

munTCP



**Organización Marítima
Internacional**

Tópico A: Acciones para
incrementar la seguridad de
buques comerciales contra la
piratería marítima



President: Frida Mendez Juarez
Moderator: Ian Zolá García Olivares
Official Assistant: Polet Alvarado Jiménez

Introducción al comité

La Organización Marítima (OMI), surgió en el año de 1948 bajo el nombre de Organización Consultiva Marítima Internacional, fundada por los países Ginebra y Suiza, sin embargo, entró en funcionamiento hasta el año de 1958. Posteriormente en el año de 1982 se cambió su nombre al que conocemos hoy en día, siendo la Organización Marítima Internacional. Actualmente cuenta con 174 miembros y 3 miembros asociados.

La OMI promueve la colaboración e innovación; tiene como función aumentar y mejorar la seguridad del transporte marítimo, eludir (prevenir) la contaminación marina por los buques y fomentar la cooperación entre varios estados por un mismo objetivo. Al estar encargada de todos los ámbitos del transporte marítimo, se asegura de que este sector sea ecológico, seguro, eficiente y protegido. (Organización Marítima Internacional [OMI] s.f.)

Introducción al tema

Los buques comerciales son un tipo de transporte marino utilizado para trasladar mercancía, bienes y diferentes productos de un puerto a otro, un problema actual que involucra a los buques comerciales es la piratería marítima (Expansión, s.f.). Se considera piratería marítima cualquier acción voluntaria en relación a actos ilegales de



parte de pasajeros o tripulación de un buque o aeronave privados, para afectar a quienes o a lo que contenga, al utilizarlos sabiendo de su relación a la piratería también se considera piratería. (Naciones Unidas [ONU] s.f.)

Podemos notar que en los últimos años los piratas no solo roban grandes cantidades de recursos económicos y materia prima, sino que también han llegado a saquear buques que transportan una gran cantidad de petróleo, así como también buques que transportan material de construcción, motores, productos audiovisuales, programas, literatura, videojuegos, productos bajo marcas sin registrar, equipo de comunicación y navegación para posteriormente ponerlos en venta en el mercado negro.

En muchos de los casos, se utiliza la violencia con armas contra los pasajeros de los buques, además de ser una ventaja para los perpetradores para operar en las zonas afectadas. El desarrollo económico se ve afectado debido al saqueo y robo de mercancía, ya que muchos productos son transportados de un país a otro por medio de buques y al no recibir el cargamento y/o mercancía no se obtiene ninguna ganancia pues al contrario lo que se obtiene son pérdidas económicas debido a la pérdida y robo de mercancía.

Esta situación afecta a los pasajeros y a la economía global, ya sea indirecta o directamente, la economía de los países dependen de este comercio y al no poder transportar y entregar esas mercancías, llega a presentarse un desabasto de productos que pueden ser necesarios para el día a día. Esto más que nada se considera un problema debido a que afecta a los ingresos de países cuyas actividades económicas se

basan en el comercio por mar, otro factor que lo hace un problema es que puede afectar o acabar con la vida de la tripulación del buque.

Los países a los que más afecta la piratería son los que están en el sudeste de Asia, donde los ataques son más numerosos. América y África, donde son más violentos. Pero hablando específicamente de países, los que más lo sufren son Singapur, Perú, Indonesia, Filipinas y Nigeria. En lo que a zonas se refiere, las de mayor riesgo son el Golfo de Guinea, el Estrecho de Malaca y el Mar de China Meridional. Esto le genera pérdidas multimillonarias para las empresas navieras y propietarias de carga; también afecta a la seguridad de las rutas y aumenta el costo de seguros y otros factores. En las exportaciones los que más sufren son el sector pesquero y petrolero, ya que pierden alrededor de 15% de sus ganancias. El costo de hacer importaciones se elevó un 10%, especialmente las que pasan por rutas de riesgo. Muchos países han visto su PIB reducido un 16% por este problema.

Según la Actualidad Marítima y Portuaria (2023), durante el primer trimestre de 2023, fueron cometidos 27 actos de piratería contra los buques, este número es el más bajo desde 1993, principalmente en el golfo de Guinea, donde se encuentran 17 de los países con más saqueos en sus buques de comercio, esto supone un riesgo para la salud y economía de la población.

Antecedentes Históricos

Se estima que la piratería marítima es igual de antigua que las primeras navegaciones, este problema se empezó a presentar en la edad media (siglos V-XV) en

territorio de los Emiratos Árabes Unidos, específicamente con los vikingos en el siglo XI, pero se hizo una amenaza a principios de la década de los 80 (Un Profesor, 2018, 7 de agosto), sin embargo, los primeros robos a buques de los que se tiene conciencia se originan en la Grecia clásica. Durante la Edad Media los vikingos aparecieron en las costas de Europa Occidental para saquear buques, ganar fama y prestigio. Después de los vikingos, destacaron los dalmatas que se dedicaban a saquear los buques en el Mediterráneo, posterior a ellos, los piratas argelinos siguieron con estas prácticas en la misma locación y en el Atlántico norte.

La piratería incrementó en el continente americano después de su descubrimiento, se extendió por el Mar Caribe, Golfo de México y por las costas del Pacífico. Después de un siglo de este descubrimiento, la economía de España comenzó a incrementar de manera acelerada; los buques comerciales españoles que estaban llenos de riquezas eran atacados por piratas originarios de Holanda, Francia e Inglaterra. Estos países tenían como objetivo detener el crecimiento de España.

Durante el siglo XVII, en las costas americanas se encontraba la venta de esclavos y bandidos que se dedicaban a la piratería. Los piratas seguían saqueando buques y su principal objetivo eran los buques españoles como en el pasado, que estaban repletos de riquezas originarias de América con destino a la península. Mientras tanto en el continente Asiático estos actos incrementaron; en el sureste de china los piratas chinos y japoneses invadieron la isla de Borneo para ser usada como base de operaciones. Desde ahí la piratería se calmó hasta que en los últimos años del siglo XIX la piratería solo se daba en el Golfo de Guinea, sur de Asia y costa este de

África. Después en el siglo XX la piratería destacó en las costas de Indonesia, Malasia y Somalia.

15 de mayo de 2008: Resolución 1814. En esta resolución se reitera que se promueve una solución general para la situación en Somalia por medio de la Carta Federal de Transición que destaca la necesidad de contar con instituciones representativas de base amplia, además de recalcar su apoyo a las medidas que tomen las instituciones federales de transición de Somalia para alcanzar sus objetivos. (Consejo de Seguridad, 2008, Resolución 1814 párr. 4)

2 de junio de 2008: Resolución 1816. El consejo de seguridad expresó su preocupación por la situación de Somalia que en los informes da a conocer pruebas de subsistencia de la piratería y robo a mano a mano a los buques. Además se reconoce la poca capacidad del Gobierno Federal de Transición (GFT), de asegurar las rutas marítimas de los piratas frente a las costas de Somalia o aguas de su territorio.

Teniendo en cuenta la carta escrita el 9 de noviembre de 2007 del Secretario General al Presidente del Consejo de Seguridad, que indica que el Gobierno Federal de Transición de Somalia necesita atención internacional para darle una solución a la problemática. De igual manera en la carta del 27 de febrero del 2008 el Representante Permanente de la República de Somalí le indica al Presidente del Consejo de Seguridad en la que se transmitía el consentimiento del Gobierno Federal de Transición al Consejo de seguridad para que se les brinde asistencia con el fin de mejorar la seguridad las aguas frente a la costa de Somalia internacionales y territoriales, para contar con un

transporte y navegación marítima segura. (Consejo de Seguridad, 2008, Resolución 1816 párr. 9-11)

La virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, se alienta a los estados con buques hechos para conflictos bélicos o aeronaves que operen en altamar frente a la costa de Somalia a que sigan atentos a estos actos y que coordinen sus esfuerzos para mejorar la seguridad en las costas, además de alentarlos a intercambiar información y prestar ayuda a los buques que se encuentren en esta situación crítica y asegurarse de que los buques que estén autorizados a enarbolar su pabellón reciban orientaciones y capacitaciones adecuadas para las técnicas de evasión y defensa, para que eviten la zona. (Consejo de Seguridad, 2008, Resolución 1816 párr. 17-19)

Relevancia Actual

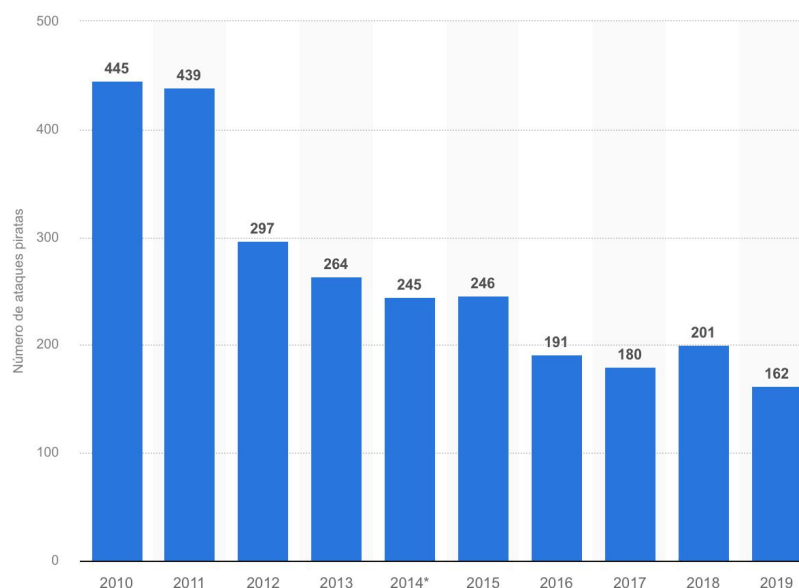
En la actualidad el comercio marítimo es uno de los grandes sectores marítimos ya que facilitan casi el ochenta por ciento del comercio mundial, todos los años más de 50,000 buques transportan un total de 10 millones de toneladas de cargamentos vitales y necesarios como combustible, materias primas y bienes de consumo. (Magic Port, 2023, 26 de marzo)

A nivel mundial los robos hacia buques ha logrado impactar de gran manera, ya que en todo el mundo ha costado alrededor de 16 millones de dólares estadounidenses anuales, por robos, retrasos, costos adicionales, protección extra, entre otros.

Hoy en día el comercio marítimo es motor clave para el crecimiento de la

economía ya que gracias a este se ha podido transportar todo tipo de mercancía de entre países, de manera más eficiente, rápida y accesible, conectando y beneficiando a más de 160 países, otro beneficio son los varios tratados de comercio entre distintas naciones que se benefician de él, es por eso que es sumamente importante implementar medidas preventivas para aumentar la seguridad de los buques.

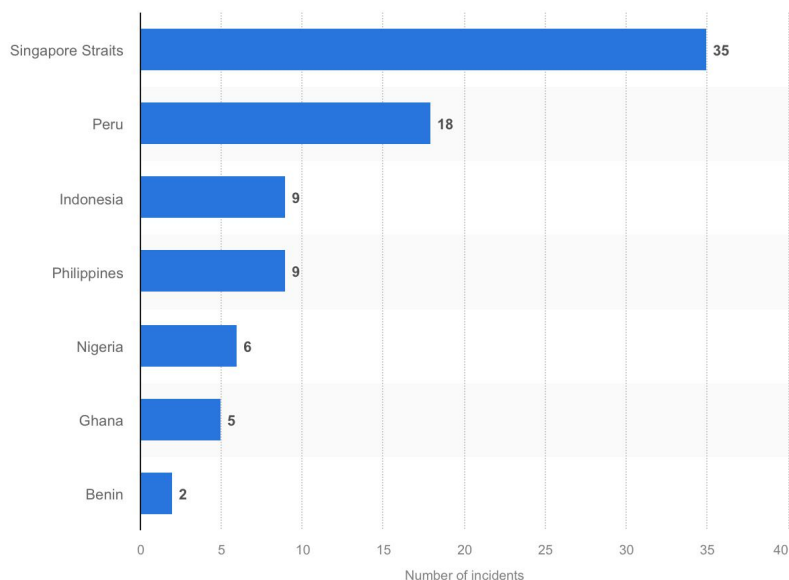
Si bien, según Industrias Pesqueras (2023, 16 de enero), en los últimos años se ha registrado un descenso de piratería marítima gracias a las medidas que se han implementado en colaboración de OMI con los países que forman parte de ese comité.



Orús A. (2020, 1 de diciembre)

Aún así hay lugares que presentan un mayor índice de piratería y robos, principalmente en el Golfo de Guinea, pero también en las aguas del Cuerno de África,

el Sudeste Asiático, América del Sur y el Caribe.



Statista (2023, 9 de marzo)

Una de las consecuencias después de que se cometan los robos es que se pierde mercancía y por lo tanto dinero el cual puede llegar a afectar la economía de algunos países. Comercialmente puede afectar diversos comercios que pueden llegar a ser lo suficientemente importantes para afectar la relación entre países.

Normalmente no se presentan casos de piratería marítima al día, sino que en promedio hay un crimen cada 3 días, de los cuales la mayoría son resueltos. Los países con mayor exposición a un ataque son los que se encuentran en las zonas de riesgo como el Golfo de Guinea, el Cuerno de África, el Sudeste Asiático, América del Sur y el Caribe. Según la Comisión Europea (2012, 12 de octubre), gracias a la SAMANCTA

Tecnológico de Monterrey Campus Puebla

Vía Atlixcáyotl 5718 Col. Reserva Territorial Atlixcáyotl 72453 Puebla, Pue, México

info@muntcp.org.mx www.muntcp.org.mx +52 (222) 2156968

los buques europeos cuentan con una tripulación capacitada, equipo de seguridad, equipamiento especializado y monitoreo de los buques.

La OTAN ha ayudado a patrullar países con más problemas, en colaboración con la UNWFP, para evitar robos y otras operaciones (Armada Defensa Española, 2010). La IMB creó un programa gratuito que está disponible las 24 horas para reportar y tratar problemas de piratería. OMI ha implementado nuevas reglas a través del MSC, con ayuda de FAL y de LEG, entre muchas otras cosas. Las medidas que se están implementando para evitar la continuación de piratería marítima están mostrando resultados muy satisfactorios, por ejemplo: la disminución de secuestros y asesinatos en el mar. Sin embargo, aún hay países que sufren mucho económicamente como resultado de la piratería.

Acciones Internacionales

Hay múltiples organizaciones aisladas de la ONU que también han apoyado a solucionar el problema de la piratería marítima, como la Unión Europea o la ReCAAP, algunas de las soluciones que han implementado son el convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), que según la Organización Marítima Internacional (OMI, s.f.), fue implementado por primera vez en 1914 por lo que pasó con el Titanic, fue actualizada en 1929, en 1948, en 1960 y la última y actual en 1974. Este convenio es considerado como el más importante de los tratados a nivel mundial de la seguridad de los buques de comercio, su objetivo es “Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los

buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio...” (Organización Marítima Internacional [OMI] s.f.).

La otra principal medida implementada es el Código PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias), según la Empresa Portuaria Internacional (EPN, s.f) este surgió el 12 de diciembre de 2002 en la conferencia de el convenio SOLAS, como respuesta a los ataques de grupos bélicos sucedidos en Estados Unidos el 11 de septiembre en 2001.

Entre sus dos secciones hay 4 puntos principales: establecer cooperación internacional, definir funciones y responsabilidades de cada país relacionado, garantizar intercambio eficaz de información y por último hacer evaluaciones de la protección marítima. Este tiene 3 niveles de protección diferentes, el primero es el normal, en el cual la seguridad es mínima; el segundo es reforzado, en este se deben tener medidas de protección adicionales por cierto tiempo; el tercero y más fuerte es el excepcional, este tiene medidas más seguras.

Aparte de esas acciones hay 3 organizaciones que se consideran clave contra la piratería marítima, la primera es la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) con múltiples operaciones antipiratería, según la Armada Defensa Española (2010), estas surgieron en base a la petición de Ban Ki-Moon, ya que los barcos con ayuda no podían llegar a Somalía. Su primera operación fue "ALLIED PROVIDER" en 2008, cuyo objetivo fue que los barcos de la WFP (Programa de comida mundial de la ONU) tuvieran protección para que los recursos llegaran a Somalia. Su segunda



operación fue “ALLIED PROTECTOR” fue en 2009, como continuación de la operación anterior, sus objetivos fueron proteger los barcos de la ONU y colaborar con otras organizaciones para proteger sus barcos y luchar contra la piratería. Su siguiente operación fue la operación OCEAN SHIELD, esta fue una alianza que se enfoca principalmente en luchar contra la piratería, dejando de lado el objetivo de la ayuda humanitaria, pero este ayuda a países menos avanzados en la seguridad para poder enfrentar a la piratería. Esta alianza tuvo múltiples operaciones y hoy en día sigue en funcionamiento.

Otra organización importante para la piratería es la IMB (Oficina Marítima Internacional) la cual forma parte de la ICC (Servicios Contra Delitos Comerciales). Esta organización creó el IMB PRC (Centro de Reportes de Piratería) en 1992, este es un servicio y agencia independiente y no gubernamental completamente gratuito activado las 24 horas del día, este sirve para que cualquier persona de un buque pueda reportar cualquier tipo de piratería, robo armado, polizones o algún otro accidente. Funcionan como un punto de contacto para que si algún buque está sufriendo un crimen, toda la información que reciben es enviada directamente a las autoridades locales competentes, también se manda a un centro en el que todo es monitorizado. Usando esa información PRC se encarga de identificar cualquier patrón en la piratería. (Commercial Crime Services [ICC], s.f.)

La organización que más ha ayudado a enfrentar la piratería con muchas medidas es la OMI, por ejemplo, tuvo un rol importante al crearse el código PBIP; también mejoraron la gestión de para el transporte marítimo; implementaron defensa



armada en los buques, permitiendo que sea legal por el PPPA; añadieron más ciberseguridad a los sistemas que gestionan los puertos; trabajaron con el Consejo de Seguridad de la ONU, el Comité contra Terrorismo y el Equipo Especial para la Lucha contra el Terrorismo para luchar contra ataques bélicos contra buques; implementaron los instrumentos SUA en 1988 y lo actualizaron en 2005, son un marco jurídico internacional que se asegura que todas las medidas se cumplan; están en constante lucha contra los polizones en los buques; en colaboración con el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Facilitación (FAL) trabajan desde 1997 para prevenir el transporte de sustancias ilícitas en buques con múltiples resoluciones a lo largo de los años.

OMI también trabaja por separado con organizaciones como la Organización Mundial de las Aduanas (OMA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD); con ayuda de la División de Seguridad Marítima (MSD) y la MSC, hicieron actividades de creación de capacidad para mejorar la protección marítima a nivel mundial; en 2009 realizaron la Reunión de Djibouti, con la función de mejorar la seguridad en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén; crearon el Código de Conducta de Yaoundé para añadir seguridad en el Golfo de Guinea. (Organización Marítima Internacional [OMI], s.f.)

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) creó un protocolo para los crímenes marítimos en general, incluyendo la piratería marítima, este se nombró “Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal”, en este se indica que ONUDD apoyará a cualquier estado miembro que necesite

enfrentarse a piratería y otros crímenes marítimos. Indica que se considera un delito si se hace el delito principal, es decir quien lo comete, también si hacen participación voluntaria y utilización; el de menor gravedad es la facilitación, pero aún se considera un crimen. También dice que se deberá considerar en el código penal de cada país que se hará en caso de piratería marítima. Existen múltiples casos en el que se modifica el código penal de cada país tras pasar por casos de piratería, unos ejemplos son en Kenia, Australia y Canadá. (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito [ONUDD], 2020)

A lo largo del mundo hay organizaciones independientes de la ONU que también han implementado medidas para evitar la piratería marítima, múltiples gobiernos tienen su propia organización, en México, tienen la Autoridad Marítima Nacional; en Estados Unidos tienen varias, como la Oficina Nacional de Integración de Inteligencia Marítima (NMIO), la Administración Nacional Oceanográfica y Atmosférica (NOAA), entre otros; en Japón tienen las Fuerzas de Autodefensa de Japón (JSDF); en Italia el Ministerio de Defensa de Italia; en Reino Unido la Marina Real. En la mayoría de los países también cuentan con su propia organización.

Aparte de las organizaciones del gobierno de cada país, hay otras aparte que operan principalmente a nivel mundial, también independientes de la ONU, como la IMB, la ReCAAP, Oceans Beyond Piracy, la Célula de Coordinación Contra la Piratería y Seguridad Marítima (CP MSCC), la Guardia Costera Internacional, la Asociación de Seguridad para la Industria Marítima, entre muchos otros.

Acciones de la ONU

Tecnológico de Monterrey Campus Puebla

Vía Atlixcáyotl 5718 Col. Reserva Territorial Atlixcáyotl 72453 Puebla, Pue, México

info@muntcp.org.mx www.muntcp.org.mx +52 (222) 2156968



La ONU ha creado un grupo de coordinación, que en cooperación con múltiples empresas de protección privada, van a ofrecer servicios de protección a los barcos que navegan en aguas de alto riesgo, se han tomado 5 principales medidas para los buques de carga y transporte, estos son elementos disuasorios, es decir despegar más vigías en cubierta, tener las luces mínimas por la noche y tener mangueras de presión a la mano para ser utilizadas en el momento que sea preciso y necesario; respuesta naval internacional.

Hoy en día gracias a los más de 30 barcos patrullando en las zonas más afectadas de la piratería marina, como el golfo de Adén, se ha logrado detener múltiples intentos de piratería. Algunos países han acordado que los juicios de los piratas se llevarán a cabo como dicta la ley y serán sentenciados respecto a sus delitos, ya que en un pasado los piratas eran arrestados por un lapso de tiempo muy corto y después eran puestos en libertad, esto en consecuencia de que se acumularon muchos casos y nunca se llevó a cabo una investigación certera de cada uno de ellos. En la vigilancia se puede utilizar alumbrado que sea de utilidad, patrullajes en embarcaciones, dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Existe un código internacional para la protección de buques, las instalaciones portuarias, aprobado por la organización marítima internacional, el cual se divide en dos secciones, la parte A que contiene las prescripciones obligatorias y la parte B que contiene las prescripciones que no son obligatorias, este código sirve para establecer un marco internacional y la cooperación entre gobiernos contratantes, organismos gubernamentales y los sectores navieros, con el objetivo de percibir, evaluar las

amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas.

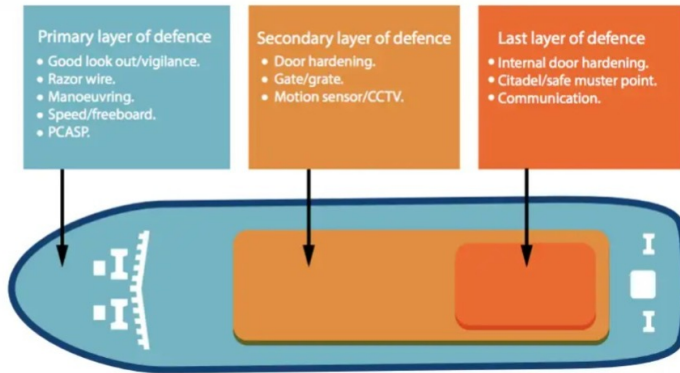
Algunas de las soluciones que se han implementado son:

- Mantener vigilancia panorámica desde una posición elevada.
- Respecto a la vigilancia nocturna, hacer uso de ópticas imágenes térmicas y equipo de visión nocturna.
- Cuando la velocidad no sea suficiente, considerar el uso de una maniobra de retirada, así como tener maniobras de evasión manteniendo la mejor velocidad posible.
- De ser necesario, se deberá hacer sonar la alarma y reaccionar de acuerdo a las instrucciones dadas en los simulacros de piratería.
- Se deben utilizar alarmas diferentes para cada situación y la tripulación debe actuar de manera rápida y desplazarse a una posición segura.
- También se han implementado diferentes tipos de barreras como alambres de púas, monitores de agua pulverizada y espuma, protección de puente mejorada, puntos de reunión seguros, ciudadelas y circuito cerrado de televisión.

Medidas de Protección de Buques (SPM)

Las medidas de protección de buques abarcan:

- Guardia y Vigilancia Mejorada
- Maniobra
- alarmas
- Barreras Físicas



Dryad Global (2023)

SHIP PROTECTION MEASURES

www.dryadglobal.com

Private Maritime Security Companies
Check the credentials and permits of the PMSC. Check the PCASP, to ensure they have been issued by an appropriate authority and are operating legally against identified threats.

Control of accommodation and machinery access
Control of access routes to accommodation and machinery spaces deters and delays entry. Deny access to these spaces.

Lighting
Weather deck lighting around the accommodation block and rear facing lighting on the poop deck to demonstrate awareness and if fitted, search lights ready for immediate use.

Alarms
Inform the ship's crew that an attack is underway and warn the attacker that the ship is aware and reacting. Continuous sounding of the ship's whistle may distract the attackers.

Protection of equipment
Consider providing ballistic protection for gas cylinders or containers of flammable liquids.

Ships tools and equipment
Secure ship's tools or equipment that may be used by attackers against crew or to gain entry to the ship.

CCTV
Monitoring the progress of an attack from a less exposed position is extremely valuable and can be proved to the military.

Razor Wire
Create an effective barrier if properly rigged and secured. The quality of razor wire varies considerably as does its effectiveness.

Watch keeping and enhanced vigilance
The most effective method of ship protection used to identify suspicious approaches or attacks early, allowing defences to be deployed.

Water spray and foam monitors
Deter and delay attempts to illegally board a ship. The use of water can make it difficult for an unauthorised boat to remain alongside and more difficult to climb aboard.

Citadel
Well-constructed citadels with reliable communications must be supplied with food, water and sanitation. Control of propulsion and steering can offer effective protection during an attack.

Enhanced bridge protection
Attackers may direct their weapon fire at the bridge to intimidate the ship's crew to slow or stop the ship. If pirates board the ship, they usually make for the bridge to enable them to take control.

Safe muster points
A safe muster point above the waterline must be identified. The central stairway may provide a safe location as it is protected by the accommodation block and is above the waterline.

Manoeuvring
Avoidance manoeuvres should only be practiced when it is safe to do so.

Tecnológico de Monterrey Campus Puebla

Vía Atlixcáyotl 5718 Col. Reserva Territorial Atlixcáyotl 72453 Puebla, Pue, México

info@muntcp.org.mx www.muntcp.org.mx +52 (222) 2156968

Dryad Global (2023)

¿Posibles soluciones?

Se ha hablado acerca de futuras acciones para prevenir la piratería marítima y una de las acciones propuestas es crear más centros de vigilancia costera y abrir centros de antipiratería regional. A pesar de no ser soluciones obligatorias, dependerá del Estado si se llevan a cabo estas posturas, como la protección armada, sin embargo, esta no es una solución que pueda reemplazar a las que ya son oficialmente reconocidas.

Algo importante para la protección marítima es la ciberseguridad de los buques y las rutas, para asegurar e implementar nuevas soluciones, el Comité de facilitación y el Comité de seguridad marítima trabajan en conjunto para crear directrices de aplicación voluntaria de las prácticas cibernéticas adecuadas para mejorar y proteger la seguridad y la resistencia de los sistemas cibernéticos, además de contener recomendaciones para gestionar los riesgos cibernéticos y proteger el transporte de amenazas actuales y nuevas.

Respecto a el contexto legal, La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), en los presentes artículos del 100 al 107 se solicita tratar el delito de piratería, contando que los estados miembros usen medidas para proteger la navegación, también se le pide a los estados con fuerzas armadas la utilización de todos los medios disponibles para erradicar la piratería en alta mar. Se ha aprobado el proceso de detención y juicios a piratas, así como el cumplimiento de la condena impuesta por

un tribunal legítimo, sin embargo, para poder llevar a cabo este acto de justicia, se debe contar con la existencia de pruebas, como armas incautadas, tomas de video y testigos.



Puntos a tratar

1. Contexto

1. ¿Qué es el robo marítimo?
2. Robo de buques comerciales
3. Consecuencias del robo marítimo
 - a. Comercialmente
 - i. Pérdida de mercancía
 - b. Internacionalmente

- i. Tratados
 - c. Nacionalmente
 - i. Exportaciones
 - ii. Importaciones
 - d. Económicamente
 - i. Mercados globales
 - 4. ¿Cuáles son los países más expuestos a la piratería marítima?
 - 5. Protocolos y estrategias que ya están en práctica
- 2. Desarrollo**
- 1. Creación de nuevas medidas de seguridad
 - a. Control del problema
 - b. Protección de los buques
 - c. Fortalecimiento de las instituciones
 - i. Nacionales
 - ii. Transnacionales
 - 2. Planificación que ayudan a la prevención de piratería marítima
 - a. Internacionalmente
 - b. Nacionalmente
 - 3. Estrategias internacionales
 - a. ¿Es necesaria la creación de nuevas rutas comerciales?
 - b. Mejoramiento de las rutas actuales

4. ¿Cómo lograr una mayor protección para las transportaciones marítimas?

Referencias

Fuentes oficiales

Aguirre J. (2016). *Piratería en México y sus efectos en la sociedad*. Gobierno de México.

<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/1950/CI-22.pdf>

Comisión Europea. (2012, 12 de octubre). *Trabajó seguro en barcos y buques*.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/SAMANCTA/ES/Safety/WorkOnShipsVessels_ES.htm

Commercial Crime Services. (s.f.) *IMB Piracy Reporting Center*. ICC.

<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Commercial Crime Services. (s.f.) *Maritime Piracy*. ICC. <https://www.icc-ccs.org>

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. (2019). *Informe sobre el transporte marítimo 2019*. UNCTAD.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf

Tecnológico de Monterrey Campus Puebla

Vía Atlixcáyotl 5718 Col. Reserva Territorial Atlixcáyotl 72453 Puebla, Pue, México

info@muntcp.org.mx www.muntcp.org.mx +52 (222) 2156968



Cuerda A. (2010). *Operaciones Antipiratería de la OTAN*. Armada Defensa Española.

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2010/10/cap06.pdf>

Edward S. (2022, 4 de marzo) *The United Kingdom's Conceptualization of Maritime Security*. Asia Maritime Transparency Initiative.

<https://amti.csis.org/the-united-kingdoms-conceptualization-of-maritime-security/>

Empresa Portuaria Internacional (s.f.) *Guía fácil para principiantes código P.B.I.P. EPN*.

<https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/06/Easy-Guide-for-Beginners-on-ISPS-Code-SPAN.pdf>

International Registries. (s.f.) *Maritime Piracy*. IRI.

<https://www.register-iri.com/maritime/piracy/>

Japan Government. (s.f.). *Counter-Piracy Operations*.

https://www.japan.go.jp/tomodachi/2017/spring-summer2017/counter_piracy_operations.html

Naciones Unidas. (s.f.). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. ONU.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Naciones Unidas. (s.f.). *El papel de la Organización Marítima Internacional en la*

prevención de la contaminación de los océanos del mundo por los buques y el Transporte marítimo. ONU.

<https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-la-organizacion-maritima-internacional-en-la-prevencion-de-la-contaminacion-de-los>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020) *Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal*. UNODC.
https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/Delincuencia_maritima_-_Manual_para_profesionales_de_la_justicia_penal.pdf

Organización Marítima Internacional. (2020, 9 de marzo). *Nuevo código de transporte marítimo para Somalia*. OMI.
<https://www.imo.org/es/MediaCentre/Paginas/WhatsNew-1459.aspx>

Organización Marítima Internacional. (s.f.). *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS)*. OMI.
[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

Organización Marítima Internacional. (s.f.). *Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales (ONG)*. OMI.
<https://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default>

Organización Marítima Internacional. (s.f.). *Introducción a la OMI*. OMI.
<https://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

Organización Marítima Internacional. (s.f.). *La OMI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. OMI.

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/SustainableDevelopmentGoals.aspx>

Organización Marítima Internacional. (2023, 18 de julio). Protección marítima y piratería. OMI. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

Peryroteo H. (2009). *La vuelta de la piratería marítima*. Armada Defensa Española. <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/iniciohome/prefLang-es/>

Otras fuentes

Alviar González Tolosa Abogados. (2016, 24 de octubre) *Qué es la piratería y cómo afecta al mercado internacional*. <https://www.agtabogados.com/blog/que-es-la-pirateria-y-como-afecta-al-mercado-internacional/>

Academia M25. (s.f.) *Piratas en la actualidad*. <https://www.academiam25.com/actualidad/piratas-rutas-maritimas-peligrosas/>

Actualidad Marítima y Portuaria. (2023). *IMB registra 27 ataques y seis tripulantes secuestrados en el primer trimestre de 2023*.

<https://actualidadmp.com/imb-registra-27-ataques-y-seis-tripulantes-secuestrados-en-el-primer-trimestre-de-2023/>

Carbonaro G. (2023, 16 de junio) *'Pirates' fought off by Italy's special forces in major forces were distressed migrants.* Euro News. <https://www.euronews.com/2023/06/16/pirates-fought-off-by-italys-special-force-s-in-major-operation-were-unarmed-distressed-mig>

Dryad Global. (2023). Ship Protection Measures. Dryad Global. <https://dg.dryadglobal.com/ship-protection-measures>

Expansión. (s.f.) *Buque*. <https://www.expansion.com/diccionario-juridico/buque.html>

Gonzales M. (2018, 7 de agosto) *Piratas en la Edad Media - Historia resumida.* Un Profesor. <https://www.unprofesor.com/ciencias-sociales/piratas-en-la-edad-media-historia-resumida-2451.html>

Hanson, S. (2010, 28 de junio). Cinco estrategias para combatir a los piratas Somalíes. La información. https://www.lainformacion.com/mundo/cinco-estrategias-para-combatir-a-los-piratas-somalies_pixb2izxlvbblfpem9a0o2/

Industrias Pesqueras. (2023, 16 de enero) *La piratería registra la cifra más baja de los últimos cinco años.* https://industriapesqueras.com/noticia-73794-seccion-Seguridad_y_Salvamento

- Lumper K. (2023, 14 de Abril) *En el primer trimestre de 2023, hubo 27 actos de piratería contra buques, el número más bajo desde 1993*. Informare. <https://www.informare.it/news/gennews/2023/20230549-pirateria-1Q-2023es.asp>
- MacKinlay, A. (2010, 22 de junio). *La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: necesidad de una aproximación integral*. Real Instituto elcano . <https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/la-lucha-contra-la-pirateria-en-aguas-del-oceano-indico-necesidad-de-una-aproximacion-integral/>
- Magic Port. (2023, 26 de marzo) *How many ships are there in the world?* <https://community.magicport.ai/t/how-many-ships-are-there-in-the-world/727>
- Marta F. (2017) *Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada*. Universidad Complutense Madrid. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/45559>
- Mel J. (2022, 8 de abril). *Situación actual de la piratería marítima y métodos de Prevención empleados en buques mercantes y su aplicación en un caso real*. Facultad de Náutica de Barcelona. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/368771/172728_Situacion_actual_de_la_pirateria_maritima_y_mtodos_de_prevencion_empleados_en_buques_mercantes_y_su_aplicacin_en_un_caso_real._Javier_Mel.pdf?sequence=1
- Mundi. (2022, 11 de agosto) *Guía sobre piratería marítima: ¿qué es y cómo prevenir*

sus posibles consecuencias? <https://mundi.io/exportacion/pirateria-maritima/>

Nanot R. (2022, 26 de mayo) *¿Cómo afrontan las piraterías los grandes buques en el transporte marítimo de mercancías? Internacionalmente.* <https://www.internacionalmente.com/transporte-maritimo-de-mercancias/>

Naval Postgraduate School. (s.f.) *Maritime Security & Violence.* <https://libguides.nps.edu/maritime/orgs>

Oceans Beyond Piracy. (s.f.) *About.* OBP. <http://obp.ngo/about/>

Orús A. (2020, 1 de diciembre) *Ataques piratas contra barcos a nivel mundial 2010-2019.* Statista. <https://es.statista.com/estadisticas/635566/numero-de-ataques-piratas-a-nivel-mundial>

Prosertek. (2023) *¿Cómo afecta la piratería al sector del transporte marítimo?* <https://prosertek.com/es/blog/impacto-de-la-pirateria-en-el-transporte-maritimo/>

Semple K. (2020, 19 de junio) *Piratas en el Golfo de México: los ataques marítimos aumentan.* New York Times. <https://www.nytimes.com/es/2020/06/19/espanol/america-latina/piratas-golfo-mexico-campeche.html>

Rodríguez C. (2022, 31 de diciembre). *Piratería en Somalia: relación con el derecho internacional marítimo.* Revista de Marítima. <https://revistamarina.cl/es/articulo/pirateria-en-somalia-relacion-con-el-derecho-i>

Internacional-maritimo

Sandkamp A, Stamer V, Yang S. (2022, 24 de enero). *The rum is gone! The impact of maritime piracy on trade and transport*. Voxeu. <https://cepr.org/voxeu/columns/rum-gone-impact-maritime-piracy-trade-and-transport>

Skholl. (s.f.) *¿Cómo la piratería afecta tus movimientos de carga?* <https://skholl.com/blog/la-pirateria-en-el-mundo.-como-afecta-a-tus-movimientos-de-mercancia>

Statista (2023, 9 de marzo) *Number of actual and attempted piracy attacks in selected territories worldwide in 2021, by country or location*. <https://www.statista.com/statistics/250870/number-of-actual-and-attempted-piracy-attacks-worldwide-by-country/>