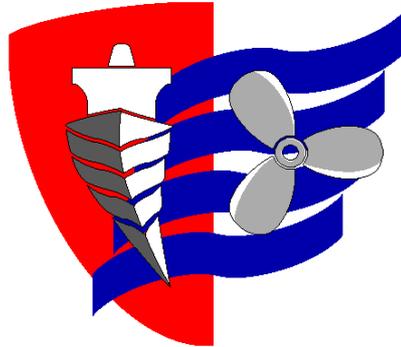


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



*Trabajo Fin de Máster*

**PROTECCIÓN MARÍTIMA DEL MARINO  
MERCANTE ESPAÑOL EN EL CONTEXTO  
INTERNACIONAL**

---

**MARITIME SECURITY OF SPANISH SEAFARERS  
IN THE INTERNATIONAL CONTEXT**

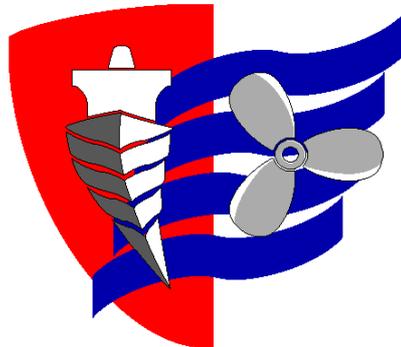
Para acceder al Título de Máster Universitario en:

**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE  
MARÍTIMO**

Autor: D. Joan Torres Tubau  
Director: Dr. Ernesto Madariaga Domínguez  
Universidad de Cantabria  
Director: Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea  
Universidad Politécnica de Cataluña

Octubre 2018

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



*Trabajo Fin de Máster*

**PROTECCIÓN MARÍTIMA DEL MARINO  
MERCANTE ESPAÑOL EN EL CONTEXTO  
INTERNACIONAL**

---

**MARITIME SECURITY OF SPANISH SEAFARERS  
IN THE INTERNATIONAL CONTEXT**

Para acceder al Título de Máster Universitario en:

**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE  
MARÍTIMO**

Octubre 2018

***“Ponte en guardia mariner, lo que al otro le pesa, a ti te espera.”***

Anónimo

*Refrán de Mar*

## ÍNDICE

<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>7</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>8</b>
<b>PALABRAS CLAVE.....</b>	<b>8</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>9</b>
<b>KEYWORDS.....</b>	<b>9</b>
<b>ABREVIATURAS.....</b>	<b>10</b>
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>16</b>
1.1. Introducción a la protección marítima en el contexto internacional.....	17
<b>CAPÍTULO II: OBJETIVOS.....</b>	<b>20</b>
2.1. Objetivos fundamentales .....	21
2.2. Objetivos metodológicos.....	21
2.3. Aplicación práctica.....	24
<b>CAPÍTULO III: IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS MARÍTIMAS DE RIESGO Y TIPOS DE RIESGOS PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO.....</b>	<b>25</b>
3.1. Identificación de las zonas marítimas de riesgo para el tráfico marítimo....	26
3.1.1. Estrecho de Gibraltar - Mar de Alborán - Mediterráneo central.....	26
3.1.2. Golfo de Guinea .....	29
3.1.3. Océano Índico .....	31
3.1.4. Estrecho de Malaca - Sudeste asiático .....	33
3.1.5. Mar Caribe - América Central – América del Sur .....	34
3.2. Identificación de los tipos de riesgos para el tráfico marítimo.....	35
3.2.1. Estrecho de Gibraltar - Mar de Alborán - Mediterráneo central.....	35
3.2.2. Golfo de Guinea .....	41
3.2.3. Océano Índico .....	42

3.2.4. Estrecho de Malaca - Sudeste asiático .....	44
3.2.5. Mar Caribe - América Central – América del Sur .....	47
3.3. Nuevos desafíos: La ciberseguridad marítima.....	49

## **CAPÍTULO IV: ESTRUCTURAS, ACCIONES GUBERNAMENTALES Y PRIVADAS IMPLANTADAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA.....51**

4.1. Estructuras y acciones gubernamentales nacionales e internacionales implantadas para la protección marítima .....	52
4.1.1. El caso del Reino de España .....	52
4.1.1.1. Estrategia de Seguridad Nacional .....	53
4.1.1.2. Consejo Nacional de Seguridad Marítima .....	54
4.1.1.3. Ejército de Tierra .....	56
4.1.1.4. Ejército del Aire .....	56
4.1.1.5. Armada Española .....	57
4.1.1.6. Centro de Inteligencia Contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO).....	58
4.1.1.7. Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad (CNPIC).....	59
4.1.1.8. Dirección General de la Guardia Civil.....	59
4.1.1.8.1. Mando Único Operativo .....	61
4.1.1.9. Dirección General de la Policía Nacional .....	62
4.1.1.10. Dirección General de la Marina Mercante .....	64
4.1.1.10.1. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima .....	66
4.1.1.11. Puertos del Estado .....	67
4.1.1.12. Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA).....	67
4.1.1.13. Policía Portuaria .....	68
4.1.2. Unión Europea .....	68
4.1.2.1. Estrategia Europea de Seguridad Marítima.....	69
4.1.2.2. Operación Atalanta.....	70
4.1.2.3. Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) .....	71
4.1.2.4. EU Training Mission Somalia .....	71
4.1.2.5. EU Capacity Building Mission Somalia.....	71
4.1.2.6. Operación Sophia.....	72

4.1.2.7. Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) .....	73
4.1.2.8. Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) .	73
4.1.2.9. Centro de Análisis y Operaciones contra el Tráfico Marítimo de Estupefacientes (MAOC-N) .....	74
4.1.2.10. Centro de Satélites de la Unión Europea (SatCen) .....	74
4.1.2.11. Agencia Europea de Defensa (EDA) .....	74
4.1.3. Internacional (Fuera de la Unión Europea) .....	75
4.1.3.1. Organización de las Naciones Unidas (ONU) - Programa Global de Delitos Marítimos (GMCP).....	76
4.1.3.2. Organización de las Naciones Unidas (ONU) - Organización Marítima Internacional (OMI).....	77
4.1.3.2.1. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).....	77
4.1.3.2.2. Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) .	79
4.1.3.2.3. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) .....	80
4.1.3.2.4. Código de Conducta de Djibouti y Código de Conducta de Yaoundé .....	80
4.1.3.2.5. Otros códigos, recomendaciones, directrices y orientaciones de la OMI en esta materia.....	81
4.1.3.3. Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) - Mando Aliado de Operaciones (ACO) .....	83
4.1.3.3.1. Operación Sea Guardian .....	83
4.1.3.3.2. NATO Shipping Center (NSC) .....	83
4.1.3.3.3. Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS).....	83
4.1.3.4. Maritime Liaison Office (MARLO) .....	84
4.1.3.5. United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) .....	84
4.1.3.6. Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG).....	85
4.1.3.7. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) .....	85
4.1.3.8. International Chamber Of Commerce (ICC) - International Maritime Bureau (IMB) .....	85

---

4.2. Empresas privadas de protección marítima.....	86
<b>CAPÍTULO V: LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL APLICABLE...</b>	<b>89</b>
5.1. Legislación nacional e internacional aplicable .....	90
5.1.1. Reino de España .....	90
5.1.2. Unión Europea (UE).....	93
5.1.3. Internacional (Fuera de la Unión Europea) .....	95
<b>CAPÍTULO VI: TRABAJO DE CAMPO.....</b>	<b>99</b>
6.1. Cuestiones planteadas a marinos mercantes españoles que han navegado por zonas marítimas de riesgo .....	100
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>101</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>104</b>
<b>ANEXO I: ENTREVISTAS.....</b>	<b>123</b>
<b>ANEXO II: PROCEDIMIENTO DE CONTACTO CON LA ARMADA ESPAÑOLA.....</b>	<b>136</b>
<b>ANEXO III: INFORMACIÓN DE CONTACTO CON OTRAS ORGANIZACIONES MILITARES.....</b>	<b>139</b>
<b>ANEXO IV: INFORMACIÓN DE CONTACTO CON OTRAS ORGANIZACIONES CIVILES.....</b>	<b>141</b>
<b>AVISO DE RESPONSABILIDAD UC.....</b>	<b>143</b>

## **AGRADECIMIENTOS**

A mis padres Carme y Joan por su enorme paciencia y estima.

A mi pareja Josefina Nonell por su gran apoyo moral y material.

A mi amigo Javier Ortega por creer tanto en mí.

A todos los profesionales de la mar que han dado respuesta a mis dudas.

A mis tutores Dr. Ernesto Madariaga, de la Universidad de Cantabria y Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, de la Universidad Politécnica de Cataluña, por su sabio asesoramiento.

## **RESUMEN**

El presente estudio tiene como objetivo tratar la cuestión de la protección marítima y su influencia en los buques de bandera española, sobre los buques que responden a intereses nacionales y por extensión en los marinos mercantes de nuestro país que navegan bajo otras banderas. En primer lugar, se identifican las áreas conflictivas para el tráfico marítimo internacional como son el Mediterráneo, Golfo de Guinea y áreas colindantes, Golfo de Adén y Océano Índico, Estrecho de Malaca y por extensión el Sudeste asiático, y finalmente el continente latinoamericano. Seguidamente, se focaliza en determinar los riesgos de protección marítima existentes en estos mares y como pueden afectar a nuestros profesionales de la Mar, siendo los más comunes: la piratería, el terrorismo marítimo, el polizonaje, la inmigración irregular y el tráfico de drogas u otros más contemporáneos como el ciberdelito en el ámbito marítimo. Así mismo, se nombran los medios de que disponen las administraciones públicas del Reino de España, de la Unión Europea y a nivel internacional así como a nivel privado, para combatir estas amenazas a la protección marítima, para posteriormente citar la legislación por la cual se regula el funcionamiento y el ejercicio de tales administraciones y organismos privados. Finalmente, con el objetivo de obtenerse una visión de primera mano, se realiza un trabajo de campo, consistente en plantear una serie de cuestiones a diferentes profesionales marítimos de nuestro país que han navegado por dichas áreas. El trabajo genera varias conclusiones, entre las que destaca que los actos hacia la protección de los buques, sus tripulaciones y sus cargamentos se producen en zonas costeras, fondeaderos y puertos.

## **PALABRAS CLAVE**

Protección Marítima, Terrorismo Marítimo, Piratería Marítima, SOLAS, STCW, Inmigración Marítima Irregular.

## **ABSTRACT**

The present study aims to address the issue of maritime protection and its influence on Spanish flag vessels, on ships that respond to national interests and by extension on merchant seamen from our country who sail under other flags. First, the conflictive areas for international maritime traffic are identified, such as the Mediterranean, Gulf of Guinea and adjoining areas, Gulf of Aden and Indian Ocean, Strait of Malacca and by extension Southeast Asia, and finally the Latin American continent. Following, it focuses on determining the existing maritime security risks in these seas and how they can affect our maritime professionals, being the most common: piracy, maritime terrorism, stowaway, irregular immigration and drug trafficking or other more contemporary, such as cybercrime in the maritime domain. Likewise, it is mentioned what kind of means are available to the public administrations of the Kingdom of Spain, the European Union and internationally as well as at private level, to combat these threats to maritime security, to subsequently quote the legislation by which the functioning and exercise of such administrations and private organisations is regulated. Finally, with the aim of obtaining a first-hand view, a fieldwork is carried out, consisting of posing a series of questions to different maritime professionals of our country who have navigated those areas. The master thesis generates several conclusions, among which it emphasizes that the acts towards the security of ships, their crews and their shipments are produced in coastal zones, anchorages and ports.

## **KEYWORDS**

Maritime Security, Maritime Terrorism, Maritime Piracy, STCW, SOLAS, Irregular Maritime Immigration.

## ABREVIATURAS

**ACO:** Mando Aliado de Operaciones.

**AEAT:** Agencia Estatal de Administración Tributaria.

**AIS:** Sistema de Identificación Automático.

**ANAVE:** Asociación de Navieros Españoles.

**AQAP:** Al Qaeda en la Península Arábiga.

**AQMI:** Al Qaeda del Magreb Islámico.

**BAA:** Buques de Asalto Anfíbio.

**BAM:** Buque de Acción Marítima.

**BCIT:** Brigada Central de Investigación Tecnológica.

**BIMCO:** Consejo Marítimo del Báltico e Internacional.

**BMP:** Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea.

**BRIC:** Brigada de Respuesta a la Inmigración Clandestina.

**CCAA:** Comunidades Autónomas.

**CCS:** Centros de Coordinación de Salvamento.

**CITCO:** Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado.

**CMF:** Fuerzas Marítimas Combinadas.

**CNI:** Centro Nacional de Inteligencia.

**CNPIC:** Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas.

**CSSN:** Caribbean Safety and Security Net.

**DAVA:** Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera.

**DGMM:** Dirección General de la Marina Mercante.

**DGP:** Dirección General de la Policía.

**DPA:** Designated Person Ashore.

**DSN:** Departamento de Seguridad Nacional.

**DST:** Dirección de Seguridad del Territorio.

**ECDIS:** Electronic Chart Display and Information System.

**EDA:** Agencia Europea de Defensa.

**EDITE:** Equipos de Investigación Tecnológica.

**EEAS:** Servicio Europeo de Acción Exterior.

**EMAD:** Estado Mayor de la Defensa.

**EMSA:** Agencia Europea de Seguridad Marítima.

**ENCOMAR:** Entorno Colaborativo Marítimo de la Armada.

**ESA:** Agencia Espacial Europea.

**EUBAM:** European Union Border Assistance Mission.

**EUCAP:** European Civilian Action of Capacity Development.

**EUNAVFOR:** Fuerza Naval de la Unión Europea.

**EUNAVFORMED:** Fuerza Naval de la Unión Europea en el Mediterráneo.

**EUTM:** European Union Training Mission.

**FAL:** Comité de Facilitación.

**FRONTEX:** Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas.

**GAR:** Grupo de Acción Rápida.

**GDT:** Grupo de Delitos Telemáticos.

**GEAS:** Grupos de Especialistas en Actividades Subacuáticas.

**GEO:** Grupo Especial de Operaciones.

**GISIS:** Global Integrated Shipping Information System.

**GMCP:** Programa Global de Delitos Marítimos.

**ICAE:** Central de Armas y Explosivos.

**ICC:** Cámara de Comercio Internacional.

**ICPO:** Interpol.

**IEEE:** Instituto Español de Estudios Estratégicos.

**IESUE:** Instituto de Estudios de Seguridad de la Unión Europea.

**IMB:** International Maritime Bureau.

**INTERTANKO:** International Association of Independent Tanker Owners.

**IS:** Estado Islámico.

**ISPS / PBIP:** Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

**ISM / IGS:** Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

**LNG / GNL:** Gas Natural Licuado.

**MAOC-N:** Centro de Análisis y Operaciones contra el Tráfico Marítimo de Estupefacientes.

**MARCOM:** Cuartel General del Comando Marítimo Aliado.

**MARLO:** Maritime Liaison Office.

**MDAT-GOG:** Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea.

**MSA:** Maritime Situational Awareness.

**MSC:** Comité de Seguridad Marítima.

**MSCHOA:** Maritime Security Centre – Horn of Africa.

**NCAGS:** Naval Cooperation and Guidance for Shipping.

**NSC:** NATO Shipping Center.

**OC:** Onda Corta.

**OCPM:** Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.

**OIM:** Organización Internacional de las Migraciones.

**OM:** Onda Media.

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**ONG:** Organización No Gubernamental.

**ONIP:** Oficina Nacional de Información sobre Pasajeros.

**ONU:** Organización de las Naciones Unidas.

**OPB:** Oficial de Protección del Buque.

**OPE:** Operación Paso del Estrecho.

**OPIP:** Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria.

**OTAN:** Organización del Tratado del Atlántico Norte.

**PIU:** Unidad de Información sobre Pasajeros.

**PLG / GLP:** Gas Licuado del Petróleo.

**PMA:** Programa Mundial de Alimentos.

**PPPA:** Personal Privado de Protección Armada.

**PSC:** Port State Control.

**RECAAP:** Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

**SAR:** Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo.

**SASEMAR:** Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

**SATCEN:** Centro de Satélites de la Unión Europea.

**SEDEX:** Servicio de Desactivación de Explosivos y Defensa.

**SIVE:** Sistema Integrado de Vigilancia Exterior.

**SOLAS / SEVIMAR:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

**SSAS:** Ship Security Alert System.

**SUA:** Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

**TEPOL:** Unidad de Policía Judicial para Delitos de Terrorismo.

**TRB:** Toneladas de Registro Bruto.

**TRLPEMM:** Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

**UAS:** Unidad de Actividades Subacuáticas.

**UC:** Universidad de Cantabria

**UCRIF:** Unidad contra Redes de Inmigración y Falsedades Documentales.

**UDYCO:** Brigada Central de Estupefacientes.

**UE:** Unión Europea.

**UIP:** Unidades de Intervención Policial.

**UKMTO:** United Kingdom Maritime Trade Operations.

**UNCLOS / CONVEMAR:** Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

**UNODC:** Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

**UPC:** Universidad Politécnica de Cataluña.

**UPR:** Unidades de Prevención y Reacción.

**UPROSE:** Unidad de Protección y Seguridad.

**VHF:** Very High Frequency.

**VRA:** Voluntary Reporting Area.

**WCO:** Organización Mundial de Aduanas.

## **CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN**

## 1.1. INTRODUCCIÓN A LA PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

Este trabajo académico, titulado “Protección Marítima del Marino Mercante Español en el Contexto Internacional”, estudia el concepto de Seguridad Marítima, aplicada a la protección (*Maritime Security*), en cuanto a su afectación al tráfico marítimo internacional que responde a intereses españoles. En esta línea, es importante no confundir *Maritime Security*, encaminado a la protección física del buque y su tripulación contra actos ilícitos, del concepto *Maritime Safety*, encaminado a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

En primer lugar, se identifican las zonas marítimas consideradas de riesgo como son el Estrecho de Gibraltar, Mar de Alborán y resto del Mediterráneo, Golfo de Guinea, Océano Índico, Golfo de Adén, Estrecho de Malaca, Sudeste asiático, Mar Caribe, América Central y América del Sur, como también determinar la presencia de la industria marítima española que opera en estas aguas a nivel de flota mercante y equipo humano.

En segundo lugar, se establecen que tipos de amenazas de protección marítima permanecen presentes en estas áreas, tratando el: terrorismo marítimo, el polizonaje, la inmigración irregular por vía marítima, el tráfico de drogas o la piratería, definida esta última en el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) como “*Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidas con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado (...) y dirigidos contra buques (...) en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellas (...)*”. Se destaca en las conclusiones que las zonas costeras, fondeaderos y puertos son los lugares donde más aumentan los riesgos de producirse estos actos ilícitos.

Otro reto a conseguir, más allá de combatir los riesgos regionales, es el de mejorar la ciberseguridad marítima, que como veremos en este trabajo, se puede alcanzar con la aplicación de un sistema de gestión capaz de actualizar los equipos informáticos de a bordo sin correr riesgos, como también el uso

responsable de ellos, por parte de la tripulación.

En tercer lugar, se cita la estructura gubernamental implantada en favor de la protección marítima, a nivel español, por ser considerado el Estrecho de Gibraltar un área de riesgo, o como esta misma administración nacional, aborda la problemática globalmente. Así mismo, se citan las acciones de otros organismos a nivel europeo e internacional con el mismo objetivo, algunas veces alcanzado y otras veces difícil de hacerlo por la actitud poco colaborativa de algunos de los Estados ribereños más afectados, por lo que es sumamente importante la concienciación del equipo de puente de los buques mercantes de que su predisposición a intercambiar información con los cuerpos y fuerzas de seguridad establecidos en su zona de navegación aumenta la protección de estos marinos civiles.

Al mismo tiempo, al margen de estas respetables iniciativas de las distintas administraciones, este trabajo trata la cuestión de la seguridad privada, teniendo en cuenta que las compañías navieras que operan en áreas conflictivas, tienden de forma generalizada a contratar a empresas de este sector, que les proporcionan una vigilancia armada, que se ha demostrado vivamente eficaz para combatir la piratería.

En cuarto lugar, se cita la legislación aplicable en el Reino de España, en la Unión Europea y fuera de ella, que da cobertura legal a tales estructuras administrativas y sus acciones subsiguientes, haciendo especial hincapié, por su importancia en el sector, en la Organización Marítima Internacional (OMI) que a partir del secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* por parte de un grupo terrorista palestino, el 7 de octubre de 1985, motivó que este organismo, adoptara la Resolución A.584 (14): “*Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques y la protección de sus pasajeros y tripulantes*” en noviembre del mismo año, y la Circular MSC/Circ.443: “*Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques*” en septiembre de 1986, pero dichas medidas eran simples recomendaciones.

No fue hasta marzo de 1988, cuando la OMI adoptó una normativa más estricta

en materia de protección marítima, con la aparición del “*Convenio de represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*” o Convenio SUA tras el episodio de terrorismo del *Achille Lauro*.

Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, en Estados Unidos, impulsaron a la OMI a la adopción del “*Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias*” o Código PBIP en diciembre de 2002, enmarcado en el nuevo Capítulo XI-2 titulado “*Medios especiales para incrementar la protección marítima*” que se añadió al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS).

Tales medidas también modificaron el Capítulo VI del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código STCW) en mayo de 2006, mediante la Resolución MSC 209(81), al crearse los nuevos certificados de especialidad titulados como *Oficial de Protección del Buque (OPB)*, *Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM)* y *Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)*, ya contemplados en el Código ISPS (Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS) dando todo ello una nueva dimensión en cuanto a la protección marítima a nivel global.

Para conseguir los objetivos marcados, se ha realizado la consulta de bibliografía especializada en revistas de impacto, actas de congresos nacionales e internacionales, apuntes de asignaturas cursadas en el Máster en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima complementadas con la consulta de webs especializadas en la temática de la protección marítima. Para obtener una visión real de esta problemática, se lleva a cabo un trabajo de campo realizándose varias entrevistas a marinos mercantes nacionales, que navegan o han navegado recientemente en zonas de riesgo para el tráfico marítimo. Como veremos en este estudio, a pesar de estas y otras regulaciones, no se protege suficientemente a los marinos civiles, cuando por la obligación legal contemplada ampliamente en estas normativas y como no podría ser de otra forma, por la obligación moral de estos profesionales, se acude al salvamento de los inmigrantes en la mar.

## **CAPÍTULO II: OBJETIVOS**

## **2.1. OBJETIVOS FUNDAMENTALES**

Los objetivos fundamentales de este Trabajo de Fin de Máster, titulado “Protección Marítima del Marino Mercante Español en el Contexto Internacional” para obtener los elementos necesarios de comunicación para el marino español, son los siguientes:

- Identificar las zonas de riesgo para el tráfico marítimo.
  
- Determinar la presencia de la industria marítima española en estas zonas de riesgo.
  
- Establecer las amenazas de protección marítima presentes en estas áreas actualmente, así como otros riesgos globales.
  
- Nombrar la estructura gubernamental implantada a nivel nacional e internacional para combatir toda clase de delincuencia marítima, también en el ámbito privado.
  
- Clasificar la legislación establecida para dar base legal a las acciones de las administraciones y entes privados.
  
- Exponer el testimonio de marinos mercantes nacionales que han navegado por zonas de riesgo.

## **2.2. OBJETIVOS METODOLÓGICOS**

Los objetivos metodológicos de este Trabajo de Fin de Máster, titulado “Protección Marítima del Marino Mercante Español en el Contexto Internacional” están basados en el desarrollo de una metodología de investigación que nos permite dar respuesta a los objetivos fundamentales y las posteriores conclusiones, mediante:

- Consulta bibliográfica de artículos publicados por el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) perteneciente al Ministerio de Defensa, de artículos académicos de investigadores de universidades españolas y de actas de congresos nacionales e internacionales. De esta manera, se consigue identificar

las zonas de riesgo para el tráfico marítimo, establecer los tipos de amenazas de protección marítima presentes en ellas y cuales son las medidas más eficaces para erradicarlas, así como conocer los diferentes niveles de gestión de esta problemática por parte de los países ribereños afectados.

- Consulta bibliográfica de la *Lista Oficial de Buques 2017* publicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento y del documento *Empresas Navieras 2018* publicado por ANAVE, la consulta de páginas web de compañías navieras españolas, así como el uso de las aplicaciones informáticas *Equasis* y *MarineTraffic*, especializadas en la ubicación geográfica, mediante el sistema AIS, de los buques y de la información relativa a las compañías navieras de los mismos. De esta manera, se consigue determinar la presencia de la industria marítima nacional en las zonas marítimas de riesgo.

- Consulta de las páginas web *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)* de la OMI, de las organizaciones sin ánimo de lucro *IMB Piracy Reporting Centre*, *Oceans Beyond Piracy (OBP)* y *Caribbean Safety and Security Net (CSSN)*, así como publicaciones de estas. De esta manera, se consigue cifrar y acotar las áreas marítimas donde se han cometido delitos perpetrados contra los buques, sus cargamentos y sus tripulaciones, además de otra información detallada.

- Consulta bibliográfica de artículos de revistas especializadas y otros artículos profesionales, la consulta de las páginas web de la OMI, de una conocida empresa tecnológica y de la Sociedad de Clasificación *DNV GL*. De esta manera, se obtiene una visión general como también específica del riesgo global que representa la ciberseguridad marítima.

- Consulta bibliográfica de artículos de prensa en línea nacional e internacional. De esta manera, se consigue ejemplificar el argumentario de este estudio.

- Consulta de páginas web de organismos públicos del Reino de España y de la Unión Europea competentes en el ámbito de la seguridad ciudadana y la defensa, destacando el Departamento de Seguridad Nacional y los Ministerios de Defensa

e Interior a nivel nacional o el Frontex, la EMSA, el EDA o la EEAS a nivel europeo; también la consulta de páginas web de organizaciones internacionales como la ONU, la OMI, la OTAN, de Armadas extranjeras, del organismo supranacional RECAAP, de la organización sin ánimo de lucro *ICC International Maritime Bureau* y de empresas privadas de protección marítima; la consulta bibliográfica de manuales de protección publicados por la BIMCO o la OTAN, artículos y trabajos académicos, y publicaciones de congresos; así como consultas realizadas por correo electrónico con distintos estamentos. De esta manera, se consigue conocer la estructura y las acciones gubernamentales y privadas a nivel nacional e internacional para combatir el delito marítimo.

- Consulta bibliográfica de la normativa de referencia en materia de protección marítima a nivel nacional, destacando el RD 1008/2017, de 1 de diciembre por el que se aprueba la Estrategia de Seguridad Nacional 2017, la LO 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la LO 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, el RD 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, el RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LPEMM o la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima entre otras; también a nivel de la Unión Europea, destacando la Acción común del Consejo 2004/551/PESC, de 12 de julio de 2004, relativa a la creación de la Agencia Europea de Defensa, el Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, el Reglamento (CE) 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 por el que se establece el Código de fronteras *Schengen* o la Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el inicio de la Operación *Atalanta* entre otras; así como a nivel internacional, destacando los Convenios de la ONU como el *CONVEMAR* y de la OMI como el *SOLAS* (con especial atención en su Capítulo XI-2 relativo al Código PBIP), el *SUA*, el *FAL*, así como sus diferentes Directrices, Circulares, Recomendaciones e Orientaciones sobre la materia. De esta manera, se obtiene información sobre la legislación que da cobertura legal a la creación y posteriores acciones de estas administraciones y organismos.

- Trabajo de campo consistente en la realización de siete entrevistas a miembros del departamento de cubierta (alumnos, oficiales y capitanes) así como las conversaciones mantenidas, a lo largo de mis 15 años de vida profesional, con diferentes marinos que han operado en zonas de riesgo. De esta manera, se obtiene una perspectiva sobre el terreno, del sistema objeto de estudio.
- Consulta de los apuntes del curso de *Oficial de Protección del Buque (OPB)* impartido en el Instituto Social de la Marina en Madrid en 2013, de la asignatura *Seguridad y Protección Marítimas* del Grado en Náutica y Transporte Marítimo de la UPC en 2016, y de las asignaturas *Auditoría de Gestión y Diseño de Planes de Emergencia y Seguridad en Buques y Empresas del Sector Marítimo* y *Formación Investigadora*, del Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima de la UC en 2018. De esta manera, se adquiere los conocimientos teóricos necesarios tanto para el contenido como para la estructura de este trabajo.
- Uso del gestor de referencias *Mendeley* para citar en el texto y realizar la bibliografía según el estilo *Harvard*.

### **2.3. APLICACIÓN PRÁCTICA**

Mediante la información contenida en este Trabajo de Fin de Máster, titulado “Protección Marítima del Marino Mercante Español en el Contexto Internacional”, se generaría la redacción de una guía práctica de comunicación para el marino español, con los centros de coordinación nacionales e internacionales de protección marítima.

## **CAPÍTULO III: IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS MARÍTIMAS DE RIESGO Y TIPOS DE RIESGOS PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO**

### **3.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS MARÍTIMAS DE RIESGO PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO**

A continuación, vamos a identificar las diferentes zonas de mayor riesgo en cuanto a la protección marítima a nivel global y la presencia de la industria marítima española en ellas.

Estas serían básicamente las áreas marítimas colindantes con el continente africano, concretamente el Estrecho de Gibraltar, Mar de Alborán y por extensión el Mar Mediterráneo en el norte del continente. También en la costa oeste, con especial incidencia en el Golfo de Guinea y en la costa este, ya en el Océano Índico.

En dirección a este último océano, detectamos riesgos al sur del Mar Rojo, en el Estrecho de Bab el-Mandeb como también ya dentro de él, en el Golfo de Adén y Golfo de Omán.

No podemos pasar por alto los riesgos a la seguridad presentes en el continente asiático, concretamente en el Estrecho de Malaca, áreas colindantes y al resto del sudeste asiático.

Por último, citamos también las amenazas al tráfico mercante ubicadas en el Mar Caribe y en el resto del continente latinoamericano.

#### **3.1.1. ESTRECHO DE GIBRALTAR - MAR DE ALBORÁN - MEDITERRÁNEO CENTRAL**

Comprendido entre el Golfo de Cádiz y el Mar de Alborán, el Estrecho de Gibraltar que separa la Península Ibérica de África, es uno de los estrechos marítimos más concurridos del mundo con un tráfico de aproximadamente 100.000 buques anuales (Premoli, 2016).

La flota mercante nacional, según podemos ver en la Tabla 1, formada por buques Ro-Pax y Ro-Ro, ha sido históricamente activa en esta zona,

especialmente durante la llamada “Operación Paso del Estrecho” (OPE)<sup>1</sup> destinada a evitar el colapso de las carreteras y puertos españoles, entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, cuando miles de ciudadanos magrebíes residentes en Europa cruzan el estrecho durante este período vacacional<sup>2</sup>.

Tabla 1: Buques de navieras nacionales operativos durante la OPE 2018<sup>3</sup>.

BUQUE	COMPañÍA	RUTA
Algeciras Jet	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Tarifa - Tánger
Almariya	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Almería - Nador
Amman	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Avenar Dos	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Algeciras - Ceuta
Bahama Mama	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Almería - Nador
Ceuta Jet	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Algeciras - Ceuta
Ciudad de Málaga	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Dènia Ciutat Creativa	Compañía Marítima Alborán, S.L.	Málaga - Melilla
Duba Bridge	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Almería - Melilla
Festivo	Compañía Marítima Alborán, S.L.	Málaga - Tánger Med
Fortuny	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Almería / Málaga - Melilla
Jaume III	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Juan J. Síster	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Kattegat	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Algeciras - Tánger Med
Las Palmas de Gran Canaria	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Millenium Dos	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Algeciras - Ceuta
Nápoles	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Algeciras - Tánger Med
Passió per Formentera	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Algeciras - Ceuta
Poeta López Anglada	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Valencia - Mostaganem
Regina Báltica	Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.	Valencia - Mostaganem
Sorolla	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Almería / Málaga - Melilla
Tanger Express	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Algeciras / Gibraltar - Tánger Med
Tarifa Jet	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Tarifa - Tánger
Transporter	Naviera Benzú, S.L.	Valencia - Mostaganem
Volcán de Tauce	Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L	Motril - Melilla
Vronskiy	Compañía Trasmediterránea, S.A.	Almería - Ghazaouet / Orán

Fuente: Elaboración propia

En el momento de la redacción de este trabajo, estábamos inmersos en la OPE 2018 con la participación de las navieras Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A., Compañía Trasmediterránea, S.A., Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L.<sup>4</sup>,

<sup>1</sup> La OPE es un dispositivo coordinado por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior (Dirección General de Protección Civil y Emergencias, 2018a).

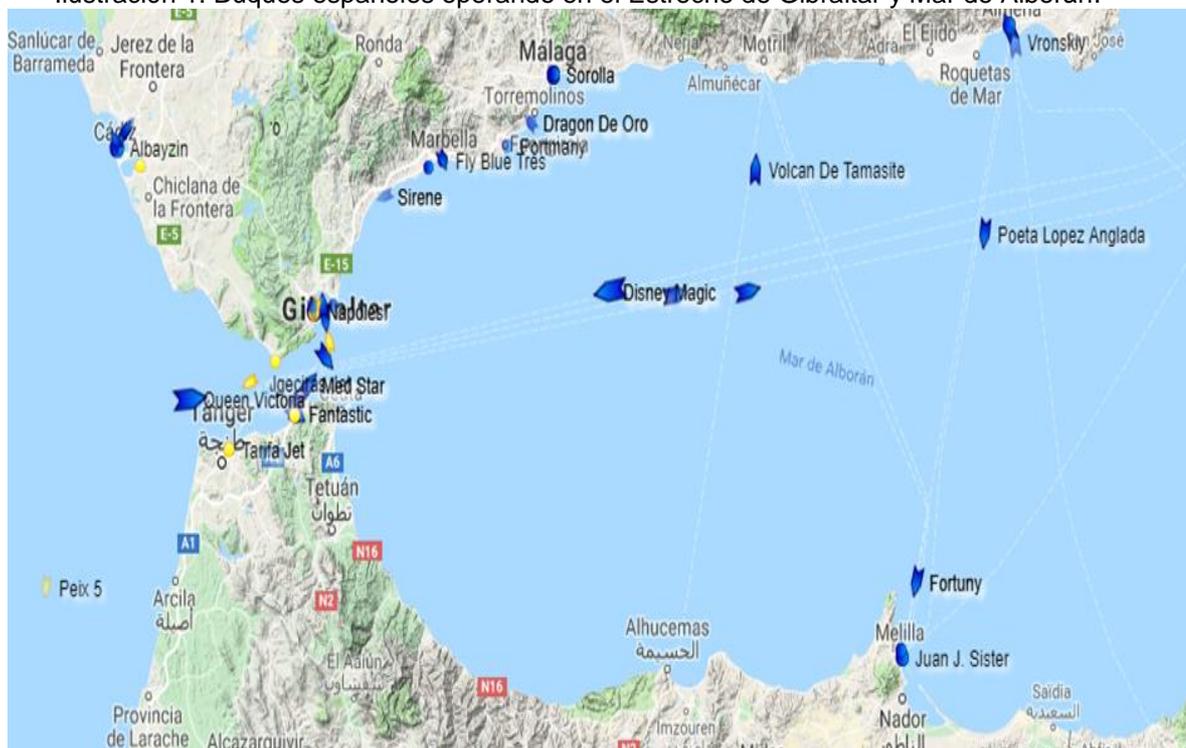
<sup>2</sup> Según datos de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias durante la OPE de 2017 más de 3.000.000 millones de personas y casi 700.000 vehículos cruzaron el Estrecho (Dirección General de Protección Civil y Emergencias, 2018b).

<sup>3</sup> Esta tabla es susceptible a modificaciones a criterio de las compañías marítimas.

<sup>4</sup> Prácticamente la totalidad de los buques de Forde Reederei Seetouristik Iberia, S.L ondean bandera chipriota a excepción del buque *Tanger Express* con bandera marroquí pero emplean

Naviera Benzú, S.L. o Marítima Peregarg, S.A.<sup>5</sup> que cubren las líneas entre los puertos de Tarifa, Algeciras, Gibraltar, Málaga, Motril, Almería o Valencia con los puertos de Tánger, Tánger Med, Ceuta, Melilla, Nador, Ghazaouet, Orán o Mostaganem, según se muestra en la Ilustración 1 (Fomento, 2018).

Ilustración 1: Buques españoles operando en el Estrecho de Gibraltar y Mar de Alborán.



Fuente: MarineTraffic

En el mediterráneo central existen en determinadas épocas del año buques pesqueros de bandera o armador español como palangreros, arrastreros y atuneros.

Estos últimos disponen también de una flota auxiliar, compuesto por remolcadores y arrastreros de bajura en época de veda, dedicada a remolcar las jaulas dónde es depositado el atún rojo una vez capturado. En España solo existen seis licencias para la pesca de cerco, del atún rojo en el mediterráneo, todas ellas en

---

entre otras nacionalidades a ciudadanos españoles (Equasis, 2018).

<sup>5</sup> Esta naviera y Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A. han constituido, este mes de julio de 2018, una nueva compañía denominada Compañía Marítima Alborán, S.L. formada por el único buque de que disponen, el *Festivo* y el *Dènia Ciutat Creativa* por parte de Baleària cubriendo los puertos de Málaga, Melilla, Ceuta y Tánger Med (ANAVE, 2018).

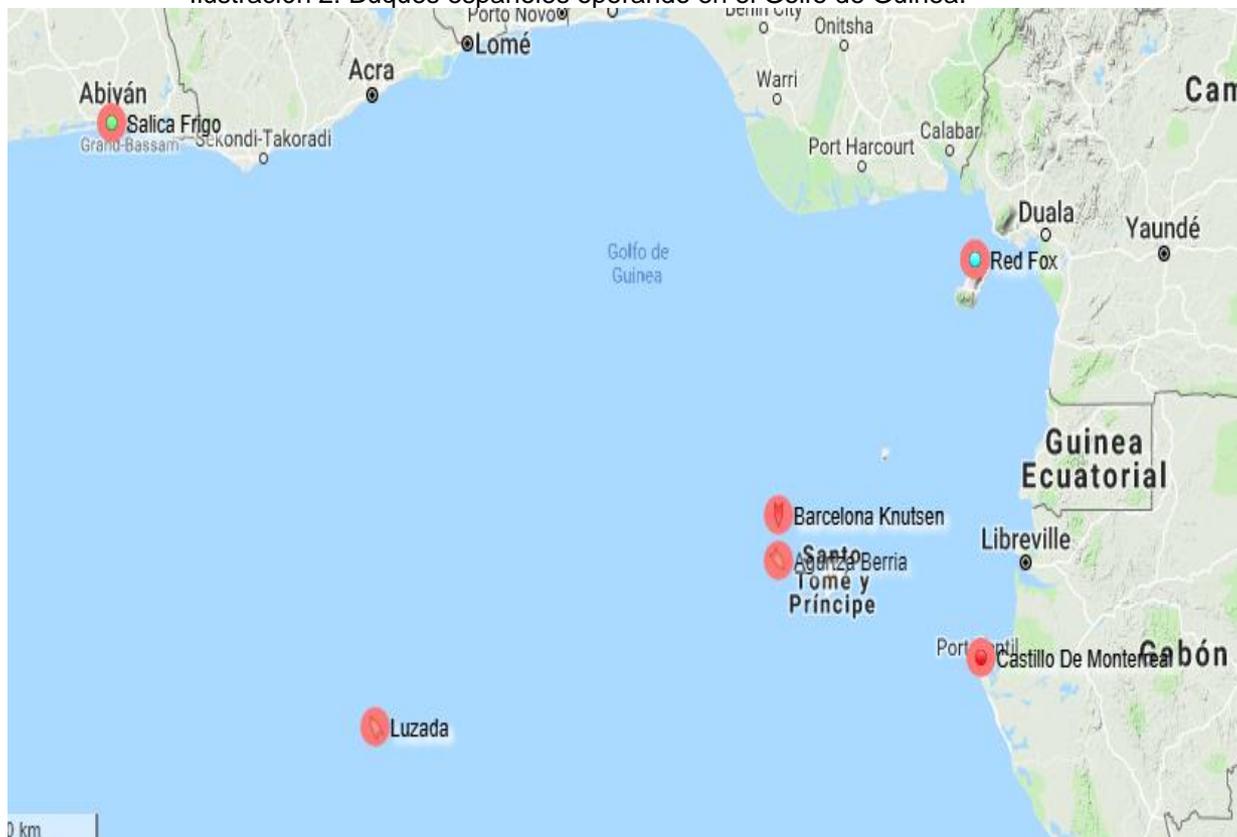
manos de los armadores Ricardo Fuentes e Hijos, S.A., con puerto base en Cartagena y Balfegó & Balfegó, S.L, Enric Brull Vila i Fills, S.L., y Pesqueries Marti Pujol, S.L., estos tres últimos con puerto base en l’Ametlla de Mar (Tarragona) (Fomento, 2018; Ministerio de Agricultura y Pesca, 2018).

### **3.1.2. GOLFO DE GUINEA**

El Golfo de Guinea situado en la costa atlántica central africana, es un enorme golfo que se inicia en Liberia (Cabo Palmas) y finaliza en Gabón (Cabo López) pasando por las costas de Costa de Marfil, Ghana, Benín, Togo, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.

La flota nacional que navega en esta zona, según se muestra en la Ilustración 2, está compuesta por buques de diferentes tipologías como pesqueros (atuneros, arrastreros y palangreros), petroleros, gaseros, dragas y remolcadores (Equasis, 2018; MarineTraffic, 2018).

Ilustración 2: Buques españoles operando en el Golfo de Guinea.



Fuente: MarineTraffic

La flota pesquera está constituida por buques palangreros con una presencia continuada de tres décadas en la zona (Fernández, 2016), atuneros cerqueros congeladores, arrastreros y buques auxiliares<sup>6</sup> pertenecientes a empresas armadoras como Pesquería Vasco Montañesa, S.A. (Pevasa), Albacora, S.A., Pesquerías de Túnidos, S.A. (Petusa), Nicra 7, S.L. o José Martí Peix, S.A., entre otras (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores, 2018).

En cuanto a buques de transporte de gas natural licuado (LNG), Knutsen OAS España, S.L.,<sup>7</sup> y Teekay Shipping Spain, S.L.,<sup>8</sup> han dispuesto de buques en la zona operando en las terminales de Bonny Island (Nigeria) y Punta Europa (Guinea Ecuatorial).

Petroleros de compañías españolas como Empresa Naviera Elcano, S.A.<sup>9</sup> o Ibaizabal Tankers, S.L.,<sup>10</sup> han operado en las refinerías de Port Harcourt, Kaduna y Warri (Nigeria), Limbe (Camerún), Punta Europa (Guinea Ecuatorial) y Port Gentil (Gabón).

La empresa Drag-Norte, S.L., armadora de la draga de succión *Gigante* ha realizado trabajos en la zona de forma regular desde octubre de 2013, especialmente en la isla de Bioko (Guinea Ecuatorial) hasta febrero de 2018 (Equasis, 2018).

---

<sup>6</sup> Albacora, S.A., dispone de un buque congelador llamado *Salica Frigo* con base en Las Palmas, pero operando en Dakar (Senegal) y en Abidjan (Costa de Marfil). Algunos atuneros de dicha compañía están abanderados en Panamá (Equasis, 2018).

<sup>7</sup> Knutsen OAS España, S.L., ha operado con los buques *Barcelona Knutsen*, *Bilbao Knutsen* o *Sestao Knutsen* entre otros (Equasis, 2018).

<sup>8</sup> Teekay Shipping Spain, S.L., ha operado con los buques *Galicia Spirit*, *Hispania Spirit* o *Madrid Spirit* (Equasis, 2018).

<sup>9</sup> Empresa Naviera Elcano, S.A., ha operado con los buques *Castillo de Pambre*, *Castillo de Monreal* (Malta) o *Castillo de Trujillo* (Empresa Naviera Elcano S.A., 2017).

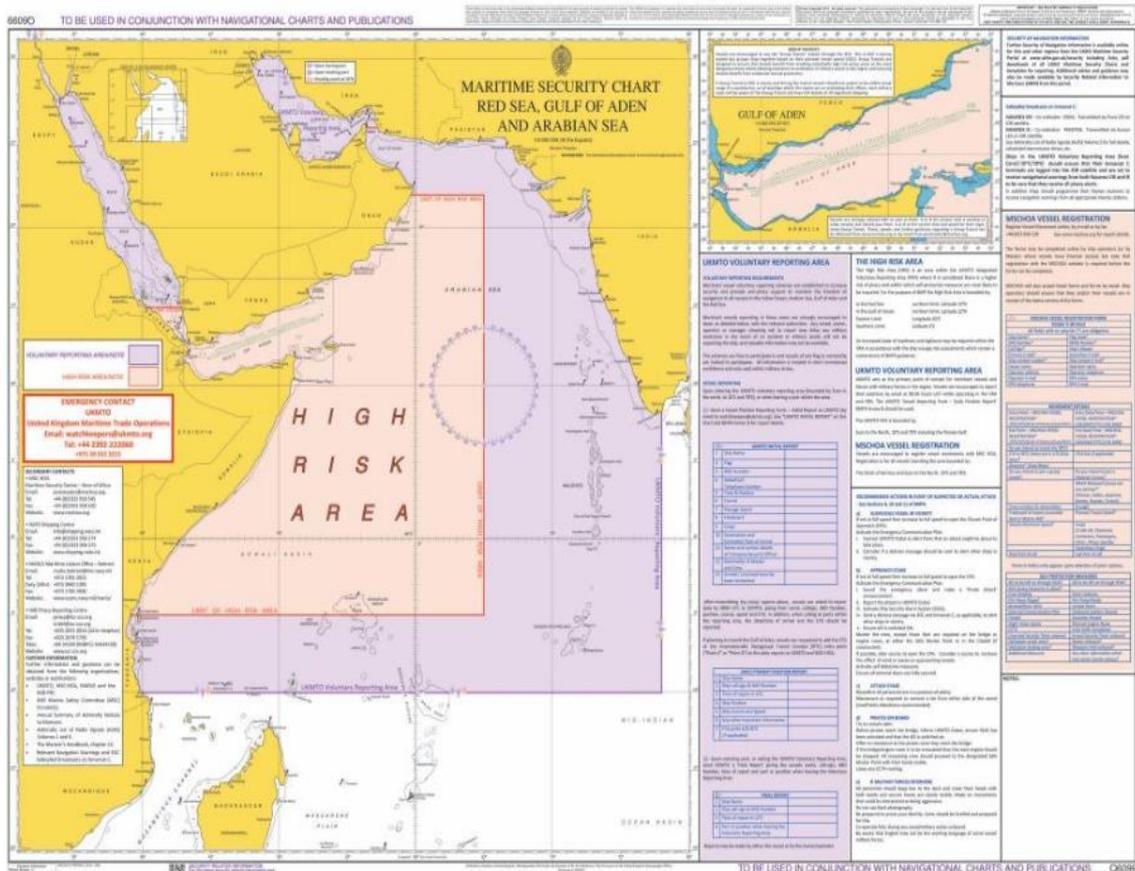
<sup>10</sup> Ibaizabal Tankers, S.L., ha operado con los buques *Montesperanza*, *Montestena* o *Monte Udala* los tres con pabellón de Portugal (Equasis, 2018).

La naviera española Remolcadores de Puerto y Altura, S.A. (REPASA), con base en Tarragona opera en el puerto de Punta Europa (Guinea Ecuatorial) con seis remolcadores y dos buques FSV dando apoyo a los buques LNG.<sup>11</sup>

### 3.1.3. OCÉANO ÍNDICO

Las zonas de alto riesgo se inician en el Mar Rojo desde la latitud 15° N pasando por el Golfo de Adén hasta la latitud 22° N en las puertas del Golfo de Omán siguiendo el Mar Arábigo hasta la longitud 65° E y finalizando en la latitud 5° S en el Índico central (UK Hydrographic Office, 2018) afectando las aguas de Eritrea, Yibuti, Yemen, Omán, Somalia, Kenia y parte de Tanzania, según se muestra en la Ilustración 3.

Ilustración 3: Carta náutica del Almirantazgo británico Q6099.



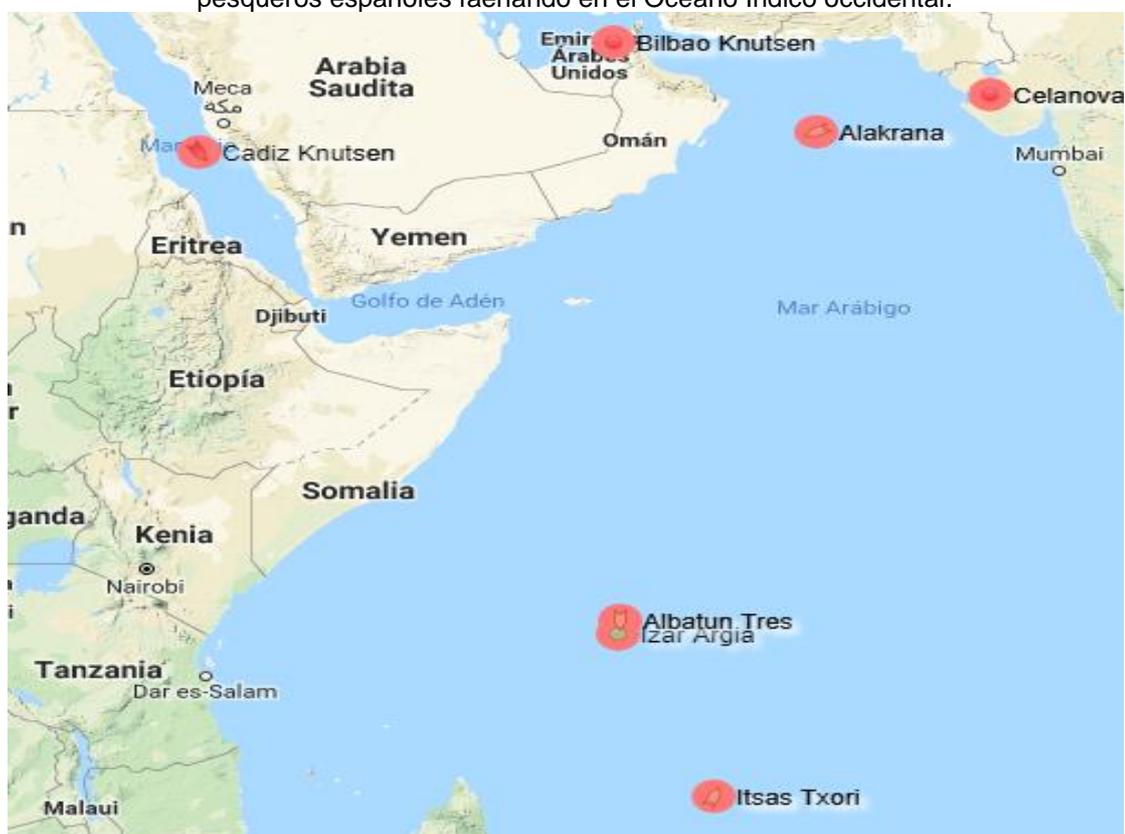
Fuente: Admiralty Charts

<sup>11</sup> REPASA opera en dicho puerto con los buques *Red Fox*, *Red Dolphin*, *Red Wolf*, *Red Husky*, *Red Cougar*, *Red Panther*, *Red Gannet* y *Red Eagle* (MarineTraffic, 2018; P&O Repasa, 2018).

A través del Golfo de Adén transitan una importante cantidad de buques con destino al Golfo Pérsico, especialmente petroleros y gaseros, algunos de bandera o tripulación nacional, según se muestra en la Ilustración 4, como por ejemplo Knutsen OAS España, S.L.,<sup>12</sup> o Golbalgas, S.A.<sup>13</sup>

Con base en Port Victoria (Seychelles) los grandes atuneros cerqueros congeladores pertenecientes a empresas pesqueras como Echebaster Fleet, S.L.U., Albacora, S.A., Inpesca, S.A., o Naviera Galdar, S.A.,<sup>14</sup> faenan en el Océano Índico enarbolando bandera española o de Seychelles.

Ilustración 4: Buques mercantes navegando con destino a las refinerías del Golfo Pérsico y pesqueros españoles faenando en el Océano Índico occidental.



Fuente: MarineTraffic

<sup>12</sup> Los buques *Cadiz Knutsen* y *Bilbao Knutsen* de Knutsen OAS España, S.L., navegan por dichas aguas con destino al Golfo Pérsico (MarineTraffic, 2018).

<sup>13</sup> El único buque de Golbalgas, S.A., el *Celanova* navega por dichas aguas con destino al puerto indio de Knadla (MarineTraffic, 2018).

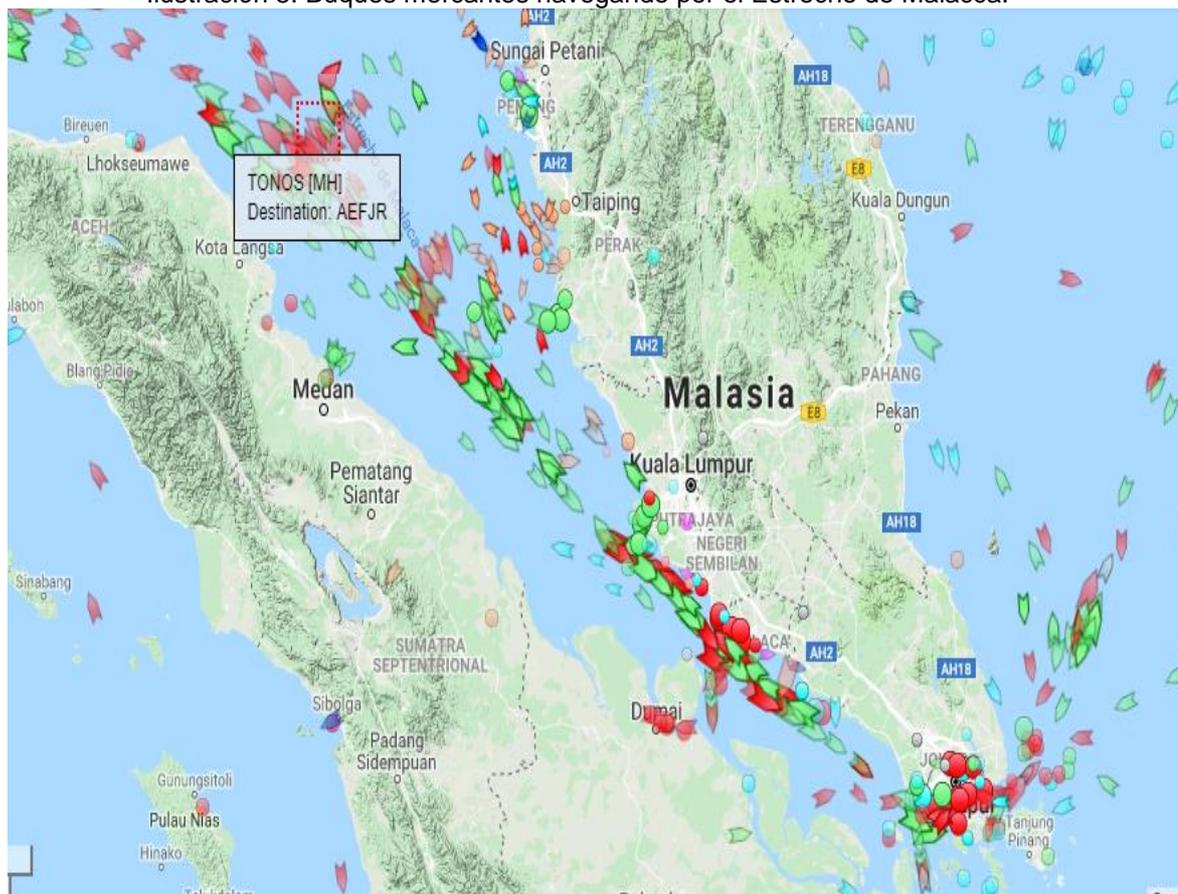
<sup>14</sup> Naviera Galdar, S.A., dispone en la zona de un único buque congelador llamado *Izar Argia* (Equasis, 2018).

### 3.1.4. ESTRECHO DE MALACA - SUDESTE ASIÁTICO

El Estrecho de Malaca, según se muestra en la Ilustración 5, situado entre Malasia, Singapur y la isla indonesia de Sumatra es un paso de 600 millas náuticas, de enorme importancia para el comercio internacional uniendo Europa, Oriente Próximo y la India a través del Océano Índico con las grandes economías de Asia como son China, Japón y Corea del Sur en el Pacífico.

Se estima que más de 75.000 barcos navegan por sus aguas cada año (Gil Pérez, 2018), entre ellos por supuesto los que enarbolan la bandera nacional como los pertenecientes a Empresa Naviera Elcano, S.A., Globalgas, S.A., Knutsen OAS España, S.L., o Teekay Shipping Spain, S.L., para satisfacer la alta demanda de petróleo y GNL de dichos países<sup>15</sup> (MarineTraffic, 2018).

Ilustración 5: Buques mercantes navegando por el Estrecho de Malaca.



Fuente: MarineTraffic

<sup>15</sup> Ello supone tener que navegar también por el conflictivo Estrecho de Singapur y Mar del sur de China.

### 3.1.5. MAR CARIBE - AMÉRICA CENTRAL – AMÉRICA DEL SUR

La flota que responde a intereses nacionales que opera en los mares de América Latina son básicamente buques que transportan mercancías peligrosas como GNL, GLP, petroleros y quimiqueros, como también graneleros, remolcadores y pesqueros de altura, según podemos ver en la Ilustración 6 (Equasis, 2018; MarineTraffic, 2018).

Ilustración 6: Trafico marítimo español operando en el Caribe, América Central y América del Sur.



Fuente: MarineTraffic

Empresas como Empresa Naviera Elcano, S.A.,<sup>16</sup> y sus diferentes filiales en la zona, Teekay Shipping Spain, S.L., o Boluda Corporación Marítima, S.L.,<sup>17</sup> navegan por dichas aguas.

Los buques LNG<sup>18</sup>, con amplia presencia en América Latina, operan en los puertos y terminales de: Point Fortin (Trinidad y Tobago), AES Andrés (República Dominicana), Bahía (Brasil), Bahía Blanca (Argentina), Quintero (Chile) y Pampa Melchorita (Perú), entre otras. En las Islas Malvinas faena una importante flota de arrastreros como los de las navieras Chymar, S.A., y Copemar, S.A., con base en Vigo o Moradiña, S.L., con base en Cangas, entre otras<sup>19</sup> (Equasis, 2018; MarineTraffic, 2018).

## **3.2. IDENTIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE RIESGOS PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO**

A continuación, y después de identificar las áreas marítimas conflictivas y la presencia española en ellas, vamos a proceder a establecer qué tipos de amenazas a la protección marítima existen en dichas zonas y cómo pueden afectar a la flota mercante que responde a intereses nacionales.

### **3.2.1. ESTRECHO DE GIBRALTAR - MAR DE ALBORÁN - MEDITERRÁNEO CENTRAL**

El Estrecho de Gibraltar, así como el colindante Mar de Alborán es un área

---

<sup>16</sup> Empresa Naviera Elcano, S.A., opera directamente o a través de sus filiales enarbolando banderas de Brasil, Argentina, Bahamas o Malta (Empresa Naviera Elcano S.A., 2017).

<sup>17</sup> Boluda Corporación Marítima, S.L., opera con su amplia flota de remolcadores en Panamá, Montevideo y Buenos Aires como también opera a través de su filial Naviera del Mercosur, S.A., en la Hidrovía Paraná-Paraguay con dos buques containeros (Boluda Corporación Marítima, 2018).

<sup>18</sup> Buques como el *Castillo de Villalba*, *Catalunya Spirit*, *Madrid Spirit* o *Hispania Spirit*, entre otros (MarineTraffic, 2018).

<sup>19</sup> Estas compañías operan tanto en bandera española como malvinense.

marítima de enorme complejidad, donde se ha concentrado una variada muestra de actividades ilícitas que afectan en menor o mayor medida a los buques mercantes nacionales que operan en la zona, resaltando en primer lugar el polizaje, el tráfico de drogas, la migración en la mar y el riesgo de actividad terrorista.

Los polizones son un verdadero quebradero de cabeza, para las tripulaciones de los buques que atracan en los puertos norteafricanos, siendo un problema que se remonta más allá de la actual crisis migratoria. Proceden en primer lugar de Marruecos y Argelia como también de otros países africanos como Mauritania, Senegal y de los estados ribereños del Golfo de Guinea (Ribes Diaz, 2018).

En términos de protección marítima, nos debemos preguntar: cómo va a reaccionar un polizón al ser descubierto, cuáles son sus auténticos motivos, quién es en realidad, la vigilancia a la que deberá ser sometido, si volvemos al puerto de partida o no, si obtendremos autorización para atracar en destino, si provoca daños al buque, si huye posteriormente y los problemas legales que esto nos puede acarrear, etc. En definitiva, una cuestión sumamente compleja (Ribes Diaz, 2018).

Por otra parte, el tráfico de drogas, sea tabaco o hachís, siendo Marruecos el primer productor mundial de esta última, llevado a cabo por los narcotraficantes, bien cruzando el estrecho de Gibraltar mediante planeadoras o bien, y esto si es un problema a bordo, con la colaboración de miembros de la tripulación (Europa Press, 2010).

Expertos en la materia como Ricardo Toro, el entonces jefe de la Brigada Central de Estupefacientes de la Policía Nacional, en declaraciones a la Vanguardia exponía que a finales de 2013 se detectó que partidas de hachís marroquí se habían desviado hasta Libia por vía marítima con destino a puertos controlados por grupos terroristas que mediante su distribución a través de rutas marítimas menos vigiladas y su posterior venta en el viejo continente, obtenían beneficios para su yihad (Figueredo Enrique, 2016; Romero Bartumeus, 2016). Por lo tanto, hay una conexión entre el tráfico de drogas y el terrorismo.

En relación a este asunto debemos recordar la oleada de atentados del Grupo Islámico Armado (GIA) en los años 90 en Argelia. En julio de 1994, siete tripulantes del granelero italiano *Lucina* fondeado en aguas del puerto de Jijel fueron asesinados por miembros del GIA (Sales, 1994).

En mayo de 2002, la Dirección de Seguridad del Territorio (DST) del Estado marroquí detuvo a miembros de un grupo terrorista vinculado a Al Qaeda que tenía como objetivo a las unidades navales de la *US Navy* y de la *Royal Navy* que patrullaban el estrecho de Gibraltar en el marco de la misión de la OTAN Esfuerzo Activo<sup>20</sup> dedicada a la lucha contraterrorista en el Mediterráneo (Echeverría, 2017).

No podemos pasar por alto el numeroso grupo de ciudadanos marroquíes, unos 1.500, que lucharon en la guerra de Siria bajo el estandarte de Estado Islámico, y que Ceuta y Melilla, puertos clave en la Operación Paso del Estrecho es donde han aparecido más aspirantes a yihadistas (Romero Bartumeus, 2016). Tampoco la ya conocida presencia de Al Qaeda del Magreb Islámico (AQMI) en estos países y especialmente en la región del Sahel. Por ello no podemos descartar la posibilidad de un atentado en cualquiera de los ferris que unen África y España.

También es alarmante la situación en Libia, dónde la ausencia del Estado ha provocado que ciudades y sus respectivos puertos, a lo largo de los 2.000 kilómetros de costa libia hayan estado bajo el control de grupos terroristas durante meses o años, como Derna, Sirte o Bengasi (Echeverría, 2017).

Anteriormente mencionábamos el polizonaje íntimamente relacionado con la inmigración irregular, siempre presente en esta zona, que se ha agudizado con la llamada “crisis de los refugiados”<sup>21</sup> con el Mediterráneo como puerta de entrada

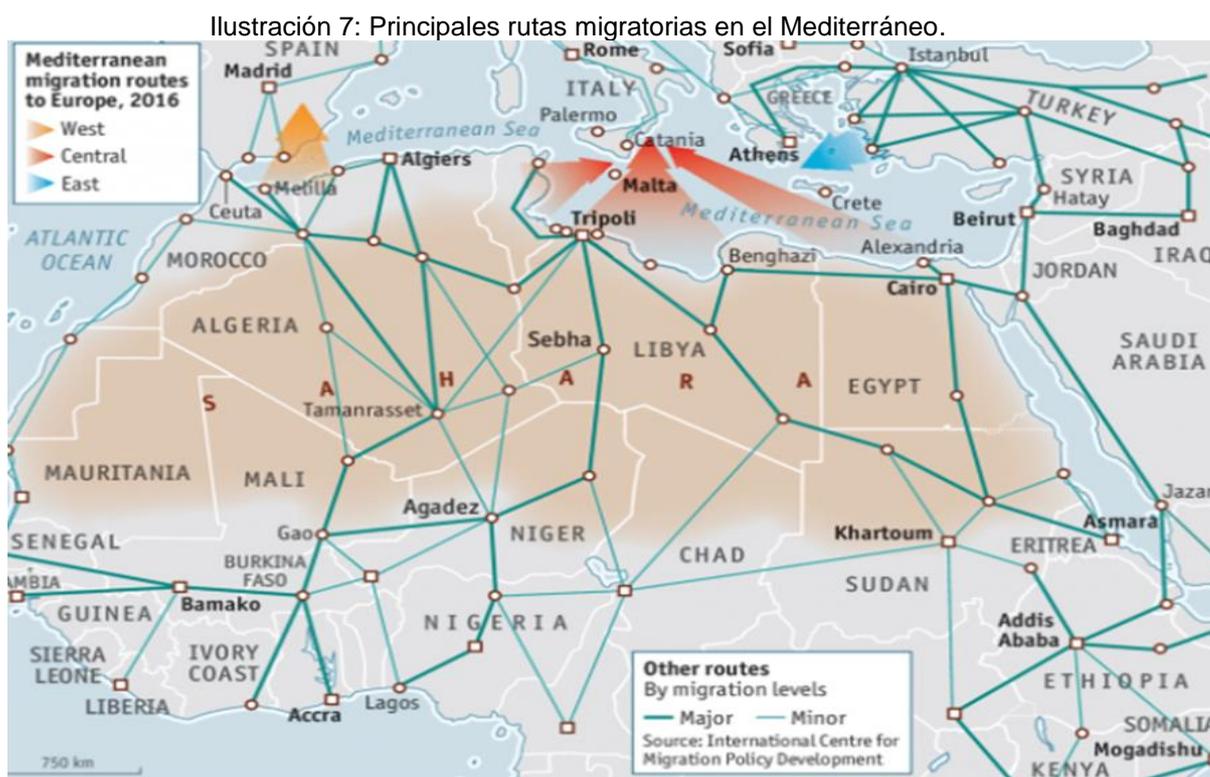
---

<sup>20</sup> La misión de la OTAN *Esfuerzo Activo* duró de 2001 a 2016. A partir de ese año fue reemplazada por la misión *Sea Guardian*.

<sup>21</sup> La llamada “crisis de los refugiados” se refiere al mayor éxodo masivo de personas desde la II Guerra Mundial, a partir de 2015 procedentes de Siria, Irak, Afganistán, Libia, países de África central entre otros (Russia Today, 2015).

dividida en tres rutas: Mediterráneo este, Mediterráneo central y la que más nos afecta por proximidad, la del Mediterráneo oeste (The Data Team, 2016).

El cierre de fronteras iniciado en septiembre de 2015 en Centroeuropa y los Balcanes y el acuerdo posterior de marzo de 2016 entre la UE y Turquía para buscar una mayor implicación de este país en el control de personas, concentró de forma masiva la presión migratoria en el Mediterráneo, según podemos ver en la Ilustración 7, donde los traficantes de personas<sup>22</sup>, les proporcionan embarcaciones muy precarias con patrones inexpertos, sin ninguna medida de seguridad, con combustible insuficiente para llegar a destino, además de que muchos de ellos no saben nadar por lo que el rescate se hace en muchos casos indispensable para su supervivencia (González del Miño, 2018; Santé Abal, 2018).



Fuente: The Economist 2016

<sup>22</sup> Según un informe conjunto de la Europol y la Interpol, los ingresos de las mafias dedicada al tráfico de seres humanos se estipulaba entre 5.000 y 6.000 millones de euros (Europa Press, 2016).

Recientemente se ha generado una polémica entorno si la decisión de La Moncloa de permitir el atraque de los buques *Aquarius* y *Open Arms*<sup>23</sup> dedicados a rescatar inmigrantes en el Mediterráneo ha generado un “efecto llamada” traspasando la presión migratoria del mediterráneo central a la zona del Estrecho.

En esta línea la Organización Internacional de las Migraciones (OIM) anunciaba el 17 de agosto de 2018 que desde enero habían llegado a través del Mediterráneo un total de 26.350 personas, 18.200 de ellas en el periodo comprendido desde el 31 de mayo al 15 de agosto, con una media de 240 migrantes al día (El Confidencial, 2018).

Si bien la inmigración por vía marítima no tiene porqué suponer un problema de protección en un primer momento, si puede derivar en ello cuando los países ribereños deniegan medios de salvamento o el acceso a sus puertos a los buques que procedieron al rescate de los mismos.

En agosto de 2017 una patrullera libia realizó disparos de advertencia al buque *Golfo Azzurro* de la ONG española Proactiva Open Arms<sup>24</sup> dedicada al rescate de inmigrantes, para obligarles a alejarse de las costas del país norteafricano (EFE, 2017) para posteriormente comunicarles por radio VHF dicha patrullera, de que estaban siendo controlados desde hacía dos días, que se les acusaba de tráfico de seres humanos y que la próxima vez serian disparados (Cadena SER, 2017).

Los casos de los pesqueros de Santa Pola *Francisco* y *Catalina* en julio de 2006 y *Nuestra Madre de Loreto* en junio de 2007 o del remolcador de jaulas de atún *Montfalcó* con base en Sant Carles de la Ràpita en mayo del mismo año son

---

<sup>23</sup> El *Aquarius* atracó en Valencia en junio de 2018 y el *Open Arms* primero en Barcelona en julio y en Algeciras en agosto del mismo año después de que Malta e Italia les denegaran la autorización.

<sup>24</sup> Las autoridades italianas ordenaron la inmovilización del buque insignia de esta ONG española, el *Open Arms*, la detención de su capitán Marc Reig y la directora de la misión Ana Isabel Montes, en marzo de este año acusados de promoción de la inmigración irregular (Desalambre, 2018). El coordinador legal de su defensa es el abogado maritimista Jaime Rodrigo de Larrucea codirector del presente TFM.

claros ejemplos de ello (Jiménez, 2006; Buesa, 2007; El Periódico, 2007).

Todos estos buques operaban entre Malta y Libia, países históricamente reticentes a colaborar en asuntos migratorios, cuando decidieron subir a bordo a los rescatados<sup>25</sup>. Al ponerse en contacto con los estados ribereños, estos decidieron no aceptar a los inmigrantes por lo que se iniciaron acciones diplomáticas por parte del país de bandera, España, para permitir la entrada de los buques en los puertos más cercanos de estos estados.

Estas negociaciones se demoraron entre una semana a diez días, lo que provocó medidas de racionamiento a bordo por el peligro real de quedarse sin pertrechos ni agua potable en embarcaciones que no superaban los 10 tripulantes y hacinamiento forzado por las dimensiones y características de las mismas de no más de 28 metros de eslora al recibir a bordo hasta 51, 32 o 26 inmigrantes según los casos.

Dadas las circunstancias no es erróneo pensar que la convivencia a bordo no era la ideal pudiéndose dar situaciones de violencia o motín y por tanto un problema de protección marítima, si las negociaciones se hubieran demorado aún más<sup>26</sup>.

Otro caso más reciente es el del buque *Aquarius* de las ONG, SOS Mediterráneo y Médicos Sin Fronteras, con bandera de Gibraltar, cuando el 9 de junio de 2018 rescató a 630 personas frente a las costas de Libia y que también por la negativa en este caso de Italia y Malta a atenderlos, fueron aceptados por España. En este caso el buque estuvo ocho días en la mar, al principio dos sin puerto de destino y los seis días restantes rumbo a Valencia. Aquí se repitió el mismo parámetro por falta de pertrechos y hacinamiento con lo que Médicos Sin Fronteras alertó de nerviosismo y ansiedad generalizada (Sánchez y Gutiérrez, 2018).

---

<sup>25</sup> En el caso del *Montfalcó* navegaba entre 2 y 3 nudos arrastrando dos jaulas con lo que los inmigrantes intentaron un abordaje que fue repelido en un primer momento, más tarde el patrón decidió subirlos a bordo (Buesa, 2007).

<sup>26</sup> En el caso del *Montfalcó* los inmigrantes fueron trasbordados al buque de Salvamento Marítimo *Clara Campoamor* a 40 millas al suroeste de Marsala (Sicilia) (Bárbulo, 2007). En el caso de los pesqueros fueron finalmente aceptados por Libia o Malta después de arduas negociaciones.

Un punto a favor es que no se han detectado ataques piratas en el Mediterráneo desde 2015, la mayoría de ellos en las costas libias y egipcias (IMO, 2018c).

### **3.2.2. GOLFO DE GUINEA**

El foco de piratería en el Golfo de Guinea se concentra en Nigeria, tanto en sus aguas territoriales donde actúan contra buques fondeados, como en aguas internacionales en esta línea recordemos el ataque al metanero español *La Mancha Knutsen* en marzo de 2017 (Balín, 2017).

Como comenta José María Santé Abal (2018, p. 107):

*“Los piratas del Golfo de Guinea, hoy en día, actúan en grupos de numerosos individuos, bien equipados y violentos, orientados al robo de crudo para su posterior venta en el mercado negro, así como el secuestro de tripulantes para la obtención de rescates”.*

El mismo autor sostiene que las autoridades nigerianas responsables de la lucha contra la piratería están inmersas en un espiral de corrupción relacionada con la comercialización de crudo robado en el mercado negro, que además muchas llamadas de auxilio de buques en peligro no son respondidas y que existe la posibilidad de que los piratas dispongan de información facilitada extraoficialmente por la misma administración que en teoría tiene que combatirlos (Santé Abal, 2018).

Nigeria es el país del Golfo de Guinea que más medios navales dispone para lucha contra la piratería, aunque no son en absoluto suficientes por lo que se contempla la posibilidad de contratación de empresas privadas de seguridad con sus propias embarcaciones, sin embargo, los países del golfo se muestran reticentes a la presencia de personal armado a bordo de los buques mercantes en sus aguas territoriales (González del Miño, 2018; Santé Abal, 2018).

El número de ataques piratas se mantuvo en 2017 respecto a las cifras de 2016 fue de 97 pero lamentablemente el número de secuestros que duraron más de 24

horas aumentó de 56 en 2016 a 90 al año siguiente y con dos asesinatos registrados, por lo que se puede afirmar que el Golfo de Guinea continúa siendo un foco importante de piratería, aunque se detectaron ataques a buques fondeados fuera de los límites del golfo, en países más al norte, desde Sierra Leona hasta Cabo Verde (Oceans Beyond Piracy, 2017).

En lo que llevamos de 2018 se han reportado ataques en Abidjan (Costa de Marfil), Takoradi (Ghana), Cotonou (Benin), Lagos, Brass y Bonny Island (Nigeria<sup>27</sup>), Idenao (Camerún) y Congo Terminal (República Democrática del Congo) entre otras localizaciones (IMB Piracy Reporting Centre, 2018a).

### **3.2.3. OCÉANO ÍNDICO**

El Océano Índico occidental ha sido la zona marítima donde más barcos de bandera o armador español se han visto afectados por acciones piráticas o atentados terroristas en la última década, solo hay que recordar los mediáticos casos de los atuneros *Playa de Bakio*<sup>28</sup> en abril de 2008 (Cadena SER, 2008) y *Alakrana* en octubre de 2009 (Junquera, 2009), al buque de la armada *Patiño* en enero de 2012 (González, 2012) o al metanero *Galicia Spirit* (El Confidencial Digital, 2016) en noviembre de 2016, este último en las costas de Yemen, así como otros numerosos intentos repelidos por la seguridad privada de a bordo (Montero y Urreiztieta, 2016).

El *Patiño* no fue el único buque de la Armada en tener un enfrentamiento con los piratas. En noviembre de 2010 el patrullero de altura *Infanta Elena* en misión de escolta al buque mercante *Petra I* tuvo que intervenir cuando este último fue atacado desde el *Izumi* un mercante secuestrado por los piratas y con rehenes a bordo (Reuters, 2010).

---

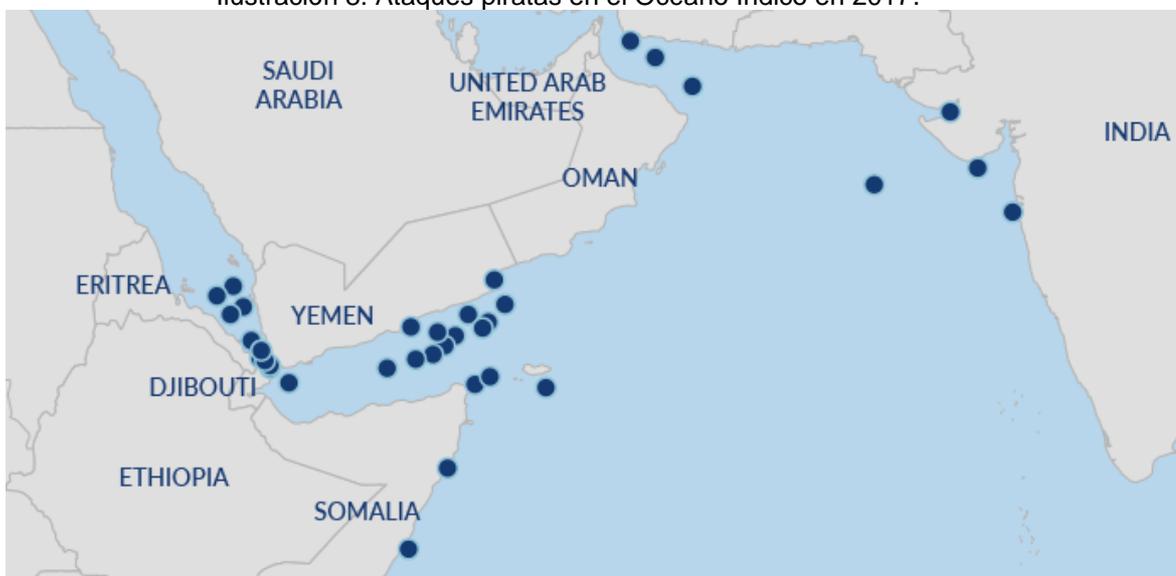
<sup>27</sup> El Delta del Níger es donde se concentra la mayor parte de los ataques piráticos.

<sup>28</sup> El autor de este trabajo tuvo el honor de conocer al primer oficial del *Playa de Bakio*, Ignacio Abal González durante un curso de formación en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio celebrado en noviembre de 2011.

Este mismo buque de la Armada en abril de 2012 interceptó al buque mercante secuestrado *Nimesha Duwa* desde octubre de 2011, procedió a detener a los piratas y liberar a la tripulación que era natural de Sri Lanka (El Confidencial Digital, 2012).

La piratería somalí, es más propensa a secuestrar buques en comparación con otras zonas del mundo debido a la ausencia de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, lo que les permite disponer del buque en la costa durante el lapso de tiempo entre el inicio de las negociaciones y el recibimiento del dinero para el pago del rescate (Bauzá Abril, 2018).

Ilustración 8: Ataques piratas en el Océano Índico en 2017.



Fuente: Oceans Beyond Piracy<sup>29</sup>

El grupo terrorista Al Shabab, considerada la filial de Al Qaeda en Somalia inicialmente reacia a la actividad pirática y con líderes piratas detenidos, llegó a un acuerdo en febrero de 2011 por el cual, a cambio de la puesta en libertad de estos, el grupo obtendría el 20% de los ingresos obtenidos por el pago de los rescates y además los piratas podrían usar el puerto de Haradhere, en manos de los terroristas, para atracar los buques secuestrados (Echeverría, 2017).

---

<sup>29</sup> Oceans Beyond Piracy es un programa de la organización sin ánimo de lucro norteamericana One Earth Future (OEF) que busca entre otros objetivos, promover el estado de derecho para evitar de forma sostenible el delito marítimo.

A esta ausencia del Estado en Somalia hubo que sumarle otro problema en la región, el conflicto armado en Yemen entre los rebeldes hutíes y una coalición de países liderada por Arabia Saudí que ha provocado una situación caótica aprovechada por grupos terroristas como Al Qaeda en la península arábiga (AQAP), su filial Ansar Al Sharía y Estado Islámico (IS) para llevar a cabo atentados (Fuente Cobo, 2015).

Tal y como dice Ignacio Fuente Cobo (2015, p. 256):

*“La falta de seguridad y el correspondiente incremento de la actividad terrorista aumenta los riesgos de que se puedan producir ataques por parte de Al Qaeda o, eventualmente, del Estado Islámico, contra los buques de guerra de la coalición en las proximidades de Adén, lo cual no resultaría nada extraordinario si tenemos en cuenta el precedente USS Cole”.*

Fuente Cobo se refiere al ataque suicida al buque de la US Navy *USS Cole* en octubre de 2000, que provocó la muerte de 17 tripulantes, o al petrolero francés *MV Limburg* en octubre de 2002, ocasionando la muerte de 1 tripulante y ambos ataques atribuidos a Al Qaeda y en puertos del Golfo de Adén (Bergqvist H, 2014).

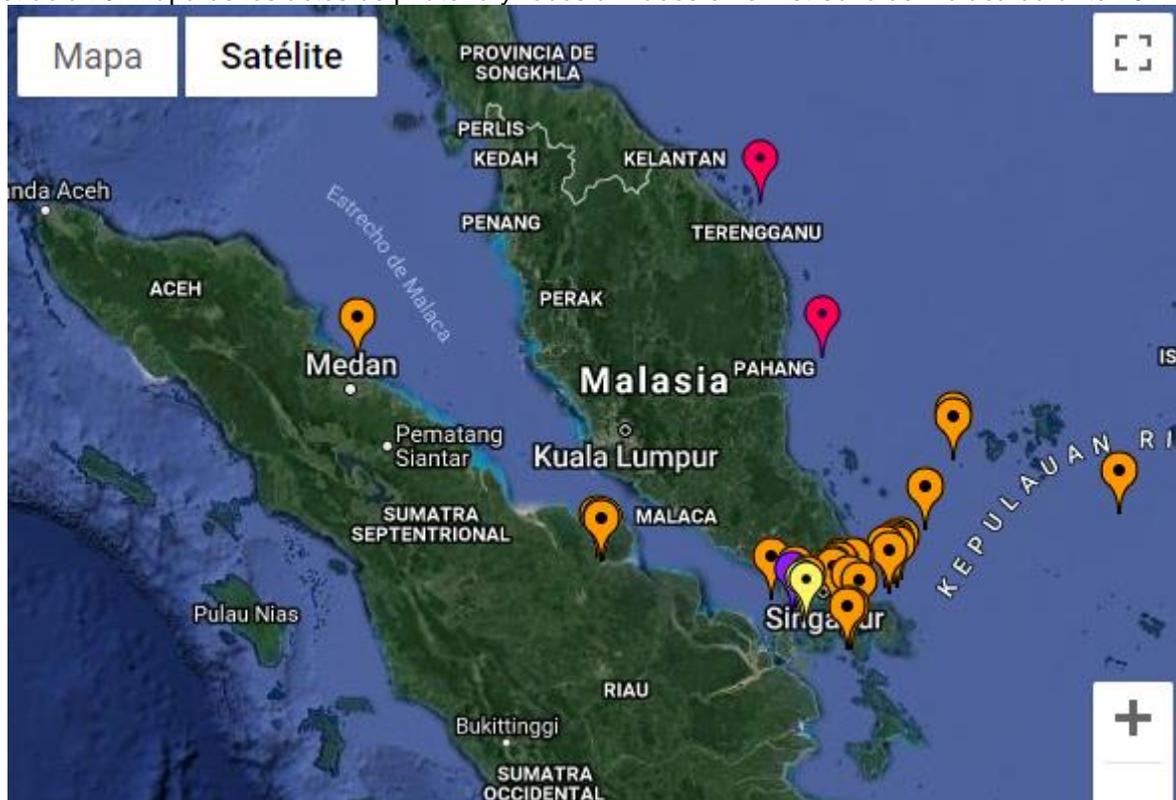
Los atentados terroristas en aguas de Yemen no solo se limitan al Golfo de Adén sino también en el estrecho de Bab el-Mandeb, atribuidos en su mayoría a la insurgencia hutí, que usa para sus fines embarcaciones controladas a distancia, pasando por lanzagranadas o incluso misiles desde tierra (Defensa.com, 2017; Echeverría, 2017). En esta línea los ataques al buque LNG español *Galicia Spirit* en octubre de 2016 o al petrolero *Muskie* en mayo de 2017 entre otros se perpetraron en Bab el-Mandeb sumando este año 2017 la cifra de 54 incidentes en todo el Océano Índico (Hourel, Finn y Powell, 2017; Oceans Beyond Piracy, 2017).

### **3.2.4. ESTRECHO DE MALACA - SUDESTE ASIÁTICO**

Tal y como dice Javier Gil Pérez (2018, p. 61): *“La piratería y los asaltos armados*

constituyen un fenómeno común en el estrecho de Malaca desde tiempos inmemoriales” que lamentablemente han continuado hasta nuestros días, según podemos ver en la Ilustración 9.

Ilustración 9: Mapa de los actos de piratería y robos armados en el Estrecho de Malaca durante 2017.



Fuente: IMB Piracy Reporting Centre

Según informa el IMB Piracy Reporting Centre<sup>30</sup> durante el pasado año 2017 se produjeron en el sudeste asiático 76 ataques<sup>31</sup> piratas y/o robos armados. A fecha de hoy<sup>32</sup> y desde que se empezó la recogida de datos en 1994 por parte de la OMI, solo en el estrecho de Malaca, la cifra de incidentes suma 772 casos (ICC International Maritime Bureau, 2017)

Los puertos y aguas territoriales indonesias son donde se concentra la mayor parte de estos ataques debido como dice Javier Gil Pérez (2018, p. 64) a “la

<sup>30</sup> IMB Piracy Reporting Centre es una agencia independiente y no gubernamental con sede en Kuala Lumpur (Malasia) dedicada a informar a la industria marítima de las zonas de riesgo y de los incidentes producidos por piratería a nivel internacional.

<sup>31</sup> 43 en Indonesia, 7 en Malasia, 22 en Filipinas y 4 en Singapur.

<sup>32</sup> Estos datos fueron consultados el 16/08/2018.

*debilidad del Estado indonesio en controlar sus aguas territoriales” y a la “debilidad de sus capacidades navales” como también a su extensa longitud costera de 54,716 km (Central Intelligence Agency, 2014) con sus 17.000 islas.*

Las zonas geográficas de Indonesia dónde se concentra la mayor parte de los ataques son Dumai, Belawan, y las islas de Batam, Bintan, Karimun Kecil, Karimun Besar y Nipa (Gil Pérez, 2018).

Javier Gil Pérez (2018, p. 70) comenta:

*“Respecto al terrorismo en el ámbito marítimo, si bien es cierto que hasta el día de hoy no se ha producido ningún atentado en el estrecho de Malaca, y por lo tanto a nivel cuantitativo su probabilidad es muy baja, no hay que descartarla”.*

Como bien dice Gil Pérez, no hay que descartar nada, teniendo en cuenta que un grupo terrorista filipino llamado Abu Sayaf<sup>33</sup> actúa con fuerza en las áreas fronterizas marítimas entre Malasia y Filipinas, de forma continuada desde su creación en los años 90 con ataques terroristas y secuestros. Dicho grupo mantiene conexiones con otro grupo terrorista malayo denominado Kumpulan Mujadiheen que concentra sus acciones en el estrecho de Malacca (Hidalgo García, 2015).

Para combatir las acciones de Abu Sayaf y otros grupos terroristas menores, Indonesia, Malasia y Filipinas patrullan sus aguas de forma conjunta, aunque en tierra todos estos países incluyendo también Singapur tienen entre sus nacionales a un creciente número de militantes de Estado Islámico, este último como argumenta Javier Gil Pérez (2018, p. 76):

*“con las capacidades necesarias<sup>34</sup>, la operativa suficiente y el entorno ideal para llevar a cabo un atentado de grandes dimensiones en el estrecho de Malaca. Bien*

---

<sup>33</sup> Abu Sayaf puso una bomba en 2004 en la bodega del buque de pasaje filipino “Superferry 14” provocando su naufragio y la muerte de 116 personas (Gil Pérez, 2018).

<sup>34</sup> En 2016 se desarticuló una célula terrorista indonesia vinculada a Estado Islámico que pretendía atacar con cohetes la zona portuaria de Singapur desde la isla de Batam (Gil Pérez, 2018).

*utilizando un barco como bomba cargado de petróleo o productos químicos, bien hundiendo un barco en algunos de los puntos clave del estrecho para producir su colapso o bien (...) estrellando lanchas rápidas cargadas de explosivos contra buques”.*

Las fuentes de ingresos de estos grupos delictivos son en primer lugar el fruto de sus actos de piratería, robos y secuestros<sup>35</sup>, empleando armas cortas y cuchillos, como también el tráfico de drogas y personas (Hidalgo García, 2015).

### **3.2.5. MAR CARIBE - AMÉRICA CENTRAL – AMÉRICA DEL SUR**

En los mares de América Latina los ataques piratas ponen el foco sobre todo en las embarcaciones de recreo, que suponen el 59% de los objetivos<sup>36</sup> y es que de 2016 a 2017 los actos piráticos aumentaron nada menos que un 163% provocando 71 ataques registrados (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Según la OMI, el IMB Piracy Reporting Centre y el CSSN<sup>37</sup> entre 2017 y lo que llevamos de 2018 se dio el aviso de ataques piratas en Puerto La Cruz (Venezuela), en la costa norte de Trinidad y Tobago, en Georgetown (Guayana), en Santos, Macapa y Fortaleza (Brasil), en el Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador) y Buenaventura (Colombia) entre otros (CSSN, 2018; IMB Piracy Reporting Centre, 2018a).

Si bien en el Mar Caribe las víctimas potenciales son los yates de recreo, según podemos ver en la Ilustración 10, en otras zonas del continente los afectados son los buques mercantes y tanto unos como otros sufren el mismo patrón de ataque

---

<sup>35</sup> Mayoritariamente los secuestros de personas se resuelven con el pago del rescate que es utilizado a posteriori para la financiación de nuevas actividades delictivas (Hidalgo García, 2015).

<sup>36</sup> En diciembre de 2001 el yate del mítico regatista oceánico neozelandés sir Peter Blake fue atacado por piratas en Amapá (Brasil) causando la muerte de éste y con ello la prensa internacional se hizo eco del problema de la piratería (EFE, 2001).

<sup>37</sup> El Caribbean Safety and Security Net (CSSN) es una organización sin ánimo de lucro californiana dedicada a la recopilación y difusión de información sobre ataques piratas a yates en el Caribe.

que es la utilización, por parte de los piratas, de embarcaciones menores de pesca con motores fueraborda. Estos usan cuchillos o armas cortas para intimidar a las tripulaciones y conseguir con ello objetos de valor (IMO, 2018c).

Otra de las actividades típicas de las organizaciones criminales que actúan en estos países es el tráfico de drogas y aprovechan la recalada de los buques para cargarles fardos como le sucedió al gasero de bandera española *Hispania Spirit* en el puerto peruano de Pisco en octubre de 2015. En este caso una persona ajena a la tripulación del buque, concretamente un buzo de nacionalidad venezolana, consiguió subir y colocar 211 kilos de cocaína en fardos en un espacio existente encima de la pala de timón mediante el uso de cables metálicos (El Comercio, 2015).

Ilustración 10: Ataques piratas registrados en el Caribe desde 2014 hasta hoy.



Fuente: CSSN

### **3.3. NUEVOS DESAFÍOS: LA CIBERSEGURIDAD MARÍTIMA**

Las alarmas saltaban en junio de 2017 por el ataque a nivel global del virus tipo *ransomware* de nombre *Petya* que afectó a multitud de empresas multinacionales de todos los sectores de actividad, entre ellas una de las más importantes de la industria marítima, la Maersk.

Si bien no afectó directamente a los sistemas operativos de su flota, sí dañó los equipos informáticos de su división logística y de las terminales portuarias de su filial APM terminals, causando problemas de congestión en prácticamente 80 puertos de todo el mundo y unas pérdidas económicas de entre 250 y 300 millones de dólares (Tintoré, 2017).

Pero la pregunta es si podría afectar a los buques mercantes nacionales en navegación, poniendo el foco en los sistemas de navegación como el ECDIS, AIS, Radar, los sistemas informáticos de administración diaria de a bordo o las comunicaciones internas y externas por VHF, OC, OM y satélite (García Barrios, 2017).

Los sistemas de navegación son vulnerables a posibles ciberataques porque, no disponen de modos propios de encriptación de datos o de autenticación de señales a diferencia de los sistemas informáticos en tierra (Gómez, 2016).

Los riesgos reales apuntan más a una posible infección por virus en los sistemas informáticos de a bordo, a que un grupo terrorista se haga con el control total de un buque tripulado. Un ejemplo de ello sería la costumbre del equipo de puente de conectar sus propios equipos, como ordenadores portátiles o lápices de memoria, a los sistemas de navegación o administración provocando una liberación accidental de *malware* (Consigmar, 2018).

Otra cuestión es, si los buques autónomos controlados desde tierra, pueden caer en manos de organizaciones criminales que tomen los sistemas de gobierno de los mismos, para provocar atentados terroristas o hacerse con su mercancía. Y es que estos proyectos ya son una realidad.

En mayo de 2017 la empresa noruega Yara International, anunció la construcción del primer buque autónomo y completamente propulsado por energía eléctrica, de la mano del líder en tecnología marítima Kongsberg. La botadura de este buque portacontenedores, llamado *Yara Birkeland* de 79,5 metros de eslora, se prevé para 2020. El buque que estará gobernado desde tres puntos de control distintos, será clasificado por DNV GL y cubrirá las 30 millas que separan los puertos noruegos de Heroya y Larvik (Kongsberg Maritime, 2017).

En esta línea el bufete británico Clyde & Co conjuntamente con el Instituto de Ingeniería, Ciencia y Tecnología Marítima (ImarEST) de Londres llevó a cabo una encuesta de opinión a 220 cargos de responsabilidad de la industria marítima internacional, donde un 68% mostraba dudas sobre los niveles de “ciber protección marítima” de estos buques en comparación con los buques tripulados (Revista Ingeniería Naval, 2017).

Por ello la industria marítima se ha puesto manos a la obra, por ejemplo, con la publicación por parte de la OMI en mayo de 2016 de las “*Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos*” o en junio del mismo año de la Resolución MSC.428 (98) titulada “*Gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en los sistemas de gestión de la seguridad*” como complemento a los códigos ISPS e ISM ya existentes (IMO, 2018e).

El Consejo Marítimo del Báltico e Internacional (BIMCO) publicó en 2016 “*The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships*” con el objetivo de concienciar en esta materia a bordo, así como la Sociedad de Clasificación DNV GL sus recomendaciones prácticas “*Cyber Security Resilience Management*” en el mismo año para ayudar a la industria a abordar posibles riesgos cibernéticos (Cadena de Suministro, 2016; Nikos, 2016).

Entre los días 3 y 7 de septiembre de 2018, se celebró en Hamburgo una de las ferias más importantes del mundo para el sector marítimo, en ella tuvo especial relevancia el ámbito de la seguridad y la defensa, poniendo el foco en la ciberseguridad marítima de los buques militares (Profesionales Hoy, 2018).

## **CAPÍTULO IV: ESTRUCTURAS, ACCIONES GUBERNAMENTALES Y PRIVADAS IMPLANTADAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

## **4.1. ESTRUCTURAS Y ACCIONES GUBERNAMENTALES NACIONALES E INTERNACIONALES IMPLANTADAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

A continuación, nombraremos las estructuras y acciones de las administraciones públicas para combatir el delito en la mar a nivel nacional, en el seno de la Unión Europea y en el ámbito internacional.

### **4.1.1. EL CASO DEL REINO DE ESPAÑA**

A nivel nacional el Departamento de Seguridad Nacional (DSN) perteneciente al Gabinete de la Presidencia del Gobierno, es el encargado de redactar el documento marco de nuestra seguridad, es decir la “Estrategia de Seguridad Nacional”. En citado departamento encontramos los Comités Especializados, siendo uno de ellos el Consejo Nacional de Seguridad Marítima (Departamento de Seguridad Nacional, 2018).

Otra estructura clave de nuestra seguridad es la que ejerce el Estado Mayor de la Defensa (EMAD) dependiente del Ministerio de Defensa, responsable del mando operativo de las Fuerzas Armadas (Ministerio de Defensa, 2018a). Sin perjuicio de que los distintos organismos del Ministerio de Defensa, como el Ejército de Tierra, Ejército del Aire o el Centro Nacional de Inteligencia (CNI), contribuyan, a la seguridad general de todos los españoles en otras misiones, las encaminadas a la defensa de la protección marítima centran el interés de este trabajo y ahí la Armada, al ser la rama marítima de las Fuerzas Armadas, tiene un papel fundamental.

Del Ministerio del Interior depende la Secretaría de Estado de Seguridad, la cual es responsable de importantes organismos en materia de protección, como el Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO), el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad (CNPIC) y las Direcciones Generales de la Guardia Civil y la Policía Nacional (Ministerio del Interior, 2018b).

Al margen de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, pero en coordinación con estas, el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de su organismo dependiente SASEMAR como también del Organismo Público Puertos del Estado, se trabaja en materia de *Maritime Security*.

El Ministerio de Hacienda, a través de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) de la que depende el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, encontramos la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA) que también juega un papel fundamental en la lucha contra el delito por vía marítima (DAVA, 2018)

Las CCAA que disponen de Policía Autonómica, como el País Vasco y Cataluña o el resto de ellas a través de las Autoridades Portuarias, gestoras de los puertos de interés nacional y responsables de los distintos cuerpos de la Policía Portuaria, también contribuyen a la seguridad de todos y concretamente este último cuerpo policial a la protección portuaria (Ministerio de Fomento, 2011).

#### **4.1.1.1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD NACIONAL**

Los objetivos y retos actuales en seguridad y por consiguiente en protección marítima que afectan al territorio nacional como fuera de sus fronteras, gira entorno a la Estrategia de Seguridad Nacional de 2017 que identifica como principales amenazas, entre otras, al terrorismo, al crimen organizado o la proliferación de Armas de Destrucción Masiva (Consejo de Seguridad Nacional, 2017).

Este marco de referencia para las políticas de Seguridad Nacional abarca como no podía ser de otra forma el ámbito marítimo<sup>38</sup>, definido como un “espacio común global” afectado por amenazas como la piratería, el terrorismo, los tráfico ilícitos o las redes de inmigración irregular por vía marítima.

---

<sup>38</sup> En 2013 se publicó por primera vez la Estrategia de Seguridad Marítima en el marco de la Estrategia de Seguridad Nacional del mismo año.

El objetivo principal en seguridad marítima de esta Estrategia de Seguridad Nacional es impulsar una política de seguridad en el espacio marítimo, tanto a nivel nacional como en el marco internacional y, especialmente, en la UE, con el fin de proteger la vida humana en el mar, mantener la libertad de navegación y proteger el tráfico marítimo y las infraestructuras marítimas críticas, prevenir y actuar ante actividades criminales y actos terroristas que se desarrollen en este medio, proteger y conservar el litoral, los recursos del medio marino, el medio ambiente marino y el patrimonio cultural subacuático; y prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en este medio.

Las líneas de acción en el ámbito marítimo de esta Estrategia de Seguridad Nacional son, entre otras, las siguientes:

- Promover un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes Administraciones en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima.
  
- Fomentar la cooperación internacional, en particular a través de la aplicación de las iniciativas de la Organización Marítima Internacional, la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE, y la Estrategia Marítima de la OTAN.
  
- Mejorar la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

#### **4.1.1.2. CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

Es un órgano colegial de apoyo al Consejo de Seguridad Nacional en su condición de Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional (Departamento de Seguridad Nacional, 2018), que ejerce entre otras las siguientes funciones:

- Apoyar la toma de decisiones del Consejo de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima mediante el análisis, estudio y propuesta de iniciativas tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

- Reforzar las relaciones de coordinación, colaboración y cooperación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias relacionadas con el ámbito de la seguridad marítima, así como entre los sectores público y privado.
  
- Contribuir a la elaboración de propuestas normativas en el ámbito de la seguridad marítima para su consideración por el Consejo de Seguridad Nacional.
  
- Prestar apoyo al Consejo de Seguridad Nacional en su función de verificar el grado de cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Nacional de 2017 en lo relacionado con la seguridad marítima y promover e impulsar sus revisiones.
  
- Verificar el grado de cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional e informar al Consejo de Seguridad Nacional.
  
- Impulsar los estudios necesarios y hacer propuestas para que la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional evolucione armónicamente con respecto a la Política Marítima Integrada, la Estrategia Europea de Seguridad Marítima y otras estrategias con dimensión internacional.
  
- Realizar la valoración de los riesgos y amenazas, analizar los posibles escenarios de crisis, estudiar su posible evolución, elaborar y mantener actualizados los planes de respuesta y formular directrices para la realización de ejercicios de gestión de crisis en el ámbito de la seguridad marítima y evaluar los resultados de su ejecución, todo ello en coordinación con los órganos y autoridades directamente competentes.
  
- Contribuir a la disponibilidad de los recursos existentes y realizar los estudios y análisis sobre los medios y capacidades de las distintas Administraciones Públicas y Agencias, implicadas con la finalidad de catalogar las medidas de respuesta eficaz en consonancia con los medios disponibles y las misiones a realizar, todo ello en coordinación con los órganos y autoridades directamente competentes y de acuerdo con las competencias de las diferentes Administraciones Públicas implicadas en el ámbito de la seguridad marítima.

- Facilitar la coordinación operativa entre los órganos y autoridades competentes cuando las situaciones que afecten a la seguridad marítima lo precisen y mientras no actúe el Comité Especializado de Situación.

#### **4.1.1.3. EJÉRCITO DE TIERRA**

A nivel nacional el Ejército de Tierra tiene como misión, entre otras, la protección de fronteras, materializando su presencia permanente en los territorios peninsulares, insulares y del Norte de África de soberanía nacional.

A nivel internacional, el Ejército de Tierra participa con 19 efectivos en la Operación *EUTM Somalia* que tiene como objetivo capacitar a los miembros de las fuerzas de seguridad somalíes para que puedan asumir las funciones de seguridad de su país y combatir el terrorismo y la piratería, colaborando así desde tierra con los esfuerzos que la Unión Europea realiza en el mar a través de la operación *Atalanta* (Ejército de Tierra, 2018; Ministerio de Defensa, 2018b).

#### **4.1.1.4. EJÉRCITO DEL AIRE**

A nivel nacional, el Ejército del Aire tiene como misión, entre otras, la responsabilidad del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) colaborando con otras instituciones y organismos en las tareas de búsqueda y salvamento marítimo. También realiza misiones en apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la lucha contra el terrorismo.

A nivel internacional, el Ejército del Aire participa en la Operación *Atalanta* de la UE de lucha contra la piratería en el Océano Índico Occidental, con el destacamento “Orion” en Yibuti, que cuenta alternativamente con los aviones P-3 Orión y CN-235 Vigma y unos 56 militares (Ministerio de Defensa, 2018a).

La Operación *Sophia* de la UE con el objetivo de luchar contra el tráfico de seres humanos en el Mediterráneo, cuenta también con la contribución del Ejército del Aire, patrullando las aguas del sur del Mediterráneo central para identificar y

capturar las embarcaciones sospechosas de ser utilizadas por los contrabandistas o traficantes de migrantes. Para ello el Ejército del Aire cuenta con un D-4 Vigma, con sede en la Base Aérea de Son San Juan (Mallorca), y un destacamento de 38 militares (Ejército del Aire, 2018).

#### **4.1.1.5. ARMADA ESPAÑOLA**

A nivel nacional, la Armada tiene como misión, entre otras, la protección de nuestras fronteras, la vigilancia de la inmigración irregular y las mafias que la promueven, la protección de rutas marítimas<sup>39</sup>, control de tráficos ilícitos<sup>40</sup>, la desactivación de explosivos<sup>41</sup> en buques y en costas y playas.

A nivel internacional y en relación a la lucha contra el terrorismo marítimo en el Mediterráneo, la Armada participa en el marco de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en la Operación *Sea Guardian* aportando este año 2018, dos submarinos clase “Agosta”, una fragata clase “Álvaro de Bazán”, un patrullero de altura y aviones de Patrulla Marítima P3 Orión o de Vigilancia Marítima D4 CN-295, del Ala 11 y Ala 48/49, además de liderar la misión desde marzo del mismo año (Ministerio de Defensa, 2018b).

En el marco de la Unión Europea (UE), la Armada es parte integrante de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) en la Operación *Atalanta*<sup>42</sup>, que

---

<sup>39</sup> La Armada Española, desde la Fuerza de Acción Marítima, ha desarrollado el portal Web ENCOMAR para fomentar el Sistema Naval de Cooperación al Tráfico Marítimo denominado NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping). Su utilización mayoritaria en zonas marítimas de conflicto garantiza no tener interrupciones en el tráfico marítimo (Madariaga Domínguez *et al.*, 2014).

<sup>40</sup> Mediante acuerdo interministerial entre Defensa e Interior para colaborar con el CITCO, dependiente de Interior (García Franco, 2013).

<sup>41</sup> La desactivación de explosivos en buques por debajo de la lámina de agua, es competencia de la Armada. En caso de artefactos por encima la lámina de agua o por el lado de tierra, es competencia de la Guardia Civil (Madariaga Domínguez, 2018).

<sup>42</sup> En la Operación Atalanta, España es el mayor contribuyente. Además, ha asumido en seis ocasiones el mando de esta fuerza. La última desde febrero de 2017 y hasta julio del mismo año. Los efectivos nacionales desplegados suman más de 300 militares (Ministerio de Defensa, 2018b).

tiene como objetivo proteger el tráfico mercante, especialmente a los buques del Programa Mundial de Alimentos de la ONU y pesqueros de los ataques piráticos en el Océano Índico occidental. Para ello este año 2018 tiene en la zona los buques BAA *Castilla* y BAM *Meteoro* (Armada Española, 2018a).

También en el marco de la UE, la Armada participa en la Operación *Sophia* como parte integrante de la Fuerza Naval de la Unión Europea en el Mediterráneo (EUNAVFORMED) que tiene como objetivo luchar contra las redes de tráfico de personas, prevenir flujos de migración irregular y evitar pérdidas humanas en la mar, en el Mediterráneo central, frente a las costas libias. Desde mayo de 2018, la fragata *Numancia* se encuentra trabajando en dicha misión (Armada Española, 2018b).

Al margen de la OTAN y la UE, la Armada desarrolla misiones de cooperación militar dentro de la llamada “Diplomacia de la Defensa” en el Golfo de Guinea, para mejorar las capacidades de los países ribereños para que puedan hacer frente por si mismos a las amenazas existentes en el área, como son la piratería, inmigración y pesca ilegal, como también dando apoyo a los buques con bandera y dotación española. Desde agosto de 2018 está presente el patrullero de altura de la Armada *Centinela* dando respuesta a los objetivos de dicha misión (Armada Española, 2018c). El protocolo para ponerse en contacto con la Armada española, viene determinada en el Anexo II. Del mismo modo, en el Anexo III, se determina la forma de ponerse en contacto con otras organizaciones militares.

#### **4.1.1.6. CENTRO DE INTELIGENCIA CONTRA EL TERRORISMO Y EL CRIMEN ORGANIZADO (CITCO)**

Bajo la autoridad de la Secretaría de Estado de Seguridad, para el ejercicio, entre otras, de las siguientes funciones (Secretaría de Estado de Seguridad, 2018):

- Recibir, integrar y analizar informaciones y análisis operativos que sean relevantes o necesarios para elaborar la correspondiente inteligencia criminal estratégica y de prospectiva, tanto en su proyección nacional como internacional,

integrando y canalizando a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información operativa que reciba o capte.

- Dictar, determinar y establecer, en los supuestos de intervención conjunta o concurrente, los criterios de coordinación y de actuación de las Unidades operativas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y la de éstos con otros órganos u organismos intervinientes, en función de sus competencias propias o de apoyo a la intervención.

- Elaborar informes anuales, así como una evaluación periódica de la amenaza.

- Del CITCO dependerán la Oficina Nacional de Información sobre Pasajeros (ONIP), que actúa como Unidad de Información sobre pasajeros (PIU) y la Unidad de Policía Judicial para delitos de terrorismo (TEPOL).

#### **4.1.1.7. CENTRO NACIONAL DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y CIBERSEGURIDAD (CNPIC)**

Bajo la autoridad de la Secretaría de Estado de Seguridad, es el órgano responsable del impulso, coordinación y supervisión de todas las políticas y actividades relacionadas con la protección de las infraestructuras críticas españolas y con la ciberseguridad (CNPIC, 2018). Este organismo decreta los cambios de niveles de seguridad de las instalaciones portuarias y de los buques en España.

#### **4.1.1.8. DIRECCIÓN GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL**

Bajo la autoridad de la Secretaría de Estado de Seguridad, para el ejercicio, entre otras, de las siguientes funciones, sin perjuicio de las competencias que le corresponden al Ministerio de Defensa (Dirección General de la Guardia Civil, 2018a):

- Desempeñar misiones de carácter militar bajo dependencia del Ministerio de

## Defensa.

- La planificación y control de las actividades encaminadas al ejercicio de las competencias que marca la normativa sobre armas y explosivos mediante la Intervención Central de Armas y Explosivos (ICAE).
- La lucha contra elementos terroristas y la ejecución de operaciones que entrañen gran riesgo y requieran una respuesta rápida a través del Grupo de Acción Rápida (GAR).
- Combatir el tráfico de drogas y mercancías ilícitas, el contrabando y las redes internacionales de tráfico de personas y de sustancias ilegales a través del Servicio de Costas y Fronteras<sup>43</sup>.
- Luchar contra la ciberdelincuencia e investigar todos aquellos actos delictivos que se cometen a través de sistemas de telecomunicaciones, mediante las tecnologías de la información a través del Grupo de Delitos Telemáticos (GDT) y los Equipos de Investigación Tecnológica (EDITE).
- La detección, neutralización y desactivación de artefactos explosivos, incendiarios, radiactivos, biológicos y químicos, así como el estudio y análisis de las técnicas de desactivación a través del Servicio de Desactivación de Explosivos y Defensa NRBQ (SEDEX-NRBQ).
- La protección y vigilancia de redes de servicios públicos esenciales, vías de comunicación terrestres, costas y fronteras, puertos, aeropuertos, establecimientos penitenciarios, edificios públicos y aquellos centros e instalaciones que por su interés así lo requieran mediante la Unidad de Protección

---

<sup>43</sup> En el Estrecho de Gibraltar e islas Canarias está implantado el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) compuesto por unidades de detección mediante radares, cámaras de vídeo e infrarrojos y antenas de comunicaciones, posicionadas estratégicamente, con el fin de detectar a larga distancia las embarcaciones que se aproximen a nuestro litoral (Dirección General de la Guardia Civil, 2018a).

y Seguridad (UPROSE).

- Ejercer una cooperación internacional codo con codo con otras fuerzas policiales en operaciones contra el terrorismo, la inmigración irregular o el crimen organizado.
- Ejercer en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y, excepcionalmente, fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los tratados internacionales a través del Servicio Marítimo.

Dicho cuerpo controlará, entre otros, la inmigración irregular, participará en aquellas misiones internacionales de cooperación policial, mantenimiento de la paz o humanitarias que se desarrollen en el ámbito marítimo y colaborará con otros organismos españoles con competencias en el mar, como Salvamento Marítimo, Marina Mercante, Aduanas, Medio Ambiente, Pesca y la Armada.

Dependen del Servicio Marítimo, la Unidad de Actividades Subacuáticas (UAS) y los Grupos de Especialistas en Actividades Subacuáticas (GEAS) que tienen entre otros cometidos el reconocimiento de cascos de embarcaciones, obras u objetos sumergidos, con fines de seguridad y protección antiterrorista (Dirección General de la Guardia Civil, 2018b).

#### **4.1.1.8.1. MANDO ÚNICO OPERATIVO**

De reciente creación, el Mando Único Operativo dirigido por la Guardia Civil<sup>44</sup>, tiene por objetivo coordinar las actuaciones frente la inmigración irregular en el Estrecho de Gibraltar, Mar de Alborán y zonas colindantes. La Benemérita se coordinará con el resto de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado como la Armada, el CNI, Policía Nacional y Vigilancia Aduanera. Así mismo esta coordinación también se llevará a cabo con otros organismos como FRONTEX,

---

<sup>44</sup> El Mando Único Operativo es el General de Brigada de la Guardia Civil, don Manuel Contreras Santiago (Ministerio del Interior, 2018a).

Capitanías Marítimas, SASEMAR y Cruz Roja del Mar (Consejo de Ministros, 2018).

#### **4.1.1.9. DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL**

Bajo la autoridad de la Secretaría de Estado de Seguridad, para el ejercicio, entre otras, de las siguientes funciones (Dirección General de la Policía, 2018a):

- Dirigir, organizar y controlar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de extranjería, documento nacional de identidad, pasaportes, tarjetas de identidad de extranjeros, juego, drogas, control de las entidades y servicios privados de seguridad, vigilancia e investigación y espectáculos públicos, todo ello en el ámbito policial y en los términos previstos en la legislación vigente.
- Vigilar y proteger los edificios e instalaciones públicas que lo requieran.
- Mantener y restablecer, en su caso, el orden y la seguridad ciudadana.
- Prevenir la comisión de actos delictivos.
- El control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros.
- Colaborar y prestar auxilio a las fuerzas policiales de otros países, conforme a lo establecido en los Tratados o Acuerdos Internacionales.

Los grupos especializados de la DGP son los siguientes:

- El Grupo Especial de Operaciones (GEO) que tiene, entre otras, las siguientes funciones:
  - Liberación de personas secuestradas o tomadas como rehenes.
  - Reducción o neutralización de los integrantes de bandas terroristas,

grupos armados o delincuentes peligrosos.

- Apertura y entrada en los lugares utilizados por los componentes de bandas terroristas y de grupos de delincuencia organizada.
- Realizar reconocimientos subacuáticos tendentes a la búsqueda de víctimas, artefactos explosivos o cualquier otro efecto utilizado para la comisión de un hecho delictivo.

Cabe destacar los abordajes a más de 20 buques en alta mar con la incautación de la droga y la detención de sus tripulantes (Dirección General de la Policía, 2018b).

- Los TEDAX-NRBQ tienen como función principal, intervenir y actuar ante la presencia y detección de supuestos artefactos explosivos e incendiarios y todo tipo de agentes NRBQ, así como la recogida, transporte, análisis e investigación de los mecanismos, elementos y restos de dichos artefactos y de las sustancias o agentes.

- La Brigada Central de Investigación Tecnológica (BCIT) se dedica, entre otras funciones, a responder a los retos que plantean las nuevas formas de delincuencia como fraudes en el uso de las comunicaciones, ataques cibernéticos o piratería.

- La Brigada Central de Estupefacientes (UDYCO) se dedica, entre otras funciones, a la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes a nivel nacional e internacional, a planificar, coordinar e impulsar la acción policial en materia de drogas en todo el ámbito nacional o la colaboración con el resto de las oficinas centrales de otros países en materia de estupefacientes, con la Interpol y Europol.

- Las Unidades de Intervención Policial (UIP) se dedica entre otras funciones, en los supuestos de prevención y de peligro inminente o de grave alteración de la seguridad ciudadana.

- La Unidad de Guías Caninos se dedica entre otras funciones y mediante perros

adiestrados, a la localización de explosivos, búsquedas de drogas, rescate, búsqueda, localización y recuperación de restos humanos.

- La Brigada Móvil es la unidad dedicada a patrullar en los medios de transporte y se dedica entre otras funciones, a realizar controles selectivos de viajeros e inspecciones en ruta y prestación de auxilio en casos de catástrofes o accidentes.

- Las Unidades de Prevención y Reacción (UPR) se dedica entre otras funciones, a la prevención de la delincuencia en situaciones determinadas, así como el mantenimiento y, en su caso, restablecimiento del orden y la seguridad ciudadana.

- El Servicio de Medios Aéreos se dedica a dar apoyo operativo al resto de las unidades y servicios del Cuerpo Nacional de Policía y participar en misiones humanitarias y de auxilio a los ciudadanos.

- La Unidad contra Redes de Inmigración y Falsedades Documentales (UCRIF) es la encargada de la investigación de las actividades delictivas, de ámbito nacional y transnacional, relacionadas con el tráfico de personas, la inmigración irregular y las falsedades documentales.

- La Brigada de Respuesta a la Inmigración Clandestina (BRIC) es la unidad policial especializada en la lucha contra la inmigración clandestina y el control de fronteras, reforzando, en momentos puntuales, a las unidades territoriales, y muy especialmente a los puestos fronterizos, ante situaciones de gran demanda de los servicios de transporte aéreo, marítimo y terrestre.

#### **4.1.1.10. DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

Las competencias de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) en materia de protección marítima en relación a los buques son las siguientes (Ministerio de Fomento, 2011):

a) En relación con buques de bandera española:

- Aprobar los planes de protección de los buques y sus modificaciones.
  
- Verificar a bordo la implantación de los planes de protección de los buques.
  
- Emitir el correspondiente certificado internacional de protección del buque.
  
- Verificar la formación de los oficiales de protección de los buques y los oficiales de la compañía para la protección marítima. A tales efectos, le corresponde aprobar los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación y las condiciones de obtención de los certificados de especialidad de oficial de protección del buque y de oficial de la compañía para la protección marítima.
  
- Autorizar a organizaciones de protección reconocidas para actuar en nombre de la Administración en lo que afecta a la protección de los buques y en relación con las compañías.

b) Respecto de buques de bandera extranjera que toquen puerto español, deberá realizar, como Estado rector del puerto, las comprobaciones correspondientes en materia de protección marítima.

Al margen de estas competencias, la DGMM las tiene también en cuanto a la ordenación del tráfico marítimo, aunque en determinadas situaciones en las que la seguridad nacional se vea amenazada, el gobierno puede ordenar que quien gestione tales competencias sea el Ministerio de Defensa (García Franco, 2013).

Asimismo, el Ministerio de Fomento, a través de la DGMM, desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

- El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.

- Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.
  
- Disponer que toda empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.
  
- La notificación por las empresas navieras españolas de cuántos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con empresas extranjeras.
  
- La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquélla cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional (Ministerio de Fomento, 2011).

#### **4.1.1.10.1. SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)**

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es la responsable de los servicios de búsqueda, rescate, salvamento marítimo, prevención y lucha contra la contaminación, ayuda al tráfico marítimo en España (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, 2018).

En esta línea colabora con el Ejército del Aire en las operaciones SAR, con la

Armada a efectos de coordinación en cuestiones relativas a la inmigración ilegal, con el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a través del Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, en la impartición de cursos de formación y también con este mismo cuerpo, facilitándole las señales de radar y radiogoniométricas de sus Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) para que estos pueda monitorizar de forma autónoma el tráfico marítimo (García Franco, 2013).

#### **4.1.1.11. PUERTOS DEL ESTADO**

El Organismo Público Puertos del Estado en materia de protección marítima en relación a los puertos, recabará información a petición del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia al territorio aduanero comunitario nacional (Ministerio de Fomento, 2011).

En esta línea, Puertos del Estado facilita a la Armada el acceso a los sistemas de información corporativos sobre el tráfico marítimo y a sus bases de datos de movimientos portuarios. Asimismo, la Armada informará a Puertos del Estado de las próximas escalas de los buques de guerra a efectos de coordinación del tráfico portuario (García Franco, 2013).

#### **4.1.1.12. DIRECCIÓN ADJUNTA DE VIGILANCIA ADUANERA (DAVA)**

Los integrantes del Servicio de Vigilancia Aduanera, tienen carácter de agentes de la autoridad (policía fiscal y policía judicial). Dadas las misiones que desempeñan, están autorizados a portar armas reglamentarias. Sus actuaciones están encaminadas a la represión de los delitos e infracciones de contrabando, la

lucha contra el tráfico de drogas y otros delitos conexos dentro del territorio nacional (DAVA, 2018).

#### **4.1.1.13. POLICÍA PORTUARIA**

Los agentes de la Policía Portuaria tienen la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria y tienen la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Sus funciones son, el control de los accesos portuarios, la vigilancia de la seguridad e integridad del dominio público portuario, la regulación del tráfico de vehículos en la zona de servicio y funciones de policía administrativa (Ministerio de Fomento, 2011).

#### **4.1.2. UNIÓN EUROPEA**

La UE tiene diferentes estructuras y misiones en activo en favor de la protección marítima que van desde la lucha contra el terrorismo, la piratería, el tráfico de personas y la cooperación.

La seguridad y defensa de los intereses marítimos de la UE tienen en la Estrategia de Seguridad Marítima, adoptada por el Consejo de la Unión Europea, un punto de referencia. En esta línea, la UE a través del Servicio Europeo de Acción Exterior (EEAS) tiene en marcha importantes misiones en favor de la protección marítima, militares y civiles, como veremos a continuación y con la aportación clave de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) (European External Action Service, 2018).

La UE también dispone de distintas agencias que contribuyen de forma muy destacada en el ámbito de la seguridad, como la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX), la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), el Centro de Satélites de la Unión Europea (SatCen), la Agencia Espacial Europea (ESA), el Centro de Análisis y Operaciones contra el Tráfico Marítimo de

Estupefacientes (MAOC-N) o la Agencia Europea de Defensa (EDA).

Como organismo administrativo, ha publicado una estrategia de Protección Marítima para los países del entorno europeo.

#### **4.1.2.1. ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

En junio de 2014, el Consejo Europeo adoptó una Estrategia de Seguridad Marítima<sup>45</sup> para todo el ámbito marítimo mundial. El objetivo principal de la Estrategia es proporcionar un marco común para las autoridades competentes nacionales y europeas que les permita desarrollar de manera coherente sus políticas específicas y aportar una respuesta europea a las amenazas y crisis marítimas (Consejo Europeo, 2018).

Otro de sus objetivos es proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE y definir las posibilidades para hacerlo. Este marco crea el contexto adecuado y garantiza la coherencia entre las diferentes políticas y estrategias marítimas específicas, y sobre todo estrecha significativamente los lazos entre los aspectos de seguridad interior y exterior de la política marítima de la UE y la cooperación civil y militar.

Los principales objetivos de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE son:

- Definir y articular los intereses marítimos estratégicos de la UE.
- Definir y articular las amenazas, retos y riesgos para los intereses marítimos estratégicos de la UE.
- Organizar la respuesta: establecer los objetivos políticos, los principios y los ámbitos de apoyo comunes que constituyen la espina dorsal del marco estratégico conjunto con el fin de asegurar la coherencia entre las diferentes y

---

<sup>45</sup> La Estrategia Europea de Seguridad Marítima de 2014 aporta valor a la ya existente Estrategia Europea de Seguridad de 2003.

numerosas políticas y estrategias marítimas específicas.

Pero la agravación de las amenazas, como la pesca abusiva ilegal, las amenazas medioambientales, el crimen organizado o riesgos para la libertad de navegación provocó la revisión de esta estrategia este año 2018 (CdS, 2018).

#### **4.1.2.2. OPERACIÓN ATALANTA**

La Fuerza Naval de la Unión Europea<sup>46</sup> (EUNAVFOR) inició esta operación en diciembre de 2008. Se desarrolla en el Océano Índico occidental y tiene por objetivo proteger del ataque de los piratas el tráfico marítimo, a los pesqueros que faenan en dichas aguas, controlar los puertos y las bases desde donde actúan los piratas y neutralizar los barcos nodriza que éstos utilizan para llegar a alta mar (Ministerio de Defensa, 2018b).

La Operación ha sido ampliada por el Consejo Europeo hasta diciembre de 2020 y tiene los siguientes objetivos:

- Proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) de la ONU y otros envíos vulnerables dentro del marco de la cooperación internacional.
- Disuadir, prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en la mar.
- Monitorear las actividades pesqueras en la costa de Somalia.
- Apoyar a otras misiones de la UE y organizaciones internacionales que trabajan para fortalecer la seguridad marítima y la capacidad en la región (EUNAVFOR, 2018).

---

<sup>46</sup> La Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) tiene su sede operativa en Northwood (RU) pero a partir de marzo de 2019 se ubicará en Rota debido a la decisión del Reino Unido de retirarse de la UE (Consejo de la Unión Europea, 2018).

#### **4.1.2.3. MARITIME SECURITY CENTRE – HORN OF AFRICA (MSCHOA)**

El Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)<sup>47</sup> es una iniciativa establecida por EU NAVFOR con una estrecha cooperación de la industria. El MSCHOA supervisa los buques que transitan por el Golfo de Adén las 24 horas del día, mientras que el establecimiento de un sitio web interactivo permite al MSCHOA comunicar las últimas orientaciones<sup>48</sup> antipiratería a la industria marítima, y las navieras y/o los capitanes registren de forma voluntaria la ubicación de sus buques para mejorar su seguridad y reducir el riesgo de ataques o captura (MSCHOA, 2018).

#### **4.1.2.4. EU TRAINING MISSION SOMALIA**

La misión de formación EUTM-Somalia, que se inició en enero de 2010, tiene como objetivo capacitar a los miembros de las fuerzas de seguridad somalíes para que puedan asumir las funciones de seguridad de su país y combatir el terrorismo y la piratería, colaborando así desde tierra con los esfuerzos que la Unión Europea realiza en el mar a través de la operación *Atalanta*. Su centro de operaciones se encuentra en la capital somalí, Mogadiscio (Ministerio de Defensa, 2018b).

#### **4.1.2.5. EU CAPACITY BUILDING MISSION SOMALIA**

Esta misión de carácter civil se inició en julio de 2012, con el nombre de *EUCAP Néstor*, con el objetivo de ayudar a los países del Cuerno de África y del Océano

---

<sup>47</sup> El MSCHOA tiene su base en Northwood (RU) pero a partir de marzo de 2019 se ubicará en Brest (Francia) debido a la decisión del Reino Unido de retirarse de la UE (Consejo de la Unión Europea, 2018).

<sup>48</sup> El MSCHOA colabora en la edición por parte de la BIMCO, INTERTANKO y otras organizaciones, de dos documentos con orientaciones, el *Best Management Practices to deter Piracy and enhance Maritime Safety in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and the Arabian Sea* (BMP5) y el *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers* (BIMCO, ICS, P&I Clubs, 2018).

Índico Occidental, a fortalecer su capacidad de seguridad marítima con el fin de permitirles hacer cumplir la ley marítima de manera más efectiva.

Desde diciembre de 2015 su actividad se concentra únicamente en Somalia, teniendo su sede en la capital, Mogadiscio (European Union External Action, 2018).

#### **4.1.2.6. OPERACIÓN SOPHIA**

En junio de 2015, la UE puso en marcha la Operación *Sophia*<sup>49</sup> en el Mediterráneo central, frente a las costas libias, con el objetivo luchar contra las redes de tráfico de personas, prevenir flujos de migración irregular y evitar pérdidas de vidas humanas en la mar. Dicha operación contempla el entrenamiento de los guardacostas y la armada libia, y contribuye a la implementación del embargo de armas de la ONU en alta mar frente a las costas de Libia.

La Operación *Sophia* dispone de cuatro fases de acción: la primera consiste en el despliegue de fuerzas y obtención de inteligencia para adquirir una visión integral de las actividades y métodos del tráfico de personas. La segunda prevé el abordaje, incautación y el desvío de las embarcaciones de traficantes en alta mar bajo las condiciones previstas en las leyes internacionales que son aplicables. Esta actividad se podrá extender al interior de las Aguas Territoriales bajo resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y con el consentimiento del correspondiente estado ribereño.

Una tercera fase extiende estas actividades hasta incluir medidas operativas contra las embarcaciones y elementos relacionados sospechosos de ser utilizados para el contrabando o el tráfico de seres humanos dentro del territorio de los estados ribereños. Una vez más, esto estará sujeto al marco legal establecido por una Resolución del Consejo de Seguridad de la ONU y con el

---

<sup>49</sup> El cuartel general de la EUNAVFOR-MED Operación *Sophia* se encuentra en Roma (Italia).

consentimiento del correspondiente estado riveroño. La cuarta y última fase consistirá en la retirada de las fuerzas y finalización de la operación (EUNAVFOR MED, 2018).

#### **4.1.2.7. AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA (EMSA)**

La EMSA<sup>50</sup>, aunque la mayor parte de sus funciones están enmarcadas en la seguridad marítima, también tiene competencias en protección marítima<sup>51</sup> a través de la gestión del sistema *SafeSeonet* que controla el tráfico marítimo a nivel transnacional y facilita el intercambio de información entre las administraciones marítimas de los Estados miembros<sup>52</sup> dentro del Port State Control (PSC), como también entre las agencias de la UE responsables de la seguridad comunitaria, como la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX), al Centro de Satélites de la Unión Europea (SatCen), o la Agencia Espacial Europea (ESA) (EMSA, 2018).

#### **4.1.2.8. AGENCIA EUROPEA DE LA GUARDIA DE FRONTERAS Y COSTAS (FRONTEX)**

Frontex<sup>53</sup> ayuda a los Estados miembros de la UE y los países asociados al espacio Schengen a gestionar sus fronteras exteriores<sup>54</sup> y contribuye a armonizar los controles fronterizos entre los países de la UE. La Agencia facilita la cooperación entre las autoridades fronterizas de cada país de la UE, ofreciendo apoyo técnico y experiencia. Esta agencia coordina, entre otras, las operaciones

---

<sup>50</sup> La EMSA tiene su sede en Lisboa (Portugal).

<sup>51</sup> En materia de ciberseguridad la EMSA organizó un evento en diciembre de 2017 titulado “*Workshop on Cyber Attack Prevention in the Maritime Domain*” en la que participaron destacadas personalidades e instituciones europeas (EMSA, 2017).

<sup>52</sup> En España, Puertos del Estado es el responsable de transmitir dicha información a la EMSA.

<sup>53</sup> El FRONTEX tiene su sede en Varsovia (Polonia).

<sup>54</sup> FRONTEX ha llevado a cabo distintas misiones en el Mediterráneo con el objetivo de controlar los flujos migratorios, como las operaciones *Poseidón* iniciada en Grecia en 2006, *Hera* en las Islas Canarias en 2006, *Minerva* e *Indalo* en el Estrecho de Gibraltar en 2012, *Tritón* en Italia iniciada en 2014 y substituida por *Themis* este año 2018 (Europa Press, 2018).

marítimas, pero depende de los estados miembros para que aporten guardias de fronteras, buques, aeronaves y otros recursos (Unión Europea, 2017).

#### **4.1.2.9. CENTRO DE ANÁLISIS Y OPERACIONES CONTRA EL TRÁFICO MARÍTIMO DE ESTUPEFACIENTES (MAOC-N)**

El MAOC-N<sup>55</sup> tiene como misión apoyar la lucha contra el narcotráfico en el dominio marítimo del Atlántico y el Mediterráneo, proporcionando un foro para la cooperación multilateral de las distintas autoridades policiales<sup>56</sup>, aduaneras, militares y marítimas de las naciones europeas participantes<sup>57</sup>, así como por un observador permanente de los Estados Unidos (MAOC-N, 2018).

#### **4.1.2.10. CENTRO DE SATÉLITES DE LA UNIÓN EUROPEA (SATCEN)**

El SatCen<sup>58</sup>, se encarga de proporcionar información a través de imágenes satelitales y aéreas a la UE en sus distintas misiones y operaciones de gestión de crisis, por lo tanto, tiene relación estrecha con el Servicio Europeo de Acción Exterior (EEAS), Frontex, la Agencia Europea de Defensa (EDA), la Agencia Espacial Europea (ESA) y los diferentes Estados miembros, entre otros estamentos (Unión Europea, 2018).

#### **4.1.2.11. AGENCIA EUROPEA DE DEFENSA (EDA)**

La EDA<sup>59</sup>, ayuda a sus Estados miembros a desarrollar sus recursos militares, fomentando la colaboración, poniendo en marcha nuevas iniciativas y presentando soluciones para mejorar las capacidades de defensa conjunta.

---

<sup>55</sup> El MAOC-N tiene su sede en Lisboa (Portugal).

<sup>56</sup> El MAOC-N mantiene una estrecha colaboración con Europol.

<sup>57</sup> España, Portugal, Reino Unido, Francia, Italia, Países Bajos e Irlanda.

<sup>58</sup> El SatCen tiene su sede en Torrejón de Ardoz.

<sup>59</sup> La EDA tiene su sede en Bruselas (Bélgica).

Una de estas iniciativas es el proyecto Maritime Situational Awareness (MSA), una solución técnica que permite la interacción entre los sistemas de información marítimos europeos evitando la duplicación de esfuerzos. El objetivo del proyecto es mejorar la imagen marítima reconocida común facilitando el intercambio de información y servicios marítimos operacionales, como posiciones de buques, vías, datos de identificación, chat o imágenes (Agencia Europea de Defensa (EDA), 2018).

### **4.1.3. INTERNACIONAL (FUERA DE LA UNIÓN EUROPEA)**

A nivel internacional la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a través de su Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) tiene activo el llamado Programa Global de Delitos Marítimos (GMCP) con el objetivo de luchar contra ellos. También ha dictado varias resoluciones en favor de la protección marítima, aunque en esta materia quien más ha regulado ha sido su dependiente en asuntos marítimos, es decir la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Convenio SOLAS en su capítulo XI-2 (Código ISPS), del Convenio SUA o los informes de la actividad pirática y los robos a mano armada perpetrados contra los buques contenidos en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS). Otras acciones destacables serían la regulación de la cuestión del polizonaje a través del Convenio FAL y otras acciones de cooperación como los Códigos de Conducta de Djibouti y Yaoundé.

Otro organismo internacional que ha acumulado méritos en la lucha contra el terrorismo marítimo y la piratería es la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) a través de su Mando Aliado de Operaciones, con la puesta en marcha de las misión *Sea Guardian* en el Mediterráneo, del NATO Shipping Center (NSC) como punto de información entre los buques mercantes y este estamento militar, y finalmente los ejercicios cívico-militares multinacionales Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS).

También diferentes Estados con marinas de guerra potentes están aportando un valor añadido de suma importancia en esta misión, como son la Armada de los

Estados Unidos de Norteamérica a través del Maritime Liaison Office (MARLO) o la Armada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a través del United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), las dos iniciativas encaminadas a facilitar el intercambio de información entre la flota mercante y la militar. Otra medida similar es el Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GOG) impulsada por la *Royal Navy* y la *Marine Nationale* de la República Francesa.

Por otra parte, se han firmado acuerdos de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques entre los países afectados, como por ejemplo el Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (RECAAP), en este caso para afrontar la problemática en el Estrecho de Malaca y Sudeste asiático.

Existen por otra parte organismos independientes como el IMB Piracy Reporting Centre que dedica sus esfuerzos a informar a las autoridades de los delitos cometidos en la mar. Dicho organismo es dependiente de la división marítima de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), el International Maritime Bureau (IMB).

#### **4.1.3.1. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) - PROGRAMA GLOBAL DE DELITOS MARÍTIMOS (GMCP)**

El Programa Global de Delitos Marítimos (GMCP) de Naciones Unidas, es la respuesta de la organización, a través de la UNODC<sup>60</sup>, para combatir la falta de seguridad de los marinos, la estabilidad de los países ribereños y el comercio internacional. Dicha iniciativa busca la interrupción de actividades delictivas en el mar, el fortalecimiento de la capacidad de aplicación de la ley marítima nacional y el tratamiento de las causas fundamentales de la delincuencia marítima en la tierra.

---

<sup>60</sup> La sede central de la UNODC se encuentra en Viena (Austria).

Este programa se encuentra en activo en el Golfo de Guinea y áreas colindantes, Cuerno de África y Océano Índico (ONU, 2018).

#### **4.1.3.2. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) - ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)**

La OMI<sup>61</sup> ha publicado varios códigos, convenios y recomendaciones en relación a la protección marítima, a través del Comité de seguridad marítima (MSC) y el Comité de facilitación (FAL).

##### **4.1.3.2.1. CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

El Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), en el Capítulo XI-2 sobre Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima, incluye el llamado Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) (Rodrigo De Larrucea, 2004; Robledano Esteban, 2016).

Dicho código contiene obligaciones frente a actos ilícitos en el ámbito marítimo aplicable a los buques dedicados a viajes internacionales: buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad; buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas de registro bruto (TRB) y unidades móviles de perforación mar adentro, así como a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Los principales objetivos del Código PBIP son:

---

<sup>61</sup> La OMI colabora estrechamente con Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Equipo Especial para la lucha contra el terrorismo de la Asamblea General de las Naciones Unidas (IMO, 2018d).

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima.
- Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección.
- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

Para lograr estos objetivos, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, las autoridades portuarias y las compañías navieras son requeridas, en virtud del Código PBIP, a designar personal y oficiales de protección<sup>62</sup> apropiados en cada buque, instalación portuaria y compañía naviera, que se ocuparán de las funciones de evaluación, así como de preparar e implantar planes de protección eficaces que puedan gestionar cualquier posible amenaza para la protección. La OMI es capaz de prestar apoyo a los Estados miembros que necesiten asistencia para implantar el Código, mediante los cursillos nacionales y regionales, seminarios y misiones de evaluación de las necesidades.

El código PBIP dispone de tres niveles de protección:

---

<sup>62</sup> Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), Oficial de protección del buque (OPB) y Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM).

- Nivel de protección 1 (normal): El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento. El nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.

- Nivel de protección 2 (reforzado): el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

- Nivel de protección 3 (excepcional): el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

El buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno Contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración (Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque) para ese buque. Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

#### **4.1.3.2.2. SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)**

La OMI publica informes de sucesos sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques a partir de los datos presentados por los Gobiernos miembros y las organizaciones internacionales pertinentes. Los primeros informes fueron publicados en 1982. Desde julio de 2002, la OMI publica informes de piratería y robos a mano armada mensuales y anuales que clasifican por separado los actos o tentativas de piratería (aguas internacionales) y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (aguas territoriales).

Los informes, que incluyen, entre otras cosas, los nombres y una descripción de los ataques, posición, y la fecha y hora de los sucesos, las consecuencias para la

tripulación, del buque o de la carga, y de las medidas adoptadas por la tripulación y las autoridades ribereñas, se distribuyen mensualmente, seguidos de un exhaustivo informe anual, publicado al principio del segundo trimestre del año posterior. Puede encontrarse más información sobre este tema en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GSIS) (IMO, 2018c).

#### **4.1.3.2.3. CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (CONVENIO SUA)**

Como resultado del suceso del Achille Lauro, en noviembre de 1985, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.584 (14) sobre “*Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques y la protección de sus pasajeros y tripulantes*”, y en 1986, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) publicó la Circular MSC/Circ.443 sobre “*Medidas para prevenir los actos ilícitos contra los pasajeros y las tripulaciones a bordo de los buques*”.

En Roma, en marzo de 1988, la Conferencia Internacional sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima adoptó el “*Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*”, denominado Convenio SUA. El objetivo principal del Convenio es garantizar que se imponen las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques. Entre otros actos ilícitos abarcados por el Convenio, las siguientes disposiciones se reseñan en el Artículo 3: apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos. Además, el Convenio obliga a los Gobiernos Contratantes a procesar o a conceder la extradición de los presuntos delincuentes (IMO, 2018b).

#### **4.1.3.2.4. CÓDIGO DE CONDUCTA DE DJIBOUTI Y CÓDIGO DE CONDUCTA DE YAOUNDÉ**

La OMI proporciona asistencia a los Estados miembros que se propongan

elaborar sus propias medidas nacionales o regionales para hacer frente a la amenaza de la piratería, los robos a mano armada contra los buques y otras actividades marítimas ilícitas, siempre y cuando se solicite. Éste fue el caso del Código de Conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti), acordado entre países pertenecientes o próximos al Océano Índico occidental y el Código de Conducta relativo a la represión de la piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y la actividad marítima ilícita en África occidental y central (Código de Conducta de Yaoundé) (OMI, 2018).

#### **4.1.3.2.5. OTROS CÓDIGOS, RECOMENDACIONES, DIRECTRICES Y ORIENTACIONES DE LA OMI EN ESTA MATERIA**

- A.1025(26): *Código de Prácticas para la investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada contra los buques.*

- MSC.1/Circ.1333: *Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.*

- MSC.1/Circ.1404: *Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.*

- MSC.1/Circ.1334: *Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.*

Respecto al uso de protección armada de carácter privado a bordo, la OMI desaconseja su uso y considera que es una decisión sometida a la ley de cada Estado de abanderamiento. Estas son las circulares de la Organización sobre la materia:

- MSC.1/Circ.1443: *Orientaciones provisionales para las compañías privadas de*

*protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.*

- MSC.1/Circ.1408: *Recomendaciones provisionales para los estados rectores de puertos y los estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.*

- MSC.1/Circ.1406/Rev.2: *Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.*

- MSC.1/Circ.1405/Rev.2: *Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.*

La ciberseguridad también fue tratada en 2016, por parte de la OMI mediante la guía MSC.1/Circ.1526 titulada “*Directrices Provisionales sobre la gestión del riesgo cibernético marítimo*” y su revisión MSC FAL.1/Circ.3 de 2017, donde la Organización reconoce la existencia de un riesgo real de ciberataques en el sector e instaba a las navieras a gestionar tales circunstancias.

En relación al polizonaje, la OMI considera que este “*puede tener graves consecuencias para los buques y, por extensión, al sector del transporte marítimo en su conjunto*” y adoptó la resolución FAL.13(42): “*Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver los casos de polizonaje*” dirigida a los Gobiernos miembros no contratantes del Convenio FAL y a aquellos Estados miembros que consideran imposible cumplir las prácticas recomendadas sobre el tema en el Convenio FAL<sup>63</sup> (IMO, 2018a).

---

<sup>63</sup> Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965, enmendado (Convenio de Facilitación).

### **4.1.3.3. ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLÁNTICO NORTE (OTAN) - MANDO ALIADO DE OPERACIONES (ACO)**

El ACO es responsable de la planificación y ejecución de todas las operaciones militares de la OTAN, operando a nivel estratégico, operacional y táctico desde el cuartel general de Mons en Bélgica (OTAN, 2018b).

#### **4.1.3.3.1. OPERACIÓN SEA GUARDIAN**

*Sea Guardian*<sup>64</sup>, es una operación marítima capaz de realizar una amplia gama de tareas de seguridad marítima. Actualmente, la operación brinda apoyo a la lucha contra el terrorismo y los tráficos ilícitos en la mar, y contribuye al desarrollo de la capacidad de seguridad marítima en el mar Mediterráneo, por ejemplo, ayudando a la Operación *Sophia* de la Unión Europea. Dicha misión está limitada a las aguas internacionales del Mar Mediterráneo y aproximaciones del Estrecho de Gibraltar (Ministerio de Defensa, 2018a; OTAN, 2018b).

#### **4.1.3.3.2. NATO SHIPPING CENTER (NSC)**

El NATO Shipping Center (NSC) es el punto de enlace entre los buques mercantes y la OTAN, en donde la Alianza proporciona información relevante de protección marítima a la flota civil que navega en áreas de riesgo. Este centro depende directamente del ACO (OTAN, 2018a).

#### **4.1.3.3.3. NAVAL CO-OPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)**

La OTAN impulsa el Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS) encaminado a proporcionar apoyo a los comandantes militares y a la marina mercante en tiempo de paz, tensión, crisis o conflicto.

El NCAGS puede ser útil para minimizar la afectación tráfico mercante en caso de

---

<sup>64</sup> La operación *Sea Guardian* está dirigida por el Cuartel General del Comando Marítimo Aliado (MARCOM) en Northwood (RU).

operaciones militares contra el terrorismo marítimo o la piratería, por ejemplo, obteniendo una imagen más completa de la actividad, los movimientos y las posiciones de los buques mercantes o llevando a cabo ejercicios con estamentos marítimos civiles.

En esta línea se publica la guía destinada a la industria mercante titulada “*Naval Co-Operation and Guidance for Shipping Manual (NCAGS) – Guide to Owners, Operators, Masters and Officers*” (OTAN, 2014).

#### **4.1.3.4. MARITIME LIAISON OFFICE (MARLO)**

La armada de EEUU dispone en Bahrein de la “Maritime Liaison Office” (MARLO) dedicada al intercambio de información de seguridad, entre la *US Navy*, los países pertenecientes a la CMF<sup>65</sup> y los buques mercantes que naveguen por el Océano Índico occidental, a través del Comando Central norteamericano (U.S. Naval Forces Central Command, 2018).

#### **4.1.3.5. UNITED KINGDOM MARITIME TRADE OPERATIONS (UKMTO)**

Este cuartel de operaciones establecido en Dubai administra un servicio llamado “Voluntary Reporting Areas” (VRAs) donde los capitanes de los buques mercantes que navegan por el Océano Índico, específicamente el Mar Rojo, el Golfo de Adén y el Mar Árabe, pueden reportar de forma voluntaria y regular, su posición por correo electrónico, para conocimiento de las distintas fuerzas navales ubicadas en la zona (United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO, 2018).

---

<sup>65</sup> Las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) es una agrupación naval multinacional, de la que España forma parte, que promueve la protección marítima mediante la lucha contra la piratería, el fomento de la cooperación regional y la promoción de un entorno marítimo seguro (Combined Maritime Forces (CMF), 2018).

#### **4.1.3.6. MARINE DOMAIN AWARENESS FOR TRADE – GULF OF GUINEA (MDAT-GOG)**

Creado en 2016 conjuntamente con la armada francesa, el MDAT-GoG<sup>66</sup> proporciona información relevante de seguridad a los buques mercantes en tránsito por el Golfo de Guinea. Se recomienda a estos buques reportar su posición mediante correo electrónico, utilizando el servicio “Voluntary Reporting Areas” (VRAs) (OceanusLive.org, 2018). La Marinha Portuguesa, mantienen en la Base Naval de Lisboa (Alfeite, Almada) un servicio de seguimiento al tráfico marítimo en su área nacional así como en esa zona denominado Comando Naval (COMAR), en noviembre de 2017 ha publicado una guía de ayuda en protección marítima para las tripulaciones, agentes y puertos portugueses.

#### **4.1.3.7. REGIONAL COOPERATION AGREEMENT ON COMBATING PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (RECAAP)**

Creada en 2006 como organismo supranacional en Singapur, es un acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Estrecho de Malaca y Sudeste asiático, mediante el intercambio oportuno y preciso de información. Malasia e Indonesia no forman parte del mismo, lo que le resta eficacia a la organización, por tener estos dos países ribereños una extensa línea costera y ser foco de piratería (Gil Pérez, 2018; ReCAAP, 2018).

#### **4.1.3.8. INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC) - INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)**

The ICC International Maritime Bureau (IMB) es una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (ICC). La IMB es una organización sin fines de lucro, establecida en 1981 para actuar como un punto focal en la lucha contra

---

<sup>66</sup> El MDAT-GoG dispone de dos sedes operativas: una en Brest (Francia) y otra en Portsmouth (RU).

todos los tipos de delitos marítimos y negligencias. El IMB tiene un memorando de entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas (WCO) y tiene la condición de observador con Interpol (ICPO).

La principal tarea de IMB es proteger la integridad del comercio internacional mediante la detección de fraudes y negligencias, descubrir nuevos métodos y tendencias criminales, y destacar otras amenazas al comercio.

Una de las principales áreas de especialización de la IMB es la supresión de la piratería. En 1992, debido al alarmante crecimiento del fenómeno, se fundó el IMB Piracy Reporting Centre en Kuala Lumpur (Malasia) dedicado a informar a las fuerzas del orden y a la industria en general sobre los actos piráticos más recientes (IMB Piracy Reporting Centre, 2018b).

## **4.2. EMPRESAS PRIVADAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA**

Al margen de la actuación de la fuerza militar contra actos piráticos, los buques mercantes deben utilizar medidas de protección que se han demostrado eficaces, como la presencia de guardias armados a bordo (Bauzá Abril, 2018).

Sin embargo la OMI *“desaconseja firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o de protección del buque”* (MSC/Circ.623) y además añade *“Los Estados de abanderamiento deberían desaconsejar vivamente la posesión y el uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección de un buque”* (MSC.1/Circ.1333) aunque reconoce que el uso de este tipo de seguridad privada ha sido aceptado por la industria marítima y en ciertas circunstancias también por los Estados de abanderamiento.

La OMI considera que es responsabilidad de los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños el decidir y regular el uso del llamado Personal Privado de Protección Armada (PPPA) a bordo de sus buques o en sus aguas territoriales, y

se ha limitado a redactar una serie de orientaciones<sup>67</sup> dirigidas a estas administraciones como también a los armadores, capitanes y a las empresas privadas de protección marítima.

Los buques civiles nacionales que han utilizado este medio de protección activo hasta ahora, han sido los grandes atuneros congeladores que faenan en el Océano Índico occidental y los buques que transportan mercancías peligrosas, emparados por el Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, y la Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre, de desarrollo de lo dispuesto en el citado reglamento.

En ellas se establece *“la prestación de los servicios de seguridad con armas de guerra, por vigilantes de seguridad en buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes, o para ambos”* o que las empresas de seguridad privada<sup>68</sup> contratadas serán *“empresas de seguridad de ámbito estatal, autorizadas para la prestación de servicios y actividades de vigilancia y protección de personas y bienes e inscritas en el registro correspondiente del Ministerio del Interior, que cuenten con vigilantes de seguridad debidamente habilitados y*

---

<sup>67</sup> MSC.1/Circ.1443 *Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo;*

MSC.1/Circ.1408 *Recomendaciones provisionales para los estados rectores de puertos y los estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo;*

MSC.1/Circ.1406/Rev.2 *Recomendaciones provisionales revisadas para los estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo;*

MSC.1/Circ.1405/Rev.2 *Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.*

<sup>68</sup> En España, entre otras, destacan Grupo EULEN, Grupo OMBUDS y UC GLOBAL Security Consulting.

*adiestrados en el manejo de las armas de guerra”.*

La empresa armadora que requiera de dichos servicios deberá solicitarlo ante el Ministerio del Interior (Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil – Unidad Central de Seguridad Privada de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana del Cuerpo Nacional de Policía) (García Franco, 2013).

Por otra parte, el documento BMP5 publicado conjuntamente por la BIMCO, INTERTANKO, International Chamber of Shipping (ICS), entre otros<sup>69</sup>, incluye una guía orientativa sobre el empleo de estas compañías a bordo.

El BMP5 no recomienda la contratación de personal armado por defecto y recuerda que el empleo de personal desarmado puede ser de utilidad si se coordina con las autoridades del país ribereño, como pueden ser sus cuerpos y fuerzas de seguridad. Asimismo, argumenta que los guardias deberán tener en consideración que la autoridad a bordo es el capitán y que la tripulación no deberá manejar o usar armas de fuego (BIMCO, ICS, 2018).

En el Anexo IV, se adjunta la información de contacto con otras organizaciones civiles.

---

<sup>69</sup> Para los buques pesqueros se ha contado con la colaboración de las entidades españolas OPAGAC (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores) y ANABAC (Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores).

## **CAPÍTULO V: LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL APLICABLE**

## 5.1. LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL APLICABLE

A continuación, se expone la normativa aplicable más relevante en materia de Protección Marítima, en el Reino de España, en el seno de la Unión Europea y en el ámbito del Derecho Marítimo Internacional.

### 5.1.1. REINO DE ESPAÑA

ÁMBITO	NORMATIVA
Estrategia de seguridad	Real Decreto 1008/2017, de 1 de diciembre, por el que se aprueba la Estrategia de Seguridad Nacional 2017.
Estrategia de seguridad	Acuerdo de 5 de diciembre de 2013, por el que se adopta la iniciativa para la creación del Comité Especializado de Seguridad Marítima, constituido bajo la denominación de Consejo Nacional de Seguridad Marítima.
Estrategia de seguridad	Orden PRA/34/2018, de 22 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional, por el que se regula el Consejo Nacional de Seguridad Marítima.
Seguridad ciudadana	Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
Seguridad ciudadana	Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional.
Seguridad ciudadana	Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana.
Seguridad ciudadana	Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de Seguridad Nacional.
Protección puertos / marina mercante	Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
Protección puertos / marina mercante	Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, por el que se garantiza la prestación de los servicios portuarios esenciales de la competencia de Puertos del Estado, Autoridades Portuarias y sociedades de estiba y desestiba.
Protección puertos / marina mercante	Orden del Ministro de Fomento de 17 de junio de 2004, en relación con la protección

ÁMBITO	NORMATIVA
	de las instalaciones portuarias.
Protección puertos / marina mercante	Plan Permanente de Seguridad Antiterrorista en los Puertos y Transporte Marítimo 14/09/2006, de la Secretaría de Estado de Seguridad.
Protección puertos / marina mercante	Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.
Protección puertos / marina mercante	Real Decreto 1737/2010, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
Protección puertos / marina mercante	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
Protección puertos / marina mercante	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
Tráfico marítimo	Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
Infraestructuras críticas	Ley 08/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de infraestructuras críticas.
Infraestructuras críticas	Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.
Seguridad privada	Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada.
Seguridad privada	Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del

ÁMBITO	NORMATIVA
	Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, y la Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre, de desarrollo de lo dispuesto en el citado reglamento.
Seguridad privada	Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada.
Seguridad privada	Orden DEF/467/2011, de 2 de marzo, por la que se aprueban las Normas para la colaboración del Ministerio de Defensa en la formación de los vigilantes de seguridad privada encargados de la prestación del servicio de seguridad en buques que naveguen bajo bandera española y para el apoyo logístico en el transporte del material imprescindible empleado en su servicio.
Seguridad privada	Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.
Mar territorial	Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial.
Aduanas	Decreto 1002/1961, de 22 de junio, por el que se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando.
Aduanas	Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, por el que se reestructura y adscribe directamente el Servicio de Vigilancia Aduanera.
Inmigración irregular / Polizones	Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.
Inmigración irregular / Polizones	Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.
Inmigración irregular / Polizones	Instrucciones conjuntas de la Dirección General de la Policía y la Guardia Civil, Dirección General de Política Interior y la Dirección General de Inmigración, sobre tratamiento de polizones extranjeros de 28

ÁMBITO	NORMATIVA
	de noviembre 2007.

### 5.1.2. UNIÓN EUROPEA (UE)

ÁMBITO	NORMATIVA
Estrategia de seguridad	Estrategia de Seguridad de la Unión Europea adoptada por el Consejo Europeo el 12 de diciembre de 2003.
Estrategia de seguridad	Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea adoptada por el Consejo de Asuntos Generales el 24 de junio de 2014.
Estrategia de seguridad	Conclusiones sobre la aplicación de la Estrategia Global de la UE en materia de Seguridad y Defensa adoptada por el Consejo de la Unión Europea el 14 de noviembre de 2016.
Seguridad ciudadana	Acto del Consejo, de 26 de julio de 1995, relativo al establecimiento del Convenio, basado en el artículo K.3 del Tratado de la Unión Europea, por el que se crea una Oficina Europea de Policía (Convenio Europol).
Seguridad ciudadana	2001/79/PESC Decisión del Consejo, de 22 de enero de 2001, por la que se crea el Comité Militar de la Unión Europea.
Seguridad ciudadana	2004/551/PESC Acción común del Consejo, de 12 de julio de 2004, relativa a la creación de la Agencia Europea de Defensa.
Protección puertos / marina mercante	Reglamento (CE) 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
Protección puertos / marina mercante	Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.
Protección puertos / marina mercante	Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de

ÁMBITO	NORMATIVA
	2005 sobre mejora de la protección portuaria.
Protección puertos / marina mercante	Reglamento (CE) 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008 por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.
Protección puertos / marina mercante	Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.
Protección puertos / marina mercante	Recomendaciones 2010/159/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medias de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra buques.
Tráfico marítimo	Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009 por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
Control fronteras	Reglamento (CE) 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen).
Control fronteras	Reglamento (UE) 1168/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011 que modifica el Reglamento (CE) 2007/2004 del Consejo, por el que se crea una Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea.
Control fronteras	Reglamento (UE) 1052/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de

ÁMBITO	NORMATIVA
	2013 por el que se crea un Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (Eurosur).
Control fronteras	Reglamento (UE) n ° 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014 por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea.
Operaciones	Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta).
Operaciones	Decisión (PESC) 2016/1637 del Comité Político y de Seguridad, de 6 de septiembre de 2016, relativa al comienzo de la operación militar de la Unión Europea en el Mediterráneo central meridional (operación EUNAVFOR MED SOPHIA) para contribuir al embargo de armas de las Naciones Unidas en alta mar frente a las costas de Libia.

### 5.1.3. INTERNACIONAL (FUERA DE LA UNIÓN EUROPEA)

ÁMBITO	NORMATIVA
Mar territorial	ONU Convención sobre mar territorial y zona contigua 29/04/58.
Mar territorial	ONU Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR/UNCLOS) 10/12/82.
Seguridad de la navegación	OMI Convención internacional para la

ÁMBITO	NORMATIVA
	seguridad de la vida humana en el mar (SEVIMAR/SOLAS) 25/05/80.
Seguridad de la navegación	Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.
Seguridad de la navegación	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR).
Protección puertos / marina mercante	OMI Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS/ISM) 04/11/93.
Protección puertos / marina mercante	OMI Resolución A.924(22) Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques 20/11/01.
Protección puertos / marina mercante	OMI OIT MESSHP/2003/14 Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos 12/03.
Protección puertos / marina mercante	OMI Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP/ISPS) 01/07/04.
Protección puertos / marina mercante	OMI Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA) 14/10/05.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.1/Circ.1332 Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia 16/06/09.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.1/Circ.1333 Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques 26/06/09.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.1/Circ.1334 Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques 23/6/09.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.1/Circ.1335 Mejores prácticas de

Protección puertos / marina mercante	gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaboradas por el sector 29/09/09.
Protección puertos / marina mercante	OMI Resolución A.1025(26) Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques 02/12/09.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.305 (87) Directrices sobre los procedimientos operacionales para la transmisión de información sobre seguridad marítima relativa a actos de piratería y operaciones y medidas para luchar contra la piratería 17/05/10.
Protección puertos / marina mercante	OMI MSC.1/Circ.1404 Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. 23/05/11.
Tráfico de drogas	ONU Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas 20/12/88.
Tráfico de drogas	OMI MSC 228(82) Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional 07/12/06.
Tráfico marítimo	OMI Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL) 09/04/65.
Inmigración irregular / Polizones	ONU Declaración Universal de los Derechos Humanos 10/12/48.
Inmigración irregular / Polizones	Convención de Ginebra sobre el estatuto de refugiado de 1951.
Inmigración irregular / Polizones	Convenio de Bruselas sobre polizones de 1957.
Inmigración irregular / Polizones	OMI MSC 167(78) Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar 20/05/04.
Inmigración irregular / Polizones Inmigración irregular / Polizones	OMI Resolución FAL 11/37 Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de

	responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje 09/10/11.
Ciberseguridad	OMI MSC 428(98) Gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en los sistemas de gestión de la seguridad 16/06/17.
Ciberseguridad	OMI MSC FAL.1/Circ.3 Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos 05/07/17.
Personal Privado de Protección Armada (PPPA)	OMI MSC.1/Circ.1408 Recomendaciones provisionales para los estados rectores de puertos y los estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo 16/09/11.
Personal Privado de Protección Armada (PPPA)	OMI MSC.1/Circ.1443 Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo 25/05/12.
Personal Privado de Protección Armada (PPPA)	OMI MSC.1/Circ.1406/Rev.2 Recomendaciones provisionales revisadas para los estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo 25/05/12.
Personal Privado de Protección Armada (PPPA)	OMI MSC.1/Circ.1405/Rev.2 Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo 25/05/12.

## **CAPÍTULO VI: TRABAJO DE CAMPO**

## **6.1. CUESTIONES PLANTEADAS A MARINOS MERCANTES ESPAÑOLES QUE HAN NAVEGADO POR ZONAS MARÍTIMAS DE RIESGO**

Se decide realizar 7 entrevistas a alumnos y oficiales de puente que naveguen en diferentes tipos de buques y en zonas de riesgo, para obtener una visión más realista de la protección marítima de nuestros marinos civiles. Estas entrevistas son totalmente anónimas, por lo que no aparecen ni los nombres de los entrevistados ni los nombres de las compañías navieras. Las preguntas que se formulan a los tripulantes son las siguientes:

¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

¿Tenéis algún protocolo de actuación?

Este muestreo se encuentra en el Anexo I.

## **CONCLUSIONES**

**PRIMERA:** Al margen de las numerosas iniciativas gubernamentales encaminadas a proteger a los marinos mercantes, la medida más eficaz de protección a bordo es la presencia de vigilancia armada. Aunque la OMI no recomienda su uso, si reconoce el uso generalizado por parte de las compañías marítimas. Indonesia, Malasia e Nigeria no permiten el uso de este tipo de protección en sus aguas territoriales. Los buques de bandera española están emparados por el Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre.

**SEGUNDA:** La protección marítima a bordo, se verá sumamente incrementada si los capitanes y oficiales prestan la máxima colaboración con las marinas de guerra desplegadas en su zona de navegación, recibiendo información de seguridad y reportando la posición de la forma más regular posible a través de los canales establecidos con estas. No se debe dudar la utilización del botón SSAS, en caso de necesidad.

**TERCERA:** La mayoría de los países ribereños donde se cometen actos ilícitos contra buques y sus tripulantes, tienden a prestar una colaboración poco sólida, sea por falta de medios, por falta de voluntad, por rechazo a la cooperación extranjera o simplemente por formar parte de la estructura delictiva, lo cual no ayuda a disminuir el riesgo sino todo lo contrario. Singapur es una clara excepción.

**CUARTA:** Los riesgos de protección marítima aumentan de forma muy substancial en zonas costeras, fondeaderos y puertos, que es donde se producen la mayoría de los ataques ilícitos marítimos, por lo que es indispensable el uso del Código ISPS y de los procedimientos establecidos por la naviera. Las rondas de seguridad continuas, la presencia de alambres de espino, el cierre de los accesos al buque y la colaboración con las autoridades portuarias pueden disminuir estos riesgos.

**QUINTA:** La obligación legal del rescate de personas en la Mar, contemplado ampliamente en el Derecho Marítimo Internacional, puede generar situaciones de desamparo a capitanes y oficiales, si el Estado responsable de la zona SAR no cumple con sus obligaciones en materia de salvamento o niega el desembarque

de los migrantes en sus puertos, sea por motivos políticos, por motivos relacionados con su legislación nacional en materia de inmigración, o directamente por incumplimiento de Declaración Universal de Derechos Humanos y de otros Convenios internacionales. Por otra parte, pero en el marco de la misma problemática, la presencia de polizones a bordo puede generar problemas legales a los capitanes y oficiales si no se comunica la presencia de estos a bordo, a las autoridades inmediatamente.

**SEXTA:** La ciberseguridad a bordo, se verá mermada si no establecen unas normas claras por parte de la compañía naviera o del capitán del buque, en relación a la conexión de dispositivos electrónicos personales de la tripulación con los sistemas de navegación o equipos informáticos de administración o acciones de mantenimiento del software, que podrían infectar a los mismos de forma accidental. Así mismo el uso mayor del Radar en detrimento del ECDIS aumenta la seguridad de la navegación en caso de manipulación del sistema GPS por parte de organizaciones criminales. Los buques no tripulados que vienen, serán un reto para el “*cyber security*” marítimo que esperemos, para la seguridad de todos, se pueda alcanzar.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Agencia Europea de Defensa (EDA) (2018) *Agencia Europea de Defensa (EDA)*. Disponible en: [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eda\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eda_es) (Accedido: 9 de agosto de 2018).

ANAVE (2018) *Empresas Navieras 2018*. Madrid.

Armada Española (2018a) *El buque "Castilla" parte de Rota para incorporarse a la operación Atalanta*. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2018--07--NT-085-CASTILLA-ATALANTA-es?\\_selectedNodeID=3475086&\\_pageAction=selectItem](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2018--07--NT-085-CASTILLA-ATALANTA-es?_selectedNodeID=3475086&_pageAction=selectItem) (Accedido: 6 de septiembre de 2018).

Armada Española (2018b) *El Patrullero "Centinela" (P-72) desplegará en la Costa Occidental de África y Golfo de Guinea*. Disponible en: [http://armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2015--09--NT-177-DESPLIEGUE-AFRICA-CENTINELA-es?\\_selectedNodeID=2296023&\\_pageAction=selectItem](http://armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2015--09--NT-177-DESPLIEGUE-AFRICA-CENTINELA-es?_selectedNodeID=2296023&_pageAction=selectItem) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Armada Española (2018c) *La fragata "Numancia" parte de Rota para integrarse en la operación EUNAVFOR MED "SOPHIA"*. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2018--05--NT-052-NUMANCIA-SOPHIA-es?\\_selectedNodeID=3329085&\\_pageAction=selectItem](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang-es/00noticias--2018--05--NT-052-NUMANCIA-SOPHIA-es?_selectedNodeID=3329085&_pageAction=selectItem) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Bárbulo, T. (2007) «El barco de Salvamento navega con los naufragos de Malta a Tarragona», *El País*, 1 junio. Disponible en: [https://elpais.com/diario/2007/06/01/espana/1180648820\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2007/06/01/espana/1180648820_850215.html) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

- Bauzá Abril, B. (2018) *El Índico occidental: un esplendor fallido*, *Documentos de Seguridad y Defensa Mares violentos*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Bergqvist H, L. (2014) «The ISPS Code and Maritime Terrorism», *The Marine Executive*, 17 julio. Disponible en: [https://maritime-executive.com/article/The-ISPS-Code-and-Maritime-Terrorism-2014-07-17#gs.w\\_slwyQ](https://maritime-executive.com/article/The-ISPS-Code-and-Maritime-Terrorism-2014-07-17#gs.w_slwyQ) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- BIMCO, ICS, P&I Clubs (2018) *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*. 1.<sup>a</sup> ed. Witherby Publishing Group Ltd. Disponible en: [www.GOV.uk/UKHO](http://www.GOV.uk/UKHO) (Accedido: 27 de agosto de 2018).
- BIMCO, ICS, P&I Clubs (2018) *BMP5 - Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea* No Title. 5.<sup>a</sup> ed. Editado por Witherbys.com. Edinburgh, EH54 8SB Scotland, UK: Witherby Publishing Group Ltd. Livingston. doi: [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/06/Intercargo-Best-Management-Practices-to-Deter-Piracy-and-Enhance-Maritime-Security-in-the-Red-Sea-Gulf-of-Aden-Indian-Ocean-and-Arabian-Sea-2018\\_06.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/06/Intercargo-Best-Management-Practices-to-Deter-Piracy-and-Enhance-Maritime-Security-in-the-Red-Sea-Gulf-of-Aden-Indian-Ocean-and-Arabian-Sea-2018_06.pdf).
- Boluda Corporación Marítima (2018) *Boluda Corporación Marítima*. Disponible en: <https://www.boluda.com.es/es/inicio/> (Accedido: 18 de agosto de 2018).
- Buesa, C. (2007) «La gesta del “Montfalcó” al lograr salvar a los 26 “sin papeles” de Costa de Marfil», *El Periódico Mediterráneo*, 2 junio. Disponible en: [http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/sociedad/gesta-montfalco-lograr-salvar-26-sin-papeles-costa-marfil\\_301977.html](http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/sociedad/gesta-montfalco-lograr-salvar-26-sin-papeles-costa-marfil_301977.html) (Accedido: 17 de agosto de 2018).
- Cadena de Suministro (2016) «Bimco publica una guía sobre ciberseguridad en los buques», *Cadena de Suministro*, 20 enero. Disponible en: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/bimco-publica-una-guia-sobre->

ciberseguridad-en-los-buques/ (Accedido: 6 de septiembre de 2018).

Cadena de Suministro (2018) «La Unión Europea revisa su estrategia marítima de seguridad», *Cadena de Suministro*, 28 junio. Disponible en: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-union-europea-revisa-su-estrategia-maritima-de-seguridad/> (Accedido: 29 de agosto de 2018).

Cadena SER (2008) «Liberados los 26 tripulantes del “Playa Bakio” secuestrados en Somalia», *Cadena SER*, 24 abril. Disponible en: [http://cadenaser.com/ser/2008/04/26/espana/1209167419\\_850215.html](http://cadenaser.com/ser/2008/04/26/espana/1209167419_850215.html) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Cadena SER (2017) «Disparos al aire de una patrullera libia contra el barco de una ONG española», 8 agosto. Disponible en: [http://cadenaser.com/ser/2017/08/08/sociedad/1502187532\\_142901.html](http://cadenaser.com/ser/2017/08/08/sociedad/1502187532_142901.html) (Accedido: 17 de agosto de 2018).

Central Intelligence Agency (2014) *The World Factbook*, *Central Intelligence Agency*. Disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html> (Accedido: 16 de agosto de 2018).

CNPIC (2018) *Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad (CNPIC)*. Disponible en: <http://www.cnpic.es/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Combined Maritime Forces (CMF) (2018) *Combined Maritime Forces (CMF) – A 33-nation naval partnership*. Disponible en: <https://combinedmaritimeforces.com/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

El Comercio (2015) «Pisco: encuentran 211 kilos de droga en buque que iba a México», 9 septiembre. Disponible en: <https://elcomercio.pe/peru/ica/pisco-encuentran-211-kilos-droga-buque-iba-mexico-211141> (Accedido: 19 de agosto de 2018).

El Confidencial Digital (2012) «Rezaba a Dios para que enviase ángeles a salvarnos y vino la armada española». Testimonio de uno de los rehenes rescatados de piratas somalíes por el patrullero 'Infanta Elena', *El Confidencial Digital*, 5 mayo. Disponible en: <https://www.elconfidencialdigital.com/articulo/defensa/Rezaba-Dios-Testimonio-Infanta-Elena/20120505010000065284.html> (Accedido: 19 de agosto de 2018).

El Confidencial Digital (2016) «Ataque con lanzacohetes contra un metanero español en Yemen», *El Confidencial Digital*, 4 noviembre. Disponible en: <https://www.elconfidencialdigital.com/articulo/defensa/Ataque-lanzacohetes-metanero-espanol-Yemen/20161103181634083370.html> (Accedido: 16 de agosto de 2018).

El Confidencial (2018) «Un total de 18.200 migrantes han llegado a España por mar desde junio», *El Confidencial*, 19 agosto. Disponible en: [https://www.elconfidencial.com/espana/2018-08-19/18200migrantes-llegan-espana-por-mar-dos-ultimos-meses\\_1606005/](https://www.elconfidencial.com/espana/2018-08-19/18200migrantes-llegan-espana-por-mar-dos-ultimos-meses_1606005/) (Accedido: 21 de agosto de 2018).

Consejo de la Unión Europea (2018) «Operación Atalanta de la EU NAVFOR en Somalia: el Consejo prorroga la operación y decide sobre el cuartel general y el comandante de la operación - Consilium», *Comunicado de Prensa 485/18*, 30 julio. Disponible en: <http://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2018/07/30/eunavfor-somalia-operation-atalanta-council-decides-on-new-headquarters-and-new-head-of-operation/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Consejo de Ministros (2018) «Creación de un mando único operativo para coordinar las actuaciones frente a la inmigración irregular en la zona del Estrecho de Gibraltar [Consejo de Ministros]», *Comunicado de Prensa*, 3 agosto. Disponible en: [http://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/030818cm\\_mandoestrecho.aspx](http://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/030818cm_mandoestrecho.aspx)

(Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Consejo de Seguridad Nacional (2017) *Estrategia de Seguridad Nacional 2017*. Editado por Presidencia del Gobierno. Madrid: Departamento de Seguridad Nacional. Disponible en: [http://www.dsn.gob.es/sites/dsn/files/Estrategia\\_de\\_Seguridad\\_Nacional\\_ESN\\_Final.pdf](http://www.dsn.gob.es/sites/dsn/files/Estrategia_de_Seguridad_Nacional_ESN_Final.pdf) (Accedido: 23 de agosto de 2018).

Consejo Europeo (2018) *Maritime Security Strategy*. Disponible en: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_es](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_es) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Consigmar (2018) «Seguridad cibernética en el mar: amenazas reales», *Consignaciones Marítimas Internacionales*, 4 abril. Disponible en: <http://consigmar.com/seguridad-cibernetica-en-el-mar-amenazas-reales/> (Accedido: 22 de agosto de 2018).

CSSN (2018) *CSSN - Caribbean Safety and Security Net - Crimes Against Yachts*. Disponible en: <https://safetyandsecuritynet.org/> (Accedido: 18 de agosto de 2018).

DAVA (2018) *Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera - Agencia Tributaria*. Disponible en: [https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La\\_Agencia\\_Tributaria/Aduanas\\_e\\_Impuestos\\_Especiales/\\_Presentacion/La\\_Aduana\\_espanola/\\_INFORMACION/Conocenos/\\_INFORMACION/Organigrama/Servicios\\_centrales/Direccion\\_Adjunta\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera\\_a\\_.shtml](https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/La_Aduana_espanola/_INFORMACION/Conocenos/_INFORMACION/Organigrama/Servicios_centrales/Direccion_Adjunta_de_Vigilancia_Aduanera_a_.shtml) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Defensa.com (2017) *La fragata saudí fue víctima de embarcaciones controladas a distancia-noticia defensa.com - Noticias Defensa Africa-Asia-Pacífico*. Grupo EDEFA S.A. Disponible en: <https://www.defensa.com/africa-asiapacifico/fragata-saudi-fue-victima-embarcacion-controlada-distancia-irani> (Accedido: 19 de agosto de 2018).

Departamento de Seguridad Nacional (2018) *Consejo Nacional de Seguridad Marítima*. Disponible en: <http://www.dsn.gob.es/ca/sistema-seguridad-nacional/comités-especializados/consejo-nacional-seguridad-marítima> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Desalambre (2018) «Italia inmoviliza el barco español de rescate de inmigrantes Open Arms “por promoción de la migración ilegal”», *eldiario.es*, 18 marzo. Disponible en: [https://www.eldiario.es/desalambre/Italia-inmoviliza-inmigrantes-Open-Arms\\_0\\_751375298.html](https://www.eldiario.es/desalambre/Italia-inmoviliza-inmigrantes-Open-Arms_0_751375298.html) (Accedido: 17 de agosto de 2018).

Dirección General de la Guardia Civil (2018a) *Estructura y Organización*. Disponible en: <http://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/estructuraorganizacion/index.html> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Dirección General de la Guardia Civil (2018b) *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)*. Disponible en: <http://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Dirección General de la Policía (2018) *Página oficial de la DGP-CNP*. Disponible en: <https://www.policia.es/cnp/cnp.html> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Dirección General de la Policía - Grupo Especial de Operaciones (GEO) (2018) *Operaciones en territorio internacional*. Disponible en: [https://www.policia.es/org\\_central/dao/geo/op\\_extran.html](https://www.policia.es/org_central/dao/geo/op_extran.html) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Dirección General de Protección Civil y Emergencias (2018a) «Comienza la Operación Paso del Estrecho 2018, el mayor movimiento de personas y vehículos en Europa en tan corto espacio de tiempo», *Dirección General de Protección Civil y Emergencias*, 15 junio. Disponible en: [http://www.proteccioncivil.es/operaciones/pasoestrecho/prensa//asset\\_publisher/ThZiDlf1Vlic/content/1](http://www.proteccioncivil.es/operaciones/pasoestrecho/prensa//asset_publisher/ThZiDlf1Vlic/content/1)

5-06-2018-comienzo-la-operacion-paso-del-estrecho-2018-el-mayor-movimiento-de-personas-y-vehiculos-en-europa-en-tan-corto-espacio-de-tiempo?inheritRedire (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Dirección General de Protección Civil y Emergencias (2018b) *Presentación Operación Paso del Estrecho 2018*. Disponible en: <http://www.proteccioncivil.es/operaciones/pasoestrecho/presentacion> (Accedido: 16 de julio de 2018).

Echeverría, C. (2017) «El empleo del mar en las estrategias de las organizaciones terroristas», *Instituto Español de Estudios Estratégicos - Documento Opinión*, (131), pp. 1-15.

EFE (2001) «Sir Peter Blake, asesinado por unos piratas amazónicos», *elmundo.es*, 6 diciembre. Disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundodeporte/2001/12/06/masdeporte/1007655912.html> (Accedido: 18 de agosto de 2018).

EFE (2017) «Proactiva Open Arms acusa a la guardia libia de disparar al aire para alejar su barco de rescate», *eldiario.es*, 8 agosto. Disponible en: [https://www.eldiario.es/desalambre/Italia-Proactiva-Open-Arms-Lampedusa\\_0\\_673682729.html](https://www.eldiario.es/desalambre/Italia-Proactiva-Open-Arms-Lampedusa_0_673682729.html).

Ejército de Tierra (2018) *Misiones Internacionales*. Disponible en: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ll=13.581921000000008%2C57.128906000000003&spn=78.759614%2C153.632813&hl=es&t=h&oe=utf8&msa=0&z=3&source=embed&ie=UTF8&mid=1HdHbqB7xzl5eNRgSsclH6Of9Q0w> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Ejército del Aire (2018) *Misiones Exteriores - Atalanta (Yibuti)*. Disponible en: <http://www.ejercitodelaire.mde.es/EA/ejercitodelaire/es/misiones/externor/atalanta-yibuti/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Empresa Naviera Elcano S.A. (2017) *Informe Anual 2017*. Madrid. Disponible en:

[http://www.navieraelcano.com/ckeditor/kcfinder/upload/files/InformeAnual2017 DEF%281%29.pdf](http://www.navieraelcano.com/ckeditor/kcfinder/upload/files/InformeAnual2017DEF%281%29.pdf) (Accedido: 12 de agosto de 2018).

EMSA (2017) *Workshop on Cyber Attack Prevention in the Maritime Domain - EMSA - European Maritime Safety Agency*. Disponible en: <http://emsa.europa.eu/workshops-a-events/188-workshops.html> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

EMSA (2018) *Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)*. Disponible en: [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_es) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Equasis (2018) *Equasis - Home Page*. Disponible en: <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage?fs=ConditionsRegistration> (Accedido: 6 de septiembre de 2018).

EUNAVFOR MED (2018) *Operation Sophia*. Disponible en: <https://www.operationsophia.eu/about-us/> (Accedido: 27 de agosto de 2018).

Europa Press (2010) «Desarticulada una organización que introducía hachís a través del ferry Tánger-Algeciras», *20 Minutos*, 7 enero. Disponible en: <https://www.20minutos.es/noticia/601445/0/> (Accedido: 20 de agosto de 2018).

Europa Press (2016) «El negocio del tráfico de personas en Europa», *Europa Press*, 17 mayo. Disponible en: <http://www.europapress.es/internacional/noticia-llegada-refugiados-europa-genero-beneficios-6000-millones-mafias-20160517153645.html> (Accedido: 21 de agosto de 2018).

Europa Press (2018) «Frontex lanza “Themis”, una nueva operación en el Mediterráneo que no obliga a trasladar a los rescatados a Italia», 1 febrero. Disponible en: <http://www.europapress.es/internacional/noticia->

frontex-lanza-themis-nueva-operacion-mediterraneo-no-obliga-trasladar-rescatados-italia-20180201193708.html (Accedido: 29 de agosto de 2018).

European External Action Service (2018) *European Union External Action*. Disponible en: [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

European Union External Action (2018) *EUCAP Somalia*. Disponible en: <https://www.eucap-som.eu/fact-sheet/> (Accedido: 27 de agosto de 2018).

Fernández, F. (2016) «Palangreros gallegos denuncian una persecución a la flota en Santo Tomé», *La Voz de Galicia*, 11 agosto. Disponible en: [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2016/08/11/palangreros-gallegos-denuncian-persecucion-flota-santo-tome/0003\\_201608G11P25991.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2016/08/11/palangreros-gallegos-denuncian-persecucion-flota-santo-tome/0003_201608G11P25991.htm) (Accedido: 24 de julio de 2018).

Figueredo Enrique (2016) «El hachís de la yihad», *La Vanguardia*, 18 septiembre. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20160918/41390896375/el-hachis-de-la-yihad.html> (Accedido: 20 de agosto de 2018).

Fomento, M. de (2018) *Lista Oficial de Buques 2017*. 1ª. Editado por Secretaría General Técnica. Disponible en: [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es).

Fuente Cobo, I. (2015) *Yemen, o como convertirse en Estado fallido, Panorama geopolítico de los conflictos 2015*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

García Barrios, L. (2017) «La importancia de la ciberseguridad en el sector marítimo», *Rotación Revista mensual de la industria naval, marítima y pesquera - - Grupo TPI*, pp. 20-25. Disponible en: [www.rotacionhoy.es](http://www.rotacionhoy.es).

García Franco, M. Á. (2013) *El Ministerio de Defensa y sus competencias sobre*

*asuntos marítimos*. Universidade da Coruña.

Gil de Sola, E. (2017) *El sistema NCAGS y la protección del Tráfico Marítimo Civil*. Universidad Politécnica de Cataluña.

Gil Pérez, J. (2018) *Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca: factores de inestabilidad*, *Documentos de Seguridad y Defensa Mares violentos*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Gómez, M. (2016) «Apuntes de ciberseguridad marítima», *Garrigues Opina*, 1 febrero. Disponible en: [http://www.garrigues.com/latam/es\\_ES/noticia/apuntes-de-ciberseguridad-maritima](http://www.garrigues.com/latam/es_ES/noticia/apuntes-de-ciberseguridad-maritima) (Accedido: 8 de septiembre de 2018).

González del Miño, P. (2018) *El Mediterráneo y la migración ilegal. El tráfico humano*, *Documentos de Seguridad y Defensa Mares violentos*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

González, M. (2012) «Los piratas atacan por error un buque de guerra español», *El País*, 13 enero. Disponible en: [https://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215_850215.html) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Hidalgo García, M. del M. (2015) *Los desafíos a la seguridad en el estrecho de Malaca: la piratería y el terrorismo marítimo*, *Panorama geopolítico de los conflictos 2015*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Hourel, K., Finn, T. y Powell, S. (2017) «Oil tanker attacked in key shipping lane off Yemen», *Reuters*, 31 mayo. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-yemen-shipping-attack-idUSKBN18R2N9> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

- ICC International Maritime Bureau (2017) *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2017 Annual Report*. Editado por ICC International Maritime Bureau. London E1W 1NG United Kingdom. Disponible en: <https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> (Accedido: 15 de agosto de 2018).
- IMB Piracy Reporting Centre (2018a) *IMB Piracy & Armed Robbery Map 2018, ICC Commercial Crime Services (CCS)*. Disponible en: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMB Piracy Reporting Centre (2018b) *IMB Piracy Reporting Centre*. Disponible en: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMO (2018a) *Convenio FAL*. Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/ConventionsCodesGuidelines/Pages/Default.aspx> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMO (2018b) *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA)*. Disponible en: <http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/sua-treaties.aspx> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMO (2018c) *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*. Disponible en: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMO (2018d) *Protección Marítima*. Disponible en: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- IMO (2018e) *Riesgo cibernético marítimo*. Disponible en: [http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide\\_to\\_Maritime\\_Security/Pagi](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pagi)

nas/Cyber-security.aspx (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Jiménez, Y. (2006) «Héroes por accidente», *elmundo.es*, 23 julio. Disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2006/07/20/solidaridad/1153414175.html> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Junquera, N. (2009) «Los piratas apresan un atunero español», *El País*, 3 octubre. Disponible en: [https://elpais.com/diario/2009/10/03/espana/1254520802\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2009/10/03/espana/1254520802_850215.html) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Kongsberg Maritime (2017) *Autonomous ship project, key facts about YARA Birkeland*. Disponible en: <https://www.km.kongsberg.com/ks/web/nokbg0240.nsf/AllWeb/4B8113B707A50A4FC125811D00407045?OpenDocument> (Accedido: 22 de agosto de 2018).

Madariaga Dominguez, E. (2018) *Auditoría de Gestión y Diseño de Planes de Emergencia y Seguridad en Buques y Empresas del Sector Marítimo - Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima*. M1481. Santander.

Madariaga, E. *et al.* (2015) «Participation of students of maritime engineering in the naval exercise "MARSEC 2015" with website of the Spanish Navy», *RINA, Royal Institution of Naval Architects - Education and Professional Development of Engineers in the Maritime Industry 2015, Papers*.

Madariaga, E. *et al.* (2014) «NCAGS a tool for protection of maritime traffic», *Developments in Maritime Transportation and Exploitation of Sea Resources - Proceedings of IMAM 2013, 15th International Congress of the International Maritime Association of the Mediterranean*. A Coruña, 14-17 septiembre 2013.

MAOC(N) (2018) *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics*. Disponible en: <https://maoc.eu/> (Accedido: 7 de septiembre de 2018).

MarineTraffic (2018) *MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence - AIS Marine Traffic*. Disponible en: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.1/centery:24.9/zoom:4> (Accedido: 6 de septiembre de 2018).

Ministerio de Agricultura y Pesca, A. y M. A. (2018) *Resolución de 2 de marzo de 2018, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la asignación de cuotas de atún rojo y del censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo*. 64. Madrid.

Ministerio de Defensa (2018a) *Estado Mayor de la Defensa - EMAD, Ministerio del Defensa*. Disponible en: <http://www.emad.mde.es/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Ministerio de Defensa (2018b) *Misiones en el exterior*. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/misiones/en\\_exterior/](http://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/) (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Ministerio de Fomento (2011) *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. 253. Disponible en: <http://www.boe.es>.

Ministerio del Interior (2018a) *Orden INT/884/2018, de 6 de agosto, por la que se nombra Mando Único Operativo en la Zona del Estrecho contra la inmigración irregular al General de Brigada de la Guardia Civil don Manuel Contreras Santiago*. 204. Madrid. Disponible en: <http://www.boe.es>.

Ministerio del Interior (2018b) *Organigrama*. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/es/el-ministerio/organigrama> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Montero, D. y Urreiztieta, E. (2016) «Los atuneros españoles sufren 90 ataques piratas desde el Alakrana», *El Español*, 30 abril. Disponible en: [https://www.elespanol.com/espana/20160429/120988180\\_0.html](https://www.elespanol.com/espana/20160429/120988180_0.html)

(Accedido: 16 de agosto de 2018).

MSCHOA (2018) *Safeguarding Trade - Through the Horn of Africa*. Disponible en: <https://on-shore.mschoa.org/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Nikos, S. (2016) «DNV GL launches Recommended Practice to enhance the cyber security of maritime assets», *DNV GL.com*, 6 noviembre. Disponible en: <https://www.dnvgl.com/news/dnv-gl-launches-recommended-practice-to-enhance-the-cyber-security-of-maritime-assets-74585> (Accedido: 22 de agosto de 2018).

Oceans Beyond Piracy (2017) *Piracy and Armed Robbery Against Ships 2017, The State of Maritime Piracy 2017*. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

OceanusLive.org (2018) «New Maritime Domain Awareness Centre - Gulf of Guinea», *OceanusLive.org*, 18 junio. Disponible en: <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001152> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

OMI (2018) *Protección Marítima y Piratería*. Disponible en: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx> (Accedido: 30 de agosto de 2018).

ONU (2018) *United Nations Office on Drugs and Crime*. Disponible en: <http://www.unodc.org/unodc/es/index.html> (Accedido: 30 de agosto de 2018).

Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (2018) *opagac.org*. Disponible en: <http://opagac.org/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

OTAN (2014) *Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) - Guide to*

*Owners, Operators, Masters and Officers. A Versión.* Bruselas: Allied Tactical Publication.

OTAN (2018a) *Allied Maritime Command*. Disponible en: <https://shipping.nato.int/nsc.aspx> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

OTAN (2018b) *Allied Maritime Command - Missions*. Disponible en: <https://mc.nato.int/missions.aspx> (Accedido: 30 de agosto de 2018).

P&O Repasa (2018) *P&O Repasa*. Disponible en: <http://repara.net/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

El Periódico (2007) «Un pesquero español rescata a 26 inmigrantes en aguas de Libia», *El Periódico*, 15 junio. Disponible en: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20070615/un-pesquero-espanol-rescata-a-26-inmigrantes-en-aguas-de-libia-5457437> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

Premoli, A. (2016) «The Evolving Role of Maritime Straits», *Global Risk Insights*, 13 diciembre.

Profesionales Hoy (2018) «Ciberseguridad: protagonista de la próxima edición de SMM 2018», *Rotación Revista mensual de la industria naval, marítima y pesquera - Grupo TPI*, 27 febrero. Disponible en: <http://profesionaleshoy.es/construccion-naval/2018/02/27/ciberseguridad-protagonista-en-la-proxima-edicion-de-smm-2018/11063> (Accedido: 22 de agosto de 2018).

ReCAAP (2018) *ReCAAP Information Sharing Centre - To enhance regional cooperation through information sharing, capacity building and cooperative arrangements in combating piracy and armed robbery against ships*. Disponible en: <http://www.recaap.org/> (Accedido: 30 de agosto de 2018).

Reuters (2010) «Un patrullero de la Armada repele un ataque pirata en Somalia»,

Reuters, 8 noviembre. Disponible en:  
[https://es.reuters.com/article/topNews /idESMAE6A70HP20101108](https://es.reuters.com/article/topNews/idESMAE6A70HP20101108)  
(Accedido: 19 de agosto de 2018).

Revista Ingeniería Naval (2017) «¿Qué piensa la industria marítima acerca de los buques autónomos?», *Revista Ingeniería Naval*, noviembre. Disponible en: <https://sectormaritimo.es/encuesta-buques-autonomos-industria-maritima> (Accedido: 22 de agosto de 2018).

Ribes Diaz, S. (2018) «La inmigración marítima en líneas de transporte: Los polizones», en Consejo General de la Abogacía Española - Ilustre Colegio de Abogados de Cádiz (ed.) *XXVIII Jornadas de Extranjería y Protección Internacional*. Cadiz, p. 46.

Robledano Esteban, J. M. (2016) *Seguridad y Protección Marítimas - Grado en Náutica y Transporte Marítimo*. 280620. Barcelona.

Rodrigo De Larrucea, J. (2004) «El Código de Protección de Buque e Instalaciones Portuarias y el I Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (PBIP)», pp. 1-14. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/2429/ArticuloCodigoPBIP\\_esp\\_.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/2429/ArticuloCodigoPBIP_esp_.pdf).

Rodrigo De Larrucea, J. (2015) *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Sabadell: Marge Books.

Rodrigo De Larrucea, J. (2018) *La Investigación en Seguridad: del Titanic a la Ingeniería de la resiliencia*, Barcelona: Marge Books.

Romero Bartumeus, L. (2016) «Los actores que intervienen en la estrategia del estrecho de Gibraltar», *Cuadernos de Gibraltar. Revista académica sobre la controversia de Gibraltar*, (2), pp. 147-223. Disponible en: <http://rodin.uca.es/xmlui/bitstream/handle/10498/19924/cgib02-romero-estrategia.pdf?sequence=1>.

- Russia Today (2015) «Todas las claves de la peor crisis migratoria en Europa desde la Segunda Guerra Mundial», *Russia Today*, 30 agosto. Disponible en: <https://actualidad.rt.com/actualidad/184611-crisis-migratoria-europa-puntos-clave> (Accedido: 21 de agosto de 2018).
- Sales, F. (1994) «Degollados siete marinos italianos en un barco atracado en un puerto del este de Argelia», *El País*, 8 julio. Disponible en: [https://elpais.com/diario/1994/07/08/internacional/773618417\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1994/07/08/internacional/773618417_850215.html) (Accedido: 20 de agosto de 2018).
- Sánchez, G. y Gutiérrez, I. (2018) «El Aquarius permanece en el Mediterráneo a la espera de indicaciones», *eldiario.es*, 11 junio. Disponible en: [https://www.eldiario.es/desalambre/Aquarius\\_0\\_781122621.html](https://www.eldiario.es/desalambre/Aquarius_0_781122621.html) (Accedido: 17 de agosto de 2018).
- Sánchez Díaz de la Campa, F.J. (2018) *Formación Investigadora - Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima*. M1477. Santander.
- Santé Abal, J. M. (2018) *Golfo de Guinea. Piratería nigeriana, Documentos de Seguridad y Defensa Mares violentos*. Editado por Ministerio de Defensa. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Secretaría de Estado de Seguridad (2018) *Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO)*. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/ca/el-ministerio/funciones-y-estructura/secretaria-de-estado-de-seguridad> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (2018) *Cooperación con otros organismos*. Disponible en: <http://www.salvamentomaritimo.es/sm/que-hacemos/cooperacion/?ids=354> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).
- The Data Team (2016) «The dangerous migrant road to Europe», *The Economist*, octubre. Disponible en: <https://www.economist.com/graphic->

detail/2016/10/21/the-dangerous-migrant-road-to-europe (Accedido: 21 de agosto de 2018).

Tintoré, I. (2017) «Ciberseguridad en el transporte marítimo», *Cinco Días*, 9 agosto. Disponible en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/08/08/companias/1502204820\\_569445.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/08/08/companias/1502204820_569445.html).

U.S. Naval Forces Central Command (2018) *U.S. Naval Forces Central Command*. Disponible en: <http://www.cusnc.navy.mil/> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

UK Hydrographic Office (2018) *Carta náutica del Almirantazgo británico Q6099*. Q6099. Admiralty Way, Taunton, Somerset TA1 2DN, United Kingdom.

Unión Europea (2017) *Frontex | European Union Agency*. Disponible en: <https://frontex.europa.eu/> (Accedido: 28 de agosto de 2018).

Unión Europea (2018) *SatCen - European Union Satellite Centre*. Disponible en: <https://www.satcen.europa.eu/> (Accedido: 28 de agosto de 2018).

United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO) (2018) *UKMTO*. Disponible en: <https://www.ukmto.org/about-ukmto> (Accedido: 9 de septiembre de 2018).

## **ANEXO I: ENTREVISTAS**

**Número de entrevistado: 01**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*En estos momentos estoy en un petrolero.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Actualmente por el norte de África y una vez fuimos a Guinea Ecuatorial.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*En mayo de 2014.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Los puertos donde operamos son Mohammedia en Marruecos, en Argelia los puertos de Argel, Ténès, Ghazaouet, Orán y Alejandría en Egipto.*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Soy el Primer Oficial.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*Por suerte no hemos tenido problemas de protección marítima. Cuando fuimos a Guinea Ecuatorial, tuvimos que cruzar todo el Golfo de Guinea, con el riesgo que esto conlleva. La empresa nos obligó a pasar de los países de riesgo como Nigeria o Ghana, entre otros, a más de 200 millas de su costa, para así reducir el riesgo de piratería ya que a esas distancias normalmente no atacan.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Tenemos un protocolo de actuación. Tenemos un Plan de Protección a bordo, donde el oficial designado de protección marítima es el 1er Oficial de Cubierta. La empresa también tiene una persona en tierra asignada para la Protección, que acostumbra a ser el Designated Person Ashore (DPA).*

*También cuando vamos a puerto extranjero pasamos a nivel 2 de protección ISPS, con lo que se refuerzan las guardias de los marineros y así hay más vigilancia.*

**Número de entrevistado: 02**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*Estuve en un buque LNG, un gasero.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Navegamos por el Caribe, Sudamérica, Mediterráneo y el Canal de Suez.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*Durante 6 meses de junio a diciembre de 2017.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Fondeo en Puerto España y atraque en Point Fortín (Trinidad y Tobago), AES Andrés (República Dominicana), Quintero (Chile), Pampa Melchorita (Perú), y Aqaba (Jordania).*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Era Alumno de Puente.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*Durante mi campaña no tuvimos problemas de protección marítima, aunque otros buques de la compañía sí los tuvieron. Durante los meses que yo estuve embarcado, el nivel de protección siempre fue 1.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Las navieras tan grandes como la mía, tiene procedimientos para cualquier cosa, y en el caso de la protección marítima, la compañía tiene unos procedimientos donde se especifican las acciones que se han de realizar cuando el buque navega en unas determinadas zonas.*

*Un caso que vi con frecuencia, era cuando navegábamos en Sudamérica. El procedimiento de la compañía decía que, en aquella zona, siempre se debían aplicar las medidas de nivel superior. Es decir, si el buque tenía nivel de protección 1 se habían de aplicar las medidas de protección correspondientes al nivel 2.*

*Cuando nosotros llegábamos a puertos de Sudamérica, lo primero que hacíamos era poner candados a todos los accesos del barco, con tal de evitar que entraran polizones. Todos los accesos a la habitación también se cerraban, y las zonas de emergencia que no se podían cerrar por seguridad propia, como los botes salvavidas, se ponían unos precintos, de manera que, si alguien se metía en ellos, se rompía el precinto.*

*También durante las guardias de fondeo, había dos marineros que estaban constantemente dando vueltas por cubierta y notificando al puente, si se acercaba otro buque o embarcación de pesca.*

*No era nuestro caso, pero en zonas de peligrosidad más alta, se utilizan las mangueras contra incendios o los alambres con pinchos para evitar que puedan embarcar piratas.*

**Número de entrevistado: 03**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*Atuneros congeladores de pesca de cerco, bien a objeto o a mancha libre.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Costa occidental de África. Las zonas habituales de navegación, eran casi siempre por fuera de las 200 millas de aguas internacionales, por la escasez de licencias. También solíamos pescar por aguas de Costa de Marfil, Sao Tomé, Cabo Verde, Mauritania y Gabón, ya que en aquellos años disponíamos de ellas. Actualmente estoy en el Océano Índico y navegamos desde el 14 Norte hasta el sur de Madagascar en latitud y desde la frontera de las 200 millas de aguas de Somalia hasta Maldivas.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*En la costa occidental de África, de noviembre de 2005 y en diversas etapas hasta febrero de 2015.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Los puertos de recalada eran casi siempre los mismos: Abiyán (Costa de Marfil) y Dakar (Senegal).*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Oficial y Capitán en varias ocasiones.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*Negativo, tuvimos mucha suerte, pero estaban avisando continuamente por Standard-C sobre ataques: La gran mayoría en aguas de Nigeria (piratas nigerianos), ataques en aguas de Sierra Leona, Guinea Conakry y Ghana, siendo muchas veces a barcos fondeados o esperando entrada dentro de las 200 millas de dichos países.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Antiguamente no teníamos nada de esto, pero hoy en día trabajo en el Océano Índico y llevamos 3 guardias de seguridad a bordo armados hasta los*

*dientes: 2 ametralladoras grandes, 2/3 fusiles, 2/3 pistolas; cada dos por tres nos llama un avión o fragata de la armada y recibimos avisos de ataques del cuartel general de la Guardia Civil de Mar. Ante cualquier ataque podemos solicitar ayuda.*

*Por supuesto tenemos un protocolo de evacuación a una zona con compuertas de alta seguridad cuando suena una pitada larga y continua. Todos para la zona del servo y disponemos de un teléfono satelitario portátil que va por Inmarsat para pedir socorro una vez esté la gente a salvo. El capitán y patrón serán los últimos en entrar en dicha zona de protección, ya que deberán auxiliar a los agentes de seguridad ante un ataque con las maniobras que comente el jefe de seguridad por el walki. Si los agentes de seguridad fallecieran en el ataque, el capitán y patrón entrarían en la zona del servo adivinando una contraseña.*

*Hemos tenido mucha suerte y no hemos recibido ningún ataque, aunque si han atacado a finales del 2017 a un atunero de la empresa que se encontraba faenando cerca de la zona de Somalia y también han atacado en aguas de Madagascar a otro buque auxiliar de otra compañía. Tratamos de tener siempre algún otro barco cerca ya que en este océano un ataque pirata puede haberlo por cualquier lado.*

**Número de entrevistado: 04**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*En un remolcador tipo AHT (Anchor Handling Tug).*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Nigeria, Congo, Gabón... la costa Oeste Africana.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*Entre 2016 y 2017 durante 2 campañas de 42 días.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Puerto de Malabo en Guinea Ecuatorial, llevando a cabo operaciones de remolque portuario a grandes buques y el fondeadero de Pointe Noire (Congo), llevando a cabo operaciones offshore de remolque de jackups y gabarras.*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Primer Oficial.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*Por el momento no.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Código ISPS de a bordo (es confidencial ya que muestra las zonas vulnerables de cada barco y cómo actuar ante cada situación). Por ejemplo, en el fondeadero de Pointe Noire hacíamos simulacros en caso de abordaje nocturno de piratería, ya que ha habido casos en otros buques que durante la noche subían a bordo de los buques fondeados para robar.*

*Teníamos un DPA, que era el contacto directo de la empresa por cualquier problema relacionado con el ISPS. Como te comentaba en el primer punto, a raíz del ISPS de a bordo y de la compañía, teníamos a bordo Cheklits ISPS para poder proceder con eficacia ante una situación de peligro de seguridad. Efectuábamos simulacros periódicos de ISPS a bordo simulando diversas situaciones adaptadas a la zona y puertos donde navegábamos.*

**Número de entrevistado: 05**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*En un buque Ro-Pax.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*La zona de navegación es en el mar de Alborán. No se considera una zona de riesgo en comparación a las aguas de Somalia o el estrecho de Malaca, pero siguiendo los protocolos de protección, se aumenta a nivel 2 el nivel de protección cuando nos encontramos en Marruecos. Por ese motivo, yo como alumno, hago revisiones semanales de las puertas ISPS de todo el barco comprobando que tengan su letra correspondiente (x, y o z) y que estén cerradas o abiertas durante la vigencia del nivel de protección establecido.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*Ha sido durante este verano 2018, en plena operación del paso del estrecho, momento en el que aumenta el número de polizones por el aumento de tráfico en el puerto.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Almería y Nador en Marruecos.*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Alumno de Cubierta.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*Sí, en incontables ocasiones (prácticamente a diario). En este tipo de líneas se sufren problemas de polizones y tráfico de drogas. Las experiencias son las siguientes:*

*En el puerto de Nador, el cual está en constante vigilancia por la policía marroquí y por un cuerpo de seguridad (no armado) exclusivo del puerto, se viven situaciones diarias de actuación por parte de polizones (la mayoría de ellos muy jóvenes, ni siquiera mayores de edad).*

*Usando todo tipo de medios, como bicheros endeble hechos de cañas vegetales y alambres, o escaleras fabricadas con cuerdas y botellas de plástico, intentan esquivar la seguridad del puerto y despistar a la dotación del barco para trepar por cualquier punto y colarse a bordo. Los más profesionales usan hasta neopreno, pero normalmente visten semi desnudos.*

*Los puntos calientes son los tres accesos que tiene el barco: la rampa de proa, las rampas de popa y el portalón de pasaje. La rampa de proa se mantiene abierta y apoyada en tierra, por lo que los polizones intentan entrar a pie al garaje o llegar nadando sin ser vistos en un agua putrefacta y extremadamente contaminada hasta subirse al bulbo y trepar hasta encontrar un escondite en la almeja de proa. Las rampas de popa están cerradas, pero aun así, consiguen trepar por las estachas o por la cola de pato hasta subir a la cubierta o esconderse entre los refuerzos de la rampa y permanecer allí todo el viaje hasta llegar a puerto y saltar al agua antes de atracar. El portalón de pasaje se mantiene cerrado por seguridad. En todos los puntos mencionados hay personal de guardia con walkie-talkie para comunicarse entre ellos y con el oficial de guardia.*

*Otras experiencias han sido hallar droga y tabaco en pequeñas cantidades en vehículos que viajan a la península (se hace cargo la Policía Nacional y la Guardia Civil). También se han avistado embarcaciones de tráfico de drogas en plena actuación, sin afectar en ningún aspecto a la navegación y seguridad del barco.*

*Una última experiencia sería la del descubrimiento de un paquete sospechoso (maleta abandonada), el cual resultó ser una falsa alarma y su dueño se hizo cargo de ella. Para este caso, existe un procedimiento de actuación que se siguió tal y como indica el PPB.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Cuando se avista un polizón (sea nadando, por el muelle, escondido en una alcantarilla...) se notifica al oficial de guardia si se valora que existe riesgo de que intente embarcar. En ese caso, se avisa a la policía que hay de guardia en el*

*muelle para que se hagan cargo. Una vez los atrapan, los acompañan hasta la salida del puerto. Si consiguen entrar a bordo, el polizón es jurisdicción del barco, por lo que todo el personal disponible en ese momento se dirige a recoger al polizón y acompañarlo hasta sacarlo del barco, momento en el cual se hace cargo la policía.*

*En alguna ocasión se ha descubierto la presencia de polizones a bordo una vez el buque ha zarpado. En ese caso, se les custodia en el interior de las dos celdas que hay a bordo, con capacidad para 4 personas en total. Se les suministra comida y agua y bajo ningún concepto se recurre a la violencia. (En ninguna ocasión los polizones han sido violentos con nosotros, sino todo lo contrario).*

*También se les encarcela cuando la Policía Nacional española nos los trae a bordo de vuelta para ser deportados a su país según la orden de un juez. De nuevo, la policía marroquí se hace cargo de ellos al llegar a puerto.*

*El protocolo a seguir si se llevan polizones a bordo es el contacto inmediato con la autoridad portuaria de Almería para poner en marcha un dispositivo de seguridad para que el polizón no escape. En el PPB existen procedimientos y checklist de actuación en caso de avistamiento de polizones que se revisan para instruir a la tripulación.*

*Recientemente, un polizón saltó al agua en el puerto de Almería después de haber viajado toda la travesía en el exterior de la rampa de popa. Por suerte, se notificó a tiempo a las autoridades y se dirigieron al muelle antes de que pudiera tocar tierra.*

**Número de entrevistado: 06**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*Era una draga de succión en marcha.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Golfo de Guinea, costa occidental africana.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*Unos 8 meses entre 2017 y 2018.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*Puerto de Santa María, Puerto de la Luz en las Palmas de Gran Canaria y Malabo (Guinea Ecuatorial).*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*Primero de Segundo Oficial y posteriormente Primer Oficial.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*En Guinea, el hecho de estar allí, ya es un peligro de protección. Todo Dios que quiere pasa por delante, la extorsión está a la orden del día, confiscarte los pasaportes y esto a diario. Pero a nivel de navegación, tuvimos un susto una noche, que nos venía un eco de radar hacia nosotros a 22 nudos y no veíamos nada. El eco era muy débil, simplemente cuando lo tuvimos a 3 cables se encendieron unas lucecitas verdes que nos marcaban su posición y eran unos pescadores, pero a 100 millas de la costa.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

*Sí, al ser buque SOLAS teníamos ISPS, pero los patrones se volvían locos con el papeleo, con eso te quiero decir que no cambiábamos nunca, allí siempre teníamos nivel 1 de protección, pero a mi parecer, un puente abierto, que puede llegar cualquiera al cantil del muelle, pues es para tener nivel 2, pero ya te digo que allí quedaba todo abierto, la máquina, el puente o la máquina de proa.*

**Número de entrevistado: 07**

1. ¿En qué tipo de buque has estado embarcado?

*En un Petrolero.*

2. ¿En qué zona/s de riesgo has estado navegando?

*Actualmente viajes constantes a Marruecos y Argelia, y en menor medida a Mauritania, Guinea Conakry, Guinea Ecuatorial y Túnez. En una ocasión a Nicaragua y Honduras.*

*Anteriormente muchas veces por el Golfo de Adén, Estrecho de Ormuz, Estrecho de Malaca, Bab el-Mandeb, Golfo de Guinea y Mar de Java entre otros.*

3. ¿Durante qué periodo/s estuviste allí?

*Es difícil precisarlo, el Golfo de Adén por ejemplo lo he cruzado como 6 veces y Malaca unas 5. En ambas ocasiones se cruza en no más de 4 días, por ejemplo. Luego estancia en puerto no más de 24 horas una vez atracados.*

4. ¿Cuáles eran tus puertos de recalada?

*N/C*

5. ¿Cuál ha sido tu cargo a bordo?

*He navegado por zonas de riesgo ocupando las posiciones de 3º, 2º, 1º y Capitán.*

6. ¿Habéis sufrido problemas de protección marítima?

*En mi caso particular desembarqué en Rotterdam de mi buque unas semanas antes de que lo secuestraran en el Golfo de Guinea realizando operaciones Ship to Ship.*

*En el mismo buque pasando el Golfo de Adén fuimos testigos del ataque de piratas a otro buque de nuestro convoy, en otra ocasión en la misma zona, pero en otro embarque, apresaron otro buque a 30 millas de nuestra posición.*

*Navegando por el estrecho de Malaca se acercaron al barco dos embarcaciones sin luces realizando maniobras extrañas, presumiblemente buscando una zona para embarcar, afortunadamente estábamos en condición de lastre y les fue*

*imposible por lo que desistieron.*

7. ¿Tenéis algún protocolo de actuación?

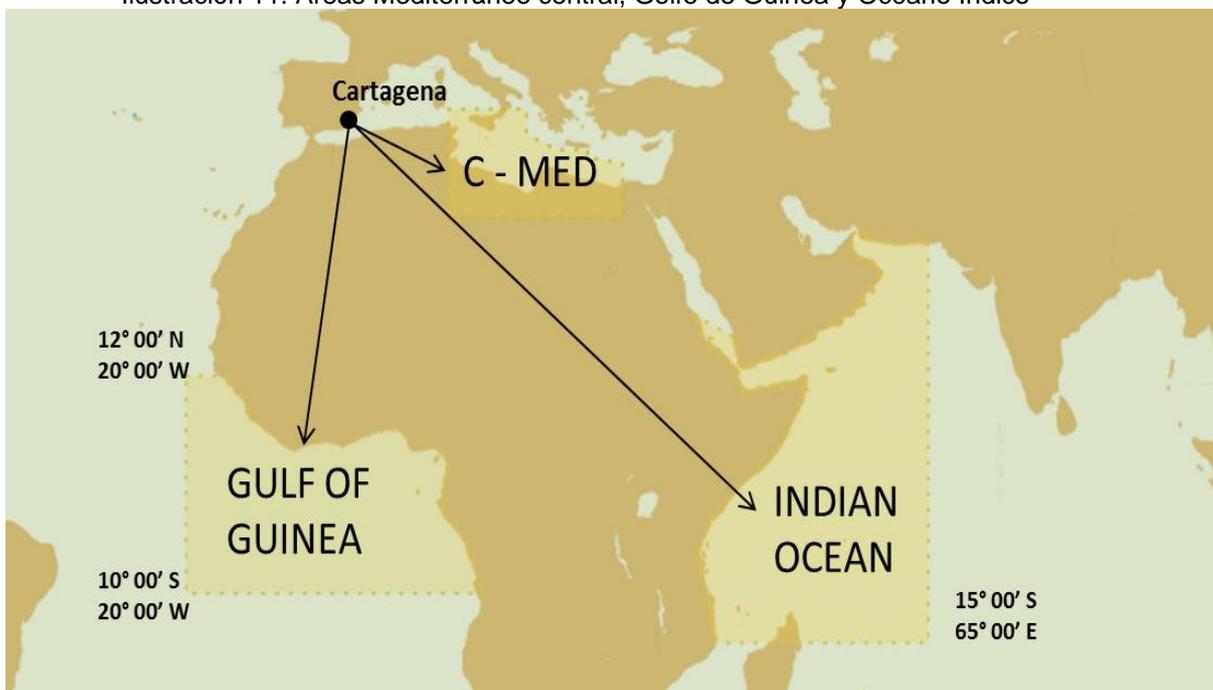
*Los procedimientos de seguridad ISPS de la compañía son confidenciales y no me está permitido divulgarlos por lo que solo puedo comentar generalidades como es el uso del sistema SSAS para notificar a las autoridades y a la compañía una situación de, por ejemplo, secuestro. También se hace uso del sistema LRIT para transmitir nuestra posición constantemente.*

**ANEXO II: PROCEDIMIENTO DE CONTACTO CON  
LA ARMADA ESPAÑOLA**

ENCOMAR Centro de Vigilancia y Operaciones Marítimas (COVAM)

Los datos para ponerse en contacto con este centro de la Armada Española, ubicado en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima, en Cartagena (Murcia), son: Teléfono: +34 968 127 032 y Fax: +34 968 127 033 y la Web es: <https://encomar.covam.es>. Todos los buques de interés nacional español que planeen transitar en las áreas bajo tutela al tráfico marítimo NCAGS siguientes: Mediterráneo central, Golfo de Guinea y Océano Índico, según se muestra en la Ilustración 11, pueden de forma voluntaria, entrar en la siguiente página web: <https://encomar.covam.es/registro-de-transito>, descargarse el formulario en Formato ALFA<sup>70</sup> y completar la hoja de cálculo de MS Excel, según se muestra en la Tabla 2.

Ilustración 11: Áreas Mediterráneo central, Golfo de Guinea y Océano Índico



Fuente: COVAM

Una vez completada dicha hoja, deben remitirla a la dirección de correo electrónico: [spfamcovam@fn.mde.es](mailto:spfamcovam@fn.mde.es), 24 horas antes de acceder en estas áreas. Una vez recibido el correo electrónico, el COVAM le remitirá recomendaciones de seguridad de acuerdo a la zona donde nos encontremos. Semanalmente le

<sup>70</sup> Formato ALFA: Formato de datos utilizado para reportar al NCAGS para entrar voluntariamente en una zona NCAGS.

remitirá información sobre actividad pirática en la zona. Al margen del envío de este correo electrónico, también se puede reportar nuestra posición enviando un *Formato BRAVO*<sup>71</sup> cada 24 horas a lo largo de toda la duración del tránsito.

Tabla 2: Formato Alfa

Format Alfa Registration Form			
Choose Operation		ATALANTA	
<b>* Mandatory fields</b>			
Ship's name:*			
Flag state:*			
International Radio Call Sign (IRCS):*			
IMO No.:*			
MMSI No.:*			
Hull Number:			
Year scrapped/lost (YYYY):			
GT (Gross Tonnage):			
NT (Net Tonnage):			
Displacement:			
LOA (Length Overall)			
Beam (Max.):			
Draft (Max.)			
Inmarsat Telephone No.:			
Iridium Telephone No.:			
Cell Phone No.:			
Other Telephone No.:			
Inmarsat Fax No.:			
Inmarsat Telex No.:			
Primary contact email:*			
Secondary contact email:			
Name of the ship Owner:			
Owner's email address:			
Name of the ship's operator:			
Operator's email address:			
Operator's telephone No.:			
CSO (Company Security Officer) name:			
CSO's email address:			
CSO's telephone No.:			
Name of the ship's charterer:			
Charterer's email address:			
Cargo:			
Last port of call (LPOC):		ETD	DD/MM/YYYY 00:00 UTC
Next port of call (NPOC):		ETA	DD/MM/YYYY 00:00 UTC
Port of final destination:		ETA	DD/MM/YYYY 00:00 UTC
Crew nationalities			
Crew number:		Latitude (DDMMN/S)	Longitude (DDMMME/W)
Current position (Date-time, Lat, Long):*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Course (0-360):			
Passage speed in knots (0-50):*			
Entry Date and time (UTC) to Co-operation Area:*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Exit Date and time (UTC) to Co-operation Area:*	DD/MM/YYYY 00:00 UTC		
Waypoints of track through Co-operation Area?:	NO		
Freeboard of lowest accessible deck (m.):			
Security Team Onboard (Y/N)?:	NO		
Doctor onboard (Y/N)?:	NO		
Helicopter winch area (Y/N)?:	NO		
Helicopter landing area (Y/N)?:	NO		
Closed circuit television installed onboard (Y/N)?:	NO		
Has the ship a distinct piracy alarm (Y/N)?	NO		
Is there a citadel installed (Y/N)?:	NO		
Are physical barriers (barbed wire, water spray, etc) installed (Y/N)?:	NO		
Are the bridge, accommodation and poop deck protected against small arms (Y/N)?	NO		
Are access routes to accommodation and machinery spaces controlled (Y/N)?:	NO		
Any other information which may assist in counter-piracy (if applicable)? :			

Fuente: COVAM

<sup>71</sup> Formato BRAVO: Formato de datos utilizado para reportar al NCAGS nuestra ubicación mientras nuestro buque permanezca más de 24 horas en una zona NCAGS.

**ANEXO III: INFORMACIÓN DE CONTACTO CON OTRAS  
ORGANIZACIONES MILITARES**

*EUNAVFOR - MSCHOA*

Teléfono 1	+44 1923 958 545
Teléfono 2	+44 1923 958 700
Fax	+44 1923 958 520
Correo electrónico	postmaster@mschoa.org
Página web	www.mschoa.org

*NATO Shipping Centre*

Teléfono	+44 1923 956 574
Fax	+44 1923 956 575
Correo electrónico	info@shipping.nato.int
Página web	www.shipping.nato.int

*Royal Navy – UKMTO*

Teléfono	+44 2392 222 060
Correo electrónico	watchkeepers@ukmto.org
Página web	www.ukmto.org

*US Navy – NCAGS*

Teléfono 1	+973 3904 9583
Teléfono 2	+973 1785 1023
Correo electrónico	cusnc.ncags_bw@me.navy.mil

## **ANEXO IV: INFORMACIÓN DE CONTACTO CON OTRAS ORGANIZACIONES CIVILES**

*ICC - IMB Piracy Reporting Centre*

Teléfono	+60 3 2031 0014
Fax	+60 3 2078 5769
Telex	MA34199 IMBPC1
Correo electrónico	piracy@icc-ccs.org
Página web	www.icc-ccs.org

*RECAAP*

Teléfono	+65 6376 3063
Fax	+65 6376 3066
Correo electrónico	info@recaap.org

---

## **AVISO DE RESPONSABILIDAD**

---

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.