Mundial y su Evolución en el Campo del Derecho Marítimo. Trabajo de Grado de Maestría en Transporte Marítimo presentado en la Universidad Marítima del Caribe.
- Flores, Nalliver (2009) La Organización Marítima Internacional y su Rol frente al Terrorismo. Trabajo Especial de Grado de la Especialización de Derecho de la Navegación y Comercio Exterior presentado en la Universidad Central de Venezuela.
- Laquear, Walter (2004) El terrorismo postmoderno. [Documento en línea]. Disponible en: <http://usinfo.state.gov/> [Consulta: 2017, noviembre 12]
- Las Naciones Unidas y la Lucha Contra el Terrorismo. Disponible en: <http://www.boletinonu.htm>[Consulta: 2017, noviembre 03]
- Levitt, Matthew (2006) Hamás publicado por la Universidad de Yale.
- Organización Marítima Internacional (2002). Una Navegación Segura Exige una Cultura de Seguridad [Documento en línea]. Disponible en <http://www.omi-frentealterrorismo>[Consulta: 2017, noviembre 05]
- Organización Mundial del Comercio (2011) La Facilitación del Comercio. [Documento en línea]. Disponible en: http://www.wto.org/spanish/forums_s/public_forum08_s/session21 [Consulta: 2017, noviembre 11].