

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
UNIDAD ACADÉMICA PROFESIONAL CUAUTITLÁN IZCALLI



“LA IMPORTANCIA DE LA ADHESIÓN DEL ESTADO MEXICANO AL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y SU PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL 2005.”

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO INTERNACIONAL

PRESENTA:

ISRAEL URIBE GARDUÑO

ASESOR:

DR. EN C. ED. ROLANDO HEREDIA DOMINICO

CUAUTITLÁN IZCALLI, ESTADO DE MÉXICO. FEBRERO DE 2019

RESUMEN.

El mar siempre ha sido una incógnita, a la fecha tan solo se ha explorado un 5% de los océanos del mundo, más por hostil y cambiante que es este ecosistema puede llegar a ser las necesidades que la humanidad demandaba, obligó a su explotación y exploración. Por medio de la navegación y el trazo de diversas rutas náuticas para la expansión de reinos, el descubrimiento de nuevos territorios, la actividad comercial e industrial, pues este tipo de transporte representa un gran beneficio al reducir los gastos y costos del transporte a gran escala. Sin embargo con la implementación de estas vías de transporte surgieron problemáticas como la piratería, el terrorismo y el robo de embarcaciones, acciones que atormentaron los mares por siglos comprometiendo la seguridad de la navegación, exponiendo a las embarcaciones y mercaderías así como a la población que desempeña sus actividades en este ambiente, la razón de esto es que se carecía de un marco jurídico en esta materia, poniendo en un dilema a las naciones del mundo obligándolos a unir esfuerzos naciendo así los primeros ordenamientos que se fundamentaban en la costumbre, aun así faltaba mucho por hacer y nuevas problemáticas surgían día a día. Fue hasta 1959 que vio la luz la Organización Marítima Internacional, institución que nace de la cooperación internacional, esta institución establece los pilares de la navegación actual y fomenta la lucha contra las actividades que atenten a la seguridad de la navegación, la preservación de este ecosistema y la vida humana en el mar.

SUMMARY.

The sea has always been a mystery, to date only 5% of the world's oceans have been explored, more because hostile and changing that this ecosystem can become the needs that humanity demanded forced its exploitation and exploration. By means of the navigation and the route of diverse nautical routes for the expansion of kingdoms, the discovery of new territories and the commercial and industrial activity, because this type of transport represents a great benefit to reduce the expenses and costs of the transport to great is creek. However, with the implementation of these transport routes, problems such as piracy, terrorism and theft of boats arose, actions that tormented the seas for centuries, compromising the safety of navigation, exposing the boats and merchandise as well as the population that performs its activities in this environment, the reason for this is that it lacked a legal framework in this matter, putting in a dilemma the nations of the world forcing them to join efforts, thus giving birth to the first orders that were based on custom, even so There was still a lot to do and new problems emerged day by day. It was not until 1959 that the International Maritime Organization, an institution born of international cooperation, came into being. This institution establishes the pillars of current navigation and promotes the fight against activities that threaten the safety of navigation, the preservation of this ecosystem and human life in the sea.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.....	1
Antecedentes.....	1
Importancia del problema.	2
Objetivo general.....	4
Preguntas de investigación.	4
Objetivos específicos.	5
CAPÍTULO I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y/O REFERENTES TEÓRICOS DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y SU PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL.....	6
1.1. Rasgos a tener en consideración para determinar los antecedentes históricos del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, que garantice el establecimiento de un ordenamiento especializado en materia de Derecho Marítimo en México.....	6
1.1.1. La evolución del concepto de terrorismo marítimo en los instrumentos internacionales.	7
1.1.2. El papel de la Organización Marítima Internacional en materia de seguridad marítima.....	8
1.1.3. Fundamento jurídico internacional del terrorismo marítimo.	11
1.1.4. Ámbito de aplicación de los instrumentos internacionales.....	12
1.1.5. Principal concepto jurídico asociado al convenio.	13
1.1.6. Diferencias entre el concepto de piratería y terrorismo marítimo (conceptos asociados).....	14
1.2. Etapas del desarrollo histórico jurídico del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.....	15
1.2.1. Etapa N.1 (1982 – 1988). CONVEMAR (piratería y terrorismo).....	15
1.2.2. Etapa N.2 (1989 – 2005). La transición.....	16
1.2.3. Etapa N.3 (2006 – 2018) las enmiendas a los instrumentos SUA de 1988.....	18
1.3. Principales antecedentes históricos y/o jurídicos del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental.....	19
1.4. El Derecho Internacional.....	20
1.4.1. Clasificación del Derecho Internacional.....	21
1.4.2. Derecho Internacional Público y Privado.....	21

1.4.3. Derecho Ambiental.....	23
1.4.4. Derecho internacional Humanitario.....	23
1.4.5. Derecho Penal Internacional.....	25
1.4.6. Derecho de Mar.	26
1.4.7. Derecho Marítimo internacional.....	27
1.5. El terrorismo como delito del siglo XXI.....	29
1.5.1. Centro de la ONU contra el terrorismo.	29
1.5.2. La Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo.	30
1.6. El convenio SUA en el panorama internacional y su inclusión en México. (Marco teórico.)	31
1.6.1. Creación y desarrollo del convenio SUA a nivel internacional.....	32
1.6.2. Protocolo SUA para la Represión de los Actos Ilícitos a la Seguridad de las Plataformas Emplazadas en la Plataforma Continental.....	34
1.6.3. Necesidad del protocolo SUA en relación a la nueva política en materia de hidrocarburos en México.	35
1.6.4. La seguridad marítima actual dentro de México.....	37
1.7. El deber de las instituciones nacionales para la implementación convenio SUA 2005.....	39
1.7.1. Otros tipos de cooperación internacional en materia de seguridad marítima que tiene México.....	41
1.7.2. Dominio marítimo.....	43
1.7.3. La seguridad marítima de américa del norte iniciativa (NAMSÍ).	45
1.7.4. Procedimientos Operativos Estándar (SOP I).....	46
1.7.5. Comunicaciones (SOP I).....	48
1.7.6. Procedimientos Operativos Estándar (SOP II).....	49
1.7.7. Uso de la fuerza y resolución de disputas.....	51
CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO.....	55
2.1. Tipo de investigación.....	55
2.2. Población y muestra	56
2.2.1. Descripción de la población.....	56
2.2.2. Descripción de la muestra.....	56
2.3. Métodos y técnicas de investigación.....	56
2.3.1. Métodos teóricos.....	56
2.3.2. Método comparativo.....	57
2.3.3. Método lógico-abstracto.....	57
2.3.4. La generalización.	58
2.3.5. Definición de conceptos.....	58

2.3.6. Métodos análisis y síntesis.	58
2.3.7. Método histórico – lógico.	59
2.3.8. Método inductivo – deductivo.	59
2.3.9. Método sistémico.	60
2.3.10. Método empírico.	61
2.4. Entrevista.	61
CAPÍTULO III. PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.	63
3.1. Ratificación al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (SUA 2005).	63
3.2. La inclusión dentro del Código Penal Federal del concepto “terrorismo marítimo”.	64
3.3. Principales resultados.	65
3.4. Descripción del protocolo.	69
3.5. Impacto de los resultados.	72
CONCLUSIONES.	77
RECOMENDACIONES.	80
REFERENCIAS.	81
ANEXOS.	85

INTRODUCCIÓN.

Antecedentes.

El 7 de octubre de 1985, el crucero italiano Archille Lauro fue secuestrado por cuatro miembros del frente de liberación palestina, frente a la costa egipcia cuando se dirigían a Port Said. Los secuestradores tomaron como rehenes a las más de 450 personas, turistas y tripulantes que habían permanecido en el buque, exigiendo la liberación de 52 palestinos prisioneros en las cárceles israelíes.

Este acontecimiento demoró dos días de largas negociaciones e intentos por dirigirse al puerto sirio de Tartus, a pocos kilómetros del Líbano. Durante el secuestro un ciudadano estadounidense de origen judío, fue asesinado y lanzado por la borda del barco en presencia de su esposa, lo que generó la molestia e inconformidad del gobierno estadounidense.

El Debido a la falta de recursos que presentaban los terroristas, se vieron en la necesidad de entregarse a las autoridades egipcias, el día 10 de octubre de 1985 se procedió a su evacuación la cual se llevaría a cabo dentro de un avión, sin embargo por mandato del presidente vigente de los Estados Unidos el señor Ronald Reagan, fuerzas especiales de la marina norteamericana interceptaron el avión y lo obligaron a cambiar de rumbo y dirigirse a la base de la OTAN en Singonella Italia, donde fueron aprendidos, juzgados y condenados. Este suceso es considerado el catalizador más importante de la actividad moderna en materia de protección, por parte de la Organización Marítima Internacional.

Sin embargo, fueron los actos terroristas perpetrados en territorio estadounidense el 11 de septiembre de 2001, los que dieron un verdadero vuelco en la agenda de prácticamente todos los organismos internacionales con el claro rumbo de la protección integral, pues no solo expusieron la debilidad de la aviación, también sirvieron como advertencia de que todas las líneas marítimas del mundo eran peligrosas.

Importancia del problema.

Con el crecimiento exponencial de la humanidad y las grandes potencias mundiales se presentan grandes retos para mantener el estado de derecho en los distintos sectores que conforman nuestro globo terráqueo, dentro de éstos destaca el mantenimiento de la paz a nivel mundial, misma que se ve afectada por los distintos sujetos de la comunidad internacional que atentan en contra de ella, como lo son los países bélicos, las guerrillas y los distintos grupos terroristas.

Que por cuestiones ideológicas, políticas, sociales o culturales intervienen de manera directa por medio de ataques bélicos afectando a gran parte de la población, de las distintas naciones a nivel mundial. Esta clase de ataques son efectuados en distintos sectores, dependiendo del impacto que se pretenda generar.

La comunidad internacional ha condenado estas prácticas y el Consejo de Seguridad de la ONU ha tomado manos a la obra a través de las iniciativas, convenios y protocolos establecidos para la prevención y castigo de los actos terroristas. Las naciones más desarrolladas ya adoptan esta normatividad dentro de marco jurídico.

México es un país en vías de desarrollo y socio comercial de algunas de las potencias mundiales más importantes dentro del panorama mundial, así mismo es una nación posicionada en una excelente zona geografía la cual representaría un beneficio a cualquier grupo o secta terrorista para ingresar y generar ataques a naciones vecinas desde territorio nacional. Además es de destacarse que:

Percibe la mayor parte de su comercio vía marítima, debido a la gran extensión territorial, la cual es muy amplia, esta se divide en sus dos regiones, golfo de México y océano pacífico, en los cuales se cuenta con 102 puertos y 15 terminales distribuidos a lo largo de 11, 500 kilómetros de territorio nacional.

Estos puertos y terminales se clasifican en dos, los de altura que son los responsables de atender flujos marítimos nacionales e internacionales y los de cabotaje son responsables únicamente de atender movimientos marítimos únicamente entre

nacionales en donde a diario se realizan movimientos portuarios nacionales e internacionales, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Según la Organización Mundial del Comercio, un 80% de las mercancías comerciadas a nivel internacional se transportan vía marítima. Las 115 instalaciones con las que se cuenta a nivel nacional realizan actividades comerciales, industriales, petroleras, pesqueras, turísticas, además son utilizadas con fines militares y de seguridad nacional.

La seguridad dentro de las aguas nacionales depende de las actuaciones implementadas por la secretaría de marina las cuales están enmarcadas en la ley orgánica de la administración pública federal, en específico en su artículo 30, para poder tener un contexto más amplio de estas funciones se mencionarán algunas de las más relevantes asociadas al problema establecido como lo son:

- A) Ejercer la soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio, vigilancia, visita, inspección u otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas aplicables en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.
- B) Medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea contratante, en la Zona Contigua y en la Zona Económica Exclusiva.

Las acciones que emanan de un ordenamiento internacional fundamentan su cumplimiento en las distintas legislaciones nacionales que puedan tener una relación directa o indirecta con la represión de actos ilícitos a la navegación por lo cual, cabe mencionar que ningún ordenamiento o reglamento tiene conceptualizado el delito de terrorismo marítimo y en vista que la normatividad internacional solo aplica a delitos fuera de mar territorial, es necesaria una legislación que complemente las actuaciones de carácter internacional.

Planteamiento del problema.

Qué exigencias jurídicas debe cumplir México para adherirse al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, que garantice el establecimiento de un concepto especializado en materia de terrorismo marítimo dentro de la legislación nacional.

Objetivo general.

Determinar las exigencias del protocolo de adhesión de México al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, que garantice el establecimiento de un ordenamiento especializado en materia de derecho marítimo.

Preguntas de investigación.

1. ¿Cuáles son los referentes teóricos de la adhesión al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental?
2. ¿Qué exigencias metodológicas tiene la investigación que trata sobre la adhesión del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental?
3. ¿Cuáles son las exigencias jurídicas de la adhesión al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental?

Objetivos específicos.

1. Analizar los referentes teóricos de la adhesión del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.
2. Determinar el marco metodológico de la investigación que trata sobre la adhesión del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.
3. Identificar las exigencias jurídicas de la adhesión del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

CAPÍTULO I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y/O REFERENTES TEÓRICOS DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y SU PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

En el presente capítulo se analizarán los sucesos que dieron origen a la creación de normas avocadas a la regulación del terrorismo marítimo, un delito de gran impacto a nivel mundial, así como la actividad de la organización marítima internacional en el combate y prevención de los delitos cometidos en el mar.

1.1. Rasgos a tener en consideración para determinar los antecedentes históricos del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, que garantice el establecimiento de un ordenamiento especializado en materia de Derecho Marítimo en México.

Desde la antigüedad la navegación se ha visto afectada puesto que ninguna nación presenta una jurisdicción completa sobre los mares del mundo, por esto se ha tenido la necesidad de recurrir a acuerdos y reglamentos establecidos con base en la costumbre, estos daban soluciones a ciertos problemas sin embargo con el paso del tiempo nuevas problemáticas surgen, originando un cambio en el panorama mundial.

Delitos como el terrorismo, piratería y narcotráfico atañen hoy en día los mares del mundo y generan un foco rojo para a la comunidad marítima internacional. La aceptación de los acuerdos concebidos derivados de cooperación internacional para complementar la actuación y prevención en atención a estos delitos va tomando cada vez más fuerza pues se van sumando una mayor cantidad de naciones cada día.

Para tener un mejor entendimiento del impacto que genera esta problemática se han establecido los siguientes aspectos de carácter esencial dentro de esta investigación:

1.1.1. La evolución del concepto de terrorismo marítimo en los instrumentos internacionales.

Consagrar la figura del terrorismo marítimo como independiente al delito de piratería regulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR 1982), encargada de establecer un orden jurídico común para los mares y océanos firmada en Montego Bay, Jamaica en 1982, fue uno de los objetivos de la creación del convenio y protocolo SUA 98, en mira de adoptar medidas eficaces y prácticas para el enjuiciamiento y castigo de los perpetradores de actos ilícitos a la seguridad de la navegación.

La conceptualización de manera individual del término terrorismo marítimo fue una medida que se tomó derivado del secuestro del crucero italiano Achille Lauro en el Mar Mediterráneo el 7 de octubre de 1985 por cuatro terroristas palestinos fuertemente armados, suceso que generó un foco rojo a nivel internacional y que marcó la pauta para que Austria, Italia y Egipto propusieran a la OMI, la redacción de un tratado internacional sobre terrorismo marítimo, razón por la que se crea el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988, hecho en Roma en ese año, ratificado y adherido por 166 de los 193 países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), vigente internacionalmente desde el 1º de marzo de 1992.

Sin embargo, fue hasta el año 2001 que acabó por detonar esta problemática con los eventos del 11 de septiembre, pues había sido vulnerada la seguridad de uno de los países más avanzados en materia armamentista a nivel mundial, estos eventos generaron una psicosis colectiva a gran escala, con la trasmisión de las imágenes del acontecimiento en tiempo real de 2 aeronaves impactándose en las torres gemelas y una más en el pentágono, con esto se puso en entre dicho la seguridad internacional.

Estos eventos por cruel que suene sirvieron como ejemplo para la exposición de la inseguridad dentro de la aeronáutica a nivel internacional, y sirvieron como advertencia de que todas las líneas de navegación marítima eran inseguras y un blanco fácil.

Fue entonces que se dio su actualización en el año 2005, dándole un enfoque más específico a este delito (terrorismo marítimo) estableciendo y modificando diversos artículos en su estructura con la intención de generar una armonía para con las legislaciones internas y garantizar la aplicación del SUA.

Este convenio tenía en un principio carácter responsivo, enfocándose en la reacción después de haber sido perpetrado un ataque, después de su modificación en el año 2005, este instrumento adquirió una modalidad más apegada a la prevención ante estas manifestaciones, estableciendo medidas más enfocadas a la vigilancia y represión con un objetivo concreto el cual es reforzar y mantener la seguridad a la navegación.

La evolución del concepto terrorismo marítimo se ha presentado conforme a la manifestación de nuevos acontecimientos que pongan en entre dicho la actividad de las instituciones encargadas de la creación y redacción de nuevos instrumentos en esta materia desde la CONVEMAR hasta la redacción y modificación de SUA en 2005.

Es deber de la OMI como máximo estandarte en materia marítima, fomentar se agilicen más los procedimientos para la adopción de convenios, así como la imposición de penalidades a países que omitan estas solicitudes pues atentan indirectamente con el bienestar social.

1.1.2. El papel de la Organización Marítima Internacional en materia de seguridad marítima.

La Organización Marítima Internacional es el organismo de más importancia dentro del ámbito marítimo mundial, en la que se plantean valores institucionales, en medida del bienestar humano y su relación e interacción con el medio ambiente marino, su misión es la siguiente:

“La misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme.” (Organización Marítima Internacional, 2018.).

Como se puede apreciar esta institución fomenta el respeto y conservación de los mares así con de encargarse de establecer las normatividades correspondientes a la navegación conforme a las necesidades que surgen en el panorama mundial siempre en pro de la humanidad y de la conservación de los seres vivos que son parte del mar.

La Organización Marítima tiene su origen en 1948, en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, se adoptó un convenio por el que se constituyó formalmente la Organización Marítima Internacional (OMI) - llamada en aquel tiempo "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" (OCMI); en 1982 se cambió al nombre actual OMI -. El Convenio constitutivo de la OMI entró en vigor en 1958 y la nueva Organización se reunió por primera vez el año siguiente. (OMI, 2018.).

Los objetivos de la organización marítima se fijan conforme a las necesidades de las flotas mundiales, estos se establecen en el Artículo 1 a) del Convenio que da origen a esta institución el cual hace mención a los siguientes:

“Preparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques”. (OMI, 2018.).

Cabe mencionar que la OMI ha mantenido progreso constante desde su creación hasta hoy en día. La Organización vio la luz en un mundo agotado por la guerra, en el que las antiguas potencias aún eran dominantes en lo que a prosperidad y comercio se refiere. Como resultado de ello, países como Francia, Reino Unido y España eran las principales potencias en el ámbito del transporte marítimo y, como tales, tenían tendencia a crear sus propias reglas con respecto a la construcción naval y a la seguridad y la dotación de los buques, entre otros aspectos.

No obstante, en 1948, el nuevo espíritu de unidad mundial que se respiraba en el ambiente y los primeros atisbos en el horizonte de un nuevo orden mundial se aunaron y varias naciones con visión de futuro redactaron el plan de acción para una organización internacional que elaboraría unas normas para el transporte marítimo, que se adoptarían e implantarían con carácter universal en todo el sector, ya que empezaba a aceptarse de forma generalizada que era contraproducente que cada nación marítima tuviera sus propias leyes marítimas.

Actualmente la Organización Marítima Internacional ha establecido nuevas normas y medidas de seguridad internacional de carácter mundial en relación a todos sus campos pues la globalización y el surgimiento de nuevas potencias en el ámbito marino lo exigen.

Muchos de los principales tratados de la OMI (incluidos el Convenio SOLAS, los convenios de Arqueo y Líneas de carga, el Reglamento de abordajes, el Convenio de formación y los anexos I y II del Convenio MARPOL) han sido ratificados por Estados que son responsables, de forma colectiva, de más del 98% de la flota mundial. Debido a la extensa red de reglas mundiales que la OMI ha creado y adoptado con el paso del tiempo, se puede afirmar con seguridad que, hoy en día, la navegación es un medio de transporte seguro y protegido, relativamente limpio y respetuoso con el medio ambiente, así como muy eficaz en lo que respecta al consumo de energía (OMI, 2018.).

Como se puede apreciar el establecimiento de diversas normas de índole internacional ha logrado una eficacia considerable en distintos sectores de la navegación y el ámbito marítimo, por lo cual los esfuerzos deben de seguir en marcha para lograr la integración

y unificación total de las flotas mundiales en materia de cooperación enfocada al mantenimiento la seguridad mundial.

Después de haber identificado lo que la OMI ha impuesto a través de los años como institución a cargo del sector marítimo mundial, no nos queda más que reconocer que desde su aparición ha venido implementado medidas constantes y efectivas a favor de la conservación y seguridad de los mares, sus especies, así como de la vida humana en el mar.

1.1.3. Fundamento jurídico internacional del terrorismo marítimo.

Este es uno de los preceptos más importantes a enmarcar dentro de esta investigación en razón de que a lo largo de los años se han tenido que establecer una cantidad determinada de reglas a la navegación, las cuales contemplaban de una manera simple los delitos que se presentaban en alta mar y carecían de un estudio a fondo pues estaban fundamentados en la costumbre.

En 1982 en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de mar, se enmarcó por primera vez dentro de una legislación el término de terrorismo marítimo, aunque ya existía una conceptualización de éste, aún tenía una problemática, se encontraba dependientemente asociado al delito de piratería.

Pero fue hasta la redacción del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988, que el concepto de “terrorismo marítimo” tuvo su conceptualización de manera individual adquiriendo una independencia total del delito de piratería, la razón de esta división se enfocó en adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores.

1.1.4. Ámbito de aplicación de los instrumentos internacionales.

Dentro de este apartado se analizarán los artículos del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo, con el fin de determinar su competencia y alcance legal para un mejor entendimiento.

Según el artículo 4 del Convenio SUA 1988 / 2005, éste se aplica a los actos de Terrorismo marítimo perpetrado en la altamar, zona económica exclusiva, zona contigua y mar territorial de un Estado siempre y cuando el buque se encuentre navegando, o que su plan de navegación prevea navegar, “hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas”. Organización Marítima internacional, IMO. (2005) Convenio contra la Represión de Actos Ilícitos a la Seguridad de la Navegación Marítima.

El artículo antes mencionado establece que la conducta delictiva que sea perpetrada dentro de una embarcación o artefacto flotante que navegue en aguas territoriales o interiores no será aplicable a estas normas, todo esto con el fin de respetar la soberanía de cada nación. Es deber de cada Estado implementar las medidas dentro de sus ordenamientos para garantizar el estado de derecho y la seguridad de sus habitantes.

Enríquez (2007) expresa a diferencia de lo que ocurre con la piratería, el Convenio SUA 1988 / 2005, en su artículo 7, no establece una jurisdicción universal para la represión del terrorismo marítimo, ya que siempre se exige que entre el acto terrorista y el Estado haya un vínculo que le permita a aquel ejercer su competencia para investigar y juzgar el acto, o para conceder la extradición para ello a otra nación. (p.181.)

Se debe mencionar que no es más que obligación de las partes contratantes el establecer los parámetros para su pronta y eficaz aplicación, en este punto nos encontramos con uno de los principales problemas dentro de la investigación:

“La no tipificación de esta conducta delictiva dentro de la legislación nacional que complemente la normativa internacional.”

1.1.5. Principal concepto jurídico asociado al convenio.

El motivo principal de diferenciar un concepto, es analizar más detalladamente su modelo operacional, causas y consecuencias, para así poder generar un proceso de estudio de estas conductas, con el fin de actualizar constantemente estos ordenamientos y así poder hacer frente a la globalización del sector marítimo.

El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la navegación representa un parte aguas en materia de seguridad a nivel internacional, ya que conceptualiza de manera determinada una acción delictiva, separándola de otros conceptos que se ven inmersos dentro de esta práctica.

En palabras de Salamanca (2010) dentro del concepto de terrorismo marítimo se contemplan los actos de violencia contra un buque, su tripulación, o bienes y personas a bordo de ellos que, directa o indirectamente, pongan en peligro la seguridad de la navegación marítima o que afecte las instalaciones o servicios de la misma.(p.65.)

Al interior de los instrumento SUA, no se establece la utilización explícita del término “terrorismo” a pesar de ser un ordenamiento que busca la regulación, vigilancia y prevención de estas prácticas, lo que puede generar una interpretación incorrecta del término y de su relación con algún hecho.

Enríquez (2007), recalca esta situación de la siguiente forma:

No existe en los instrumentos SUA de 2005 definición alguna, ni referencia concisa al término “terrorismo” o “terrorista”. Al ser un protocolo de enmienda y no tratados internacionales de nuevo cuño se ha mantenido la referencia a “actos ilícitos contra la seguridad”, cuando técnicamente las especies de conductas delictivas están referidas a lo que en sentido genérico puede entenderse ahora como actos terroristas.(p. 175.)

El Convenio SUA del año 1988 al 2005, se encarga de dar una serie de definiciones para ilustrar su contenido en sus artículos y luego cada uno de esos artículos presenta un listado de actos delictivos que ponen en peligro la navegación segura de un buque cometidos en contra de la nave misma, personas o bienes a bordo de ella.

1.1.6. Diferencias entre el concepto de piratería y terrorismo marítimo (conceptos asociados).

Definir las diferencias entre estas dos conductas delictivas en relación a la opinión de diversos autores, anteriormente solían identificar estos dos acontecimientos como uno solo pues compartían un mismo apartado dentro de la CONVEMAR, existe una gran cantidad de diferencias tanto en su manifestación como en el procedimiento jurídico que las regula, estas dos conductas delictivas merecen un trato individual.

Las diferencias entre el terrorismo marítimo y la piratería no son solo conceptuales, sino que también son distintas. La forma en que los Estados pueden reprimir estos actos ilícitos. Además, las medidas que deben tomar los Estados para poder perseguir criminalmente al terrorismo marítimo están específicamente establecidas por el Convenio SUA, al igual que las zonas marítimas en donde este se aplica.

Según Villegas (2004) “El terrorismo no persigue un afán de lucro como fin último, emplea la criminalidad de tipo económico para la financiación de su estructura organizativa. Dicho de otro modo, el afán de lucro es un medio para conseguir el fin último de naturaleza política” (p.236).

Lo anterior, debido a que la piratería es un delito de trascendencia internacional que afecta a toda la comunidad; los Estados, de acuerdo a los artículos 100, 105, 110 y 111 de la CONVEMAR 1982, pueden utilizar la legislación interna del país que arreste a los piratas para su posterior juzgamiento criminal y castigo, aunque el gobierno aprehensor no tenga ninguna clase de conexión con el infractor y el crimen no se haya cometido en su territorio. Ello, porque los piratas son considerados enemigos de toda la humanidad. Dicho lo anterior podemos mencionar lo siguiente la piratería se diferencia del terrorismo marítimo principalmente porque este último tiene indudables motivaciones políticas o de

convicción en su ejecución, mientras que la piratería solo se comete para la búsqueda de ganancias económicas.

1.2. Etapas del desarrollo histórico jurídico del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.

En este apartado de la investigación se plantearán cronológicamente los acontecimientos y procesos históricos que forman parte de la evolución del convenio objeto de estudio, esto con el fin de identificar claramente los motivadores esenciales de esta evolución.

Para lo cual se determinaron, tres etapas en las cuales se cimienta el establecimiento, desarrollo y evolución del convenio y su protocolo objeto de estudio.

Etapa N.1 (1982 – 1988).

Etapa N.2 (1989 – 2005).

Etapa N.3 (2006 – 2018).

1.2.1. Etapa N.1 (1982 – 1988). CONVEMAR (piratería y terrorismo).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de mar, dispone de un marco normativo que se instaló la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entre 1956 y 1958. Aquí se discutieron importantes temas como: el mar territorial y la zona contigua, la plataforma continental, alta mar y la pesca y la conservación de recursos vivos en alta mar. Aunque no se lograron grandes resultados debido al número tan reducido de participantes, sí se fijaron algunos cimientos que fueron presentados en proyectos de los Estados Partes, quienes intentarían efectuarlos sin resultados significativos para la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1960. Finalmente estos cimientos se solidificaron en la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982; además se presentaron nuevas iniciativas como el concepto de la zona económica exclusiva. En

esta, celebrada en Montego Bay Jamaica, 119 países ratificaron el documento, por lo que su trascendencia e impacto en el ámbito marítimo no tuvo precedentes.

De esta forma surgió la CONVEMAR: una reglamentación dirigida, eminentemente, a impulsar el fomento y el desarrollo sostenible mediante los beneficios otorgados por el mar, teniendo en cuenta las formas de uso y conservación del mismo. El estudio de los espacios oceánicos y costeros hacen, de esta Convención, un tratado sumamente importante para los intereses de cualquier país que tenga dentro de su territorio un área marítima sin importar su extensión; de allí su gran acogida en el marco internacional.

Este texto consta de 320 artículos, 17 partes y 9 anexos técnicos que cubren los siguientes temas: límites de las zonas marítimas, mar territorial, zona contigua, aguas interiores, zona económica exclusiva, plataforma continental, alta mar, derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional, estados archipelágicos, régimen de las islas, mares cerrados o semi cerrados, la zona, derecho de acceso al mar por estados sin litoral, tecnología marina, paz y seguridad en los océanos y los mares, conservación y gestión de los recursos marinos vivos, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, desarrollo y transmisión de tecnología marina y procedimientos para resolución de controversias.

La CONVEMAR era el único instrumento que contemplaba el delito de terrorismo marítimo en un mismo apartado junto a la piratería marítima y esto tenía un tanto de lógica por la sencilla razón de que la piratería es una actividad ilícita que podría bien ser la cuna del terrorismo en el ámbito marítimo debido a la gran cantidad de irregularidades que ésta presenta el robo de embarcaciones y el contrabando de armas son dos de las principales agravantes.

1.2.2. Etapa N.2 (1989 – 2005). La transición.

Consagrar la figura del terrorismo marítimo como un concepto independiente al delito de piratería regulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR 1982), encargada de establecer un orden jurídico común para los mares y océanos firmada en Montego Bay, Jamaica en 1982.

Con el secuestro del crucero italiano Achille Lauro en el Mar Mediterráneo el 7 de octubre de 1985 por cuatro terroristas palestinos fuertemente armados que exigieron la liberación de cincuenta militares palestinos encarcelados en Israel, debido a la escases de sus recursos tuvieron que acordar una negociación con la intención de salir con vida de dicho atentado, el 10 de octubre del mismo año, se dio su detención por elementos de la marina de los Estados Unidos, ya que durante los eventos acontecidos un ciudadano estado anídense fue asesinado y tirado por la borda, lo que obligó al gobierno americano a actuar de inmediato, posteriormente fueron detenidos bajo custodia italiana juzgados y encarcelados. Estos acontecimientos fueron el impulsor más importante para que Austria, Italia y Egipto propusieran a la Organización Marítima Internacional, la redacción de un tratado internacional sobre terrorismo marítimo, motivo por el cual surge el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988, hecho en Roma en ese año, ratificado por 166 de 193 de los países pertenecientes a la Organización de las Naciones Unidas, vigente internacionalmente desde el 1 de marzo de 1992.

El principal objeto del Convenio SUA de 1988, fue fomentar la cooperación internacional entre los Estados con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores, además de consagrar la figura del terrorismo marítimo como independiente al delito de piratería regulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR 1982), encargada de establecer un orden jurídico común para los mares y océanos firmada en Montego Bay, Jamaica en 1982.

El 17 de enero de 1994, México aprueba el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA 1988) y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, y el 9 de agosto son promulgados, solo que bajo la reserva del artículo 11 y el artículo 3 de ambos instrumentos respectivamente, en el sentido de aplicar su legislación en materia de extradición.

1.2.3. Etapa N.3 (2006 – 2018) las enmiendas a los instrumentos SUA de 1988.

Después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los cuales perdieron la vida una cantidad considerable de civiles, la población mundial entró en una situación de pánico considerable por lo que el Consejo de Seguridad de la ONU, tomó cartas en el asunto implementando diversas políticas internacionales, para el mantenimiento de la paz que se mantienen hoy en día, dentro de las diversas políticas internacionales se consideró el actualizar los ordenamientos ya establecidos.

Por lo que en 2005 se decidió dar un paso importante dentro de la seguridad a la navegación actualizando el convenio ya establecido desde 1988 incluyendo las siguientes medidas:

Se incluyen conceptos como transporte, daños o lesiones graves, arma BQN y sustancia química tóxica.

Se definen diversos delitos, tales como intimidar a la población, uso de explosivos, material radiactivo o armas químicas, descargue de sustancias nocivas o potencialmente peligrosas, utilizar un buque para causar daños, transporte de explosivos o material radiactivo, cualquier tecnología relacionada con armas BQN.

Lesiones o muerte, participe como cómplice, organice o contribuya alguna actividad delictiva.

Se incluye un artículo, que define como un delito el ayudar a una persona a evadir un enjuiciamiento penal.

Cada Estado se obliga a establecer en sus legislaciones penas enunciadas en los artículos 3, 3bis, 3ter y 3quáter, según la gravedad de cada uno.

Se establece que no será necesario aplicar la obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si se considera que la solicitud de extradición se ha presentado para entablar una acción penal o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.

Una persona que se encuentre detenida o cumpliendo una condena en el territorio de un Estado Parte pueda ser trasladada a otro Estado Parte para los fines de prestar testimonio, de identificación o para que ayude a obtener pruebas necesarias para la investigación o el enjuiciamiento de dichos delitos.

Su entrada en vigor será en el momento en que doce Estados lo hayan firmado sin reserva.

Hoy en día se han implementado con el objetivo de subsanar estos espacios, nuevos acuerdos de carácter trilateral entre los gobiernos de Estados Unidos, México y Canadá con el fin de garantizar la cooperación entre las flotas navales que vigilan las soberanías de estos estados, para combatir los problemas latentes en América del Norte.

1.3. Principales antecedentes históricos y/o jurídicos del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental.

Como se muestra dentro de las etapas anteriores de esta investigación el terrorismo es una práctica que ha amenazado a los distintos sectores de la población mundial desde hace décadas, lo que orilló a la creación de instituciones especializadas que se guiaran en relación al derecho internacional, sin embargo estos no son los orígenes de los ordenamientos en materia de terrorismo marítimo, para descubrir éstos, nos debemos remontar a 1985 con el secuestro de un buque italiano, con el fin de obtener la liberación de un grupo de terroristas palestinos.

Derivado de este acontecimiento tres países tomaron la pauta para su redacción en el año de 1988 estableciendo por primera vez un ordenamiento jurídico que adoptaba como concepto fundamental el terrorismo marítimo, surgiendo el Convenio Contra la Represión de Actos Ilícitos a la Seguridad de la Navegación y su Protocolo relacionado a las Plataformas Emplazadas en la Plataforma Continental, teniendo en el año 2005 su más reciente actualización.

Teniendo en consideración lo ya antes mencionado nos encontramos en la necesidad de identificar la importancia de la ciencia social que estudia esta clase fenómenos, qué campos se involucran y en qué ramas de ella genera un cambio significativo.

1.4. El Derecho Internacional.

El Derecho Internacional es la ciencia jurídica en la que se enmarca la conducta delictiva a la que hacemos referencia, dentro de esta se tipifican los delitos y sus penalidades a sí mismo se busca el desarrollo de normativas aplicables a las nuevas áreas de intervención. La presente investigación, debido al campo de estudio que domina da paso a la intervención de diversas ramas que lo complementan, como el Derecho Mercantil Internacional, Derecho Humanitario, Derecho Penal, etc. Para poder tener una comprensión correcta de la injerencia de esta ciencia dentro de la problemática objeto de estudio se establecerá su definición:

El derecho internacional define las responsabilidades legales de los Estados en sus relaciones entre ellos, y el trato a los individuos dentro de las fronteras estatales. Sus competencias comprenden una gran variedad de problemas de importancia internacional, entre los que figuran los derechos humanos, el desarme, el delito internacional, los refugiados, las migraciones, los problemas de nacionalidad, el trato a los prisioneros, el uso de la fuerza y la conducta durante la guerra. También regula los bienes comunes mundiales, como el medio ambiente, el desarrollo sostenible, las aguas internacionales, el espacio ultraterrestre, las comunicaciones mundiales y el comercio internacional. Naciones Unidas, (2018).

La Organización de las Naciones Unidas estableció políticas específicas para el cumplimiento de los diversos objetivos que se plantean en razón del respeto al derecho internacional.

El cumplimiento de éstas se da a través de la redacción de tratados internacionales, protocolos, así como con la creación de instituciones, cortes y tribunales. Estas son algunas de las principales actuaciones que implementa la humanidad en favor de desarrollo de la población mundial y el mantenimiento de un estado de derecho universal.

1.4.1. Clasificación del Derecho Internacional.

El Derecho Internacional se clasifica en dos vertientes, las cuales son Derecho Internacional Público y Derecho Internacional Privado.

Cada una de estas vertientes incorpora distintas ramas del Derecho Internacional, para la prevención, solución y estabilidad en sus diferentes ramos, en el caso que nos ocupa voy a darme a la tarea de determinar cuál de estas dos vertientes y sus ramas aplican a nuestro planteamiento.

1.4.2. Derecho Internacional Público y Privado.

El Derecho Internacional en relación a la necesidad que impone la globalización faculta diversas vertientes para el estudio de campos específicos, áreas de sectores públicos y privados con el fin de mantener el estado de derecho de cada campo.

¿Cómo es que se relaciona cada una de estas ramas con el objeto de estudio? para poder contestar esta pregunta, se debe de analizar cada uno de los campos de estudio, delimitar su ámbito de aplicación e instituciones que cuentan con la capacidad jurídica para aplicar dentro del problema que representa el terrorismo marítimo.

A continuación se establecerá la definición de Derecho Internacional Público con el objeto de identificar su campo de estudio:

Silva y Alonso, (1981) establecen que el Derecho internacional público, es el conjunto de normas que rige las relaciones del Estado y otros sujetos internacionales entre sí, y establece y determina los derechos y deberes recíprocos que les corresponden. Es por ello que el Derecho internacional público designa el ordenamiento jurídico de la comunidad internacional, en otra época llamado *ius gentium* o 'Derecho de gentes', expresión con la que se aludía a la idea de un orden jurídico no escrito para regular las relaciones entre los pueblos, noción vinculada a la de Derecho natural. Los sujetos por excelencia del Derecho internacional público son los estados y las organizaciones internacionales.

Esta definición despliega importantes características, como lo son (la relación entre Estado y otros sujetos de la comunidad internacional y los deberes recíprocos) aun así cabe mencionar lo siguiente: Las fuentes del Derecho internacional público son la costumbre y los tratados internacionales, que pueden ser bilaterales o multilaterales, procediendo asimismo la distinción entre tratados normativos y tratados contratos. Las funciones del Derecho Internacional Público son: regular las relaciones diplomáticas y consulares, entendidas como instrumentos de coexistencia y cooperación entre los estados; regular las competencias de los estados vinculadas al territorio, sobre espacios de interés internacional espacios aéreos, cursos de agua internacionales o respecto de la población; regular las competencias de los estados en los espacios marítimos, materia que da origen al llamado Derecho Marítimo o del Mar; la solución pacífica de controversias arreglos de carácter no jurisdiccional, arbitrajes, procedimientos jurisdiccionales.

El Derecho Internacional Privado, lo podemos definir como:

El conjunto de normas y principios que cada ordenamiento particular establece para dotar de una regulación especial a los supuestos de tráfico externo. La construcción de este sistema exige el recurso a una metodología propia. Su positivización y aplicación es particularmente dependiente de la realidad social y jurídica del momento histórico que se considere. Instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM, (2004) (p.65)

Esta vertiente del Derecho es clasificada como aquella que resguarda los intereses de los particulares en sus relaciones con otros sujetos de la comunidad internacional así como con el Estado.

Establecido lo anterior podemos mencionar que el objeto de esta investigación impacta en ramas tanto del Derecho Internacional Privado como del derecho internacional público, afectando por una parte a la sociedad civil y las actividades comerciales e impactando de lleno con las jurisdicciones de los Estados obligándolos a estrechar sus lazos para la creación de normatividades que den paso a la extradición de los criminales

que perpetúen estos actos con el objetivo llevarlos ante cortes internacionales y tribunales internacionales.

Siendo estas ramas del derecho las que se ven involucradas dependiendo su grado de intervención y afectación al sector que resguardan:

1.4.3. Derecho Ambiental.

En menor escala, pero resulta ser una disciplina que interviene en momentos específicos dado a la naturaleza de los acontecimientos, los que resultan en un impacto ecológico afectado al ecosistema marino de una zona de terminada, que termina por generar una problemática de mayor escala. Existe una gran cantidad de definiciones en relación a este campo de estudio, sin embargo la establecida por.

Jaquenod (1996), menciona que el derecho ambiental es definido como la “disciplina jurídica que investiga, estudia y analiza las diferentes relaciones entre los bienes naturales y la actividad antrópica, orientando la regulación jurídica de las conductas y actitudes humanas respecto del uso, explotación y aprovechamiento de recursos naturales, conservación de la naturaleza y protección del ambiente. p. 221

Esta rama del derecho, se ve involucrada en el momento que es perpetrado un ataque a alguna embarcación o artefacto flotante, ya que se provoca una gran cantidad de desechos armas, proyectiles, sustancias tóxicas, el derrame de combustible u otro solvente sobre el mar, afecta la flora y fauna marina, en gran escala pues la inclusión de materiales ajenos a un ecosistema ocasiona una descompensación para la vida que habita dentro de una zona determinada.

1.4.4. Derecho internacional Humanitario.

El Derecho Internacional Humanitario (DIH) es la rama del derecho internacional Público destinado a limitar y evitar el sufrimiento humano en tiempo de conflicto armado. En este sentido, el DIH limita los métodos y el alcance de guerra por medio de normas universales, tratados y costumbres, que limitan los efectos del conflicto armado con el

objetivo de proteger a personas civiles y personas que ya no estén participando en hostilidades.

La tarea del derecho de guerra es reforzar la seguridad de los civiles en el momento en que se está librando un conflicto armado, así como las actuaciones de los involucrados posteriormente a este con el fin de hacer valer las diferentes convenciones en materia de derechos humanos. Es importante recordar que un ataque terrorista se puede dar por distintas cuestiones.

El DIH se refiere específicamente al terrorismo y de hecho, prohíbe las " medidas de terrorismo " y los " actos de terrorismo". En el cuarto Convenio de Ginebra (artículo 33) se estipula que están prohibidos los castigos colectivos, así como toda medida de intimidación o de terrorismo ", y en el Protocolo adicional II (artículo 4) se prohíben los " actos de terrorismo " contra las personas que no participen directamente en las hostilidades o que hayan dejado de participar en ellas. El principal objetivo es subrayar que ni las personas civiles ni la población civil pueden ser objeto de castigos colectivos que manifiestamente crean un estado de terror, entre otras cosas. Los dos Protocolos adicionales a los Convenios de Ginebra también prohíben los actos destinados a infundir el terror entre la población civil. (International Committee of the Red Cross, 2011).

Esta definición se fundamenta en los eventos que se han presentado a lo largo de la historia tales como la batalla de Solferino que fue una de las primeras muestras de ayuda humanitaria en un contexto bélico, dando origen a los pilares para la creación de una institución con incursión mundial como lo es la Cruz Roja Internacional.

Más fueron otros eventos de más alto impacto los que acabaron por detonar la inestabilidad mundial a gran escala, en específico la primera y segunda guerra mundial, estos dos sucesos ejemplifican como el hombre puede generar una gran cantidad de sufrimiento y dolor, pues las personas que intervinieron, tanto activa como pasivamente (personal militar) y población civiles, razones por las cuales se crearon políticas para desarrollar en el transcurso de un conflicto bélico, dentro de las cuales se contemplaban diversas prácticas que pueden prevenir un sufrimiento excesivo a la humanidad.

El sustento del Derecho Internacional Humanitario o también llamado derecho de guerra son los llamados convenios de Ginebra, normatividad que atiende a todo lo relacionado con el desarrollo de un evento bélico, así como la culminación de estas actuaciones.

1.4.5. Derecho Penal Internacional.

Uno de los campos de estudio más amplio respecto a esta investigación es el Derecho Penal Internacional, en virtud de que esta rama del derecho estudia, analiza y regulariza todas las actuaciones derivadas de la manifestación de estos eventos, pues todo aquel que lleve a cabo un atentado en contra de la comunidad internacional, es llevado ante una corte donde será juzgado y penalizado, en específico a la Corte Penal Internacional institución establecida por la Organización de las Naciones Unidas como respuesta a la necesidad de un tribunal que juzgara a los infractores de nivel internacional aquellos que comentan crímenes contra la humanidad como lo son los crímenes de guerra, lesa humanidad, genocidio y terrorismo

Chaikel (2008) El Derecho Penal Internacional se refiere a los delitos definidos en el derecho internacional. Se ha diseñado para prohibir cierto tipo de conductas consideradas comúnmente como graves atrocidades y para establecer la responsabilidad penal de los autores de dichas conductas, como los crímenes de guerra, los crímenes contra la humanidad y el genocidio. Teniendo en cuenta los avances logrados en los últimos diez años en materia de derecho penal internacional, estas tres categorías de 'crímenes atroces' pueden incluir la violencia sexual cometida contra civiles (p. 45).

Gracias a la labor de los tribunales penales internacionales especiales para Rwanda y la ex Yugoslavia, creados por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la violación y otras formas de violencia sexual han sido reconocidas como crímenes de guerra y crímenes contra la humanidad.

Establece las bases jurídicas para poder determinar la gravedad y penalidad que las instituciones deben de aplicar al o a los involucrados en la violación de la normatividad internacional, todo extranjero que atente contra la integridad y seguridad de los habitantes

de una población o sus instituciones será llevado ante tribunales de carácter internacional siempre y cuando la normatividad de la nación afectada lo permita.

1.4.6. Derecho de Mar.

El mar es un amplio espacio territorial donde se desarrollan actividades para la captación de recursos naturales que impulsan el comercio tanto interna como externamente, también se presentan el traspaso de mercaderías por parte de grandes empresas transnacionales pues el transporte vía marítima resulta una gran alternativa para mover grandes cantidades de productos, así como el desarrollo de actividades turísticas.

El establecimiento de un concepto, referente a una rama del derecho encargada del resguardo de los mares y zonas territoriales así como la actividad humana que se desarrolla en ella debe de estar bien conceptualizado.

Szekely, (1995) Rama del Derecho Internacional Público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, es decir el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas citadas, y donde los estados gozan de la libertad de navegación, pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ella se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.(p. 981).

El Derecho del mar se haya estrechamente vinculado al derecho internacional público, el objeto de estudio del derecho del mar son los espacios marinos tales como el mar territorial, la zona exclusiva, alta mar, etcétera. Dentro de esta rama del derecho tiene su aplicación de manera directa el protocolo que refiere a las plataformas emplazadas en la plataforma continental, pues estas zonas son parte del estado y de su sociedad.

1.4.7. Derecho Marítimo internacional.

Una de las definiciones más destacadas dentro de la materia marítima es la que lo define como: Un conjunto de principios, instituciones y normas jurídicas que regulan a los sujetos, objetos, hechos, actos y relaciones derivadas de las actividades humanas de utilización del mar, reconocidas por los tratados internacionales vigentes de derecho del mar.

Tendremos así que las normas jurídicas formarán parte del Derecho Marítimo cuando contemplen situaciones relacionadas con los vehículos de la navegación (construcción y adquisición, propiedad y registro de buques, etc.), con los sujetos que intervienen en la navegación (propietarios y armadores, gente de mar, etc.), con los contratos de utilización de las naves (fletamento, transporte en régimen de conocimiento, etc.), con los accidentes de la navegación (abordajes, salvamentos, etc.) o con el seguro marítimo. Gabaldón (2012) (p.38).

La navegación es la interacción mercantil que se desempeña dentro de los mares y océanos del mundo así como la actividad comercial, turística y pesquera este concepto da origen al Derecho Marítimo, pues navegar forma el eje principal de esta disciplina.

Quedan asimismo incluidas en el Derecho Marítimo las relaciones de Derecho Público que tienen que ver con la utilización de los diferentes espacios del mar para navegar, incluyendo todo cuanto concierne a la seguridad del buque y de la propia navegación, así como a la prevención y lucha contra la contaminación marina nacida como consecuencia del tráfico y circulación de naves. Gabaldón (2012) (p.38).

Gabaldón (2012) Refiere nuestro concepto de Derecho Marítimo como Derecho de la navegación podemos definirlo como el conjunto de normas jurídicas reguladoras de las situaciones y relaciones nacidas con ocasión de la navegación marítima. Tenemos así un conjunto o grupo normativo cuyo denominador común es el de regular un sector específico de la realidad social y económica, esto es, la navegación como hecho o fenómeno técnico, incluyendo los actos antecedentes y

subsecuentes de la misma y con independencia de cuál sea la finalidad buscada con ella. (p.38).

Mientras que el objeto de estudio del Derecho Marítimo es la actividad comercial marítima y su terminología es también de tipo mercantilista, por ejemplo: conocimiento de embarque, incoterms, hipoteca marítima, seguro marítimo, contratación del servicio, etcétera. El Derecho Marítimo por su acentuado carácter mercantilista, forma parte del derecho privado y se le incorpora también como campo de estudio y resolución en el derecho internacional privado.

Por el contrario quedan, en principio fuera de nuestra disciplina las situaciones o relaciones nacidas con ocasión de la titularidad, gestión y utilización del dominio público de las costas (legislación de costas), de los puertos (legislación portuaria) o de los recursos de las aguas (legislación pesquera y minera), en todo aquello y sólo en aquello que sea ajeno a la actividad de navegación. Gabaldón (2012) (p.38).

Por ésta y más razones la adhesión a un convenio en materia de terrorismo marítimo es necesaria, en México un 80% de su comercio tiene una entrada vía marítima lo cual establecería un estado de paz en la relación comercial entre las grandes empresas multinacionales, como la expansión territorial en relación a la actividad turística tendría un manto en relación a la prevención de actuaciones ilícitas.

El analista José David Enríquez (2007) subraya que el concepto de “Derecho Marítimo” (de paz y guerra) en el sistema jurídico mexicano, señalado en los artículos 64 y 99 del Proyecto de Constitución Política mexicana fechado en la Ciudad de México el 16 de junio de 1856. Más adelante, en la Constitución de 1917, se le menciona de manera expresa en dos disposiciones: la primera, en el artículo 73, fracción XIII, para expedir leyes relativas al Derecho Marítimo de paz y guerra. La segunda, en el artículo 104, fracción II, al estipular como competencia de los tribunales de la federación la de resolver de todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo.

1.5. El terrorismo como delito del siglo XXI.

La conducta delictiva denominada terrorismo es una problemática latente en pleno 2018, la cual se ha cultivado a lo largo de los años debido a su gran éxito el cual está basado en la repetición manifiesta de sus ataques generando un patrón dentro de la población mundial, una psicosis colectiva a gran escala que frena todos los sectores de una nación.

El pánico generado por una cédula terrorista se presenta en un primer plano mediante mensajes los cuales se dan en un lenguaje vulgar repleto de amenazas e insultos raciales con el fin de llegar a una intimidación o petición. En un segundo punto el terrorista genera un ataque mediante la implementación de armas de fuego o biológicas con el objetivo de causar lesiones a un gran sector de la población de una región o sector determinado, lo que termina por estallar el pánico en la sociedad, dichos actos generan una repulsión a la comunidad mundial y ejemplifican la falta de respeto a los derechos humanos, la soberanía de las naciones y los demás ordenamientos jurídicos establecidos a nivel mundial. La Organización de las Naciones Unidas en relación al Derecho internacional, encaminó las acciones de la lucha contra el terrorismo y actualmente cuenta con instituciones especializadas en esta materia.

1.5.1. Centro de la ONU contra el terrorismo.

En febrero de 2005, el Reino de la Arabia Saudita organizó la primera Conferencia Internacional contra el Terrorismo en Riad, en la que el difunto Custodio de las Dos Mezquitas Sagradas, el Rey Abdullah bin Abdulaziz al-Saud, instó a la comunidad internacional a que creara un centro internacional para combatir el terrorismo.

El 8 de septiembre de 2006, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó por consenso la emblemática Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo. En el Plan de Acción anexo a la Estrategia, los Estados Miembros deciden adoptar medidas específicas para luchar contra el terrorismo, entre las que se incluyen medidas para hacer frente a las condiciones que propician la propagación del terrorismo (pilar I); prevenir y combatir el terrorismo (pilar II); aumentar la capacidad de los Estados para prevenir el terrorismo y luchar contra él, y fortalecer el papel del sistema de las Naciones

Unidas a ese respecto (pilar III); y asegurar el respeto de los derechos humanos para todos y el estado de derecho como base fundamental de la lucha contra el terrorismo (pilar IV).

En el segundo pilar de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, la Asamblea General reconoció que podría estudiarse la cuestión de establecer un centro internacional de lucha contra el terrorismo, como parte de los esfuerzos internacionales para intensificar la lucha contra el terrorismo.

El Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo se fundó en septiembre de 2011 para impulsar la cooperación internacional en materia de lucha contra el terrorismo y apoyar a los Estados Miembros en la ejecución de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

El 18 de noviembre de 2011, la Asamblea General acogió con beneplácito el establecimiento del Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo en el marco de la Oficina del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (CTITF) del Departamento de Asuntos Políticos (DAP) de la Secretaría de las Naciones Unidas y alentó a los Estados Miembros a colaborar con el Centro.

En coordinación con otras instancias, se da la cooperación para la no proliferación de armas y de otros instrumentos que generen dolor a las sociedades del mundo.

1.5.2. La Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo.

Se estableció mediante la adopción de la resolución 71/291 de la Asamblea General el 15 de junio de 2017.

La oficina tendría cinco funciones principales:

- Liderar los mandatos de lucha contra el terrorismo de la Asamblea General
- Reforzar la coordinación y la coherencia entre las 38 entidades del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo a fin de garantizar la

aplicación equilibrada de los cuatro pilares de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo;

- Mejorar la prestación de asistencia de la Organización a los Estados Miembros para la creación de capacidad contra el terrorismo;
- Aumentar la visibilidad y la promoción de las actividades de las Naciones Unidas contra el terrorismo, así como la movilización de recursos destinados a esas iniciativas; y
- Velar por que se dé la prioridad oportuna a la lucha contra el terrorismo en todo el sistema de las Naciones Unidas y por qué la importante labor de prevención del extremismo violento se asiente firmemente en la Estrategia.

La oficina también tendría como objetivo mantener una relación estrecha con los órganos del Consejo de Seguridad y los Estados Miembros, fortaleciendo las alianzas existentes y forjando otras nuevas mediante viajes periódicos y la asistencia a reuniones relacionadas con la lucha contra el terrorismo.

La importancia de resaltar la actividad que se ha estado presentando conforme al paso de los años es primordial pues nos brindan una aportación más acertada de la gravedad del problema que representa esta actividad a nivel mundial.

Una vez que se estableció el reconocimiento de las instituciones internacionales y su intervención en materia de terrorismo se puede dar paso al estudio y análisis de la intervención de un instrumento determinado y su aceptación y aplicación dentro de una nación. En esta investigación determinaremos el comportamiento del convenio SUA a nivel mundial y su intervención dentro del Estado mexicano.

1.6. El convenio SUA en el panorama internacional y su inclusión en México. (Marco teórico.)

Para determinar el porqué es necesaria la adhesión por parte del Estado mexicano al convenio SUA y a su protocolo del año 2005, se debe examinar cómo se manifiesta dentro del país el tema relacionado a la seguridad marítima, la relación sus instituciones

y organismos encargados de establecer los estándares nivel nacional referentes a la navegación.

Una vez teniendo claro estos puntos podremos generalizar el grado de importancia al momento de hablar de terrorismo y sus agravantes.

1.6.1. Creación y desarrollo del convenio SUA a nivel internacional.

Una normatividad internacional especializada en materia de terrorismo marítimo tuvo su primera aparición en Roma en el año de 1988 con la redacción del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, por fin el mundo contó con una protección ante la práctica de esta actividad, la cual genera dolor y sufrimientos inhumanos así como inestabilidad social de gran impacto afectando sectores públicos y privados de una nación.

Tuerk, Helmut (2008) la ONU insta a los Estados y a sus órganos competentes a que contribuyan a la eliminación gradual de las causas que originan el terrorismo internacional, no obstante, éste término no se ha podido definir oficialmente todavía por las dificultades políticas que representa. Es por ello que los Convenios adoptados tanto por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como por la OMI, a pesar de tener como objetivo el combate al terrorismo internacional, no lo definen ni lo utilizan en sus disposiciones. (p. 9,10)

En relación con lo que establece Tuerk, podemos decir que es necesaria la actuación inmediata de las naciones que conforman la ONU en razón que fomentan una cooperación internacional a gran escala pues es la única manera de lidiar con estas prácticas.

El Convenio y Protocolo SUA del año 1988 entraron en vigor internacionalmente en marzo de 1992. Con una respuesta de la comunidad internacional de tan solo 67 Estados miembros en un principio.

Tuerk (2008) señala, El Convenio SUA'88 había sido ratificado sólo por 67 Estados. No obstante, para el 2008 existían ya 146 Estados contratantes, lo que representaba un 87.74% de la flota mercante mundial, mientras que su Protocolo contaba con 135 Estados contratantes, representando un 83.06%. Lo anterior refleja la seriedad con la que la comunidad marítima internacional ha tomado la amenaza del terrorismo internacional (p. 6 y 10)

Respecto a su incursión dentro del país el 17 de enero de 1994, México aprueba el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA 1988) y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, y el 9 de agosto son promulgados, solo que bajo la reserva del artículo 11 y el artículo 3 de ambos instrumentos respectivamente, en el sentido de aplicar su legislación en materia de extradición. Siendo hasta hoy en día el único sustento jurídico internacional con el que se ha contado, si consideramos de que hoy en día estos instrumentos ya sufrieron modificaciones dentro de su estructura y de las cuales no somos parte, por lo que en esas condiciones nos encontramos en un considerable rezago en esta materia.

La globalización constante originó que estos ordenamientos ya establecidos no fueran lo suficiente ante las necesidades actuales, pues en su redacción no contemplaban la prevención de un ataque terrorista sino la reacción después de que este fuera perpetrado. En relación a lo antes mencionado en Octubre de 2005, la Organización Marítima Internacional estableció una serie de enmiendas, las cuales dieron origen a un nuevo convenio y protocolo SUA 2005 que tuviera un carácter preventivo.

1.6.2. Protocolo SUA para la Represión de los Actos Ilícitos a la Seguridad de las Plataformas Emplazadas en la Plataforma Continental.

La protección de las plataformas petroleras a nivel mundial es otro aspecto que resguardó el convenio SUA de 1988 hasta el de 2005 con el objetivo de velar por la seguridad de las personas que se encuentren laborando dentro de este tipo de instalaciones así como de la protección del hidrocarburo que es un recurso natural considerado patrimonio de los habitantes de una nación.

Dicho protocolo enuncia dentro de su articulado la normatividad que consiste en establecer que acciones se consideran una violación o agravante a la seguridad de las plataformas petroleras establecidas específicamente en la plataforma continental de un país.

En su artículo 2 menciona lo siguiente:

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:
 - a) Se apodere de una plataforma fija o ejerza control de la misma mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o
 - b) Realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de una plataforma fija, si dicho acto puede poner en peligro la seguridad de ésta; o
 - c) Destruya una plataforma fija o cause daños a la misma que puedan poner en peligro su seguridad; o
 - d) Coloque o haga colocar en una plataforma fija, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir esa plataforma fija o pueda poner en peligro su seguridad; o
 - e) Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la misión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a d).
2. También comete delito toda persona que:
 - a) Intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o
 - b) Induzca a cometer cualquiera de esos delitos, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o
 - c) Amenace con cometer, formulando o no una condición de conformidad con la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a

ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b) y c) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la seguridad de la plataforma fija que se trate. SUA, (1988).

Una vez teniendo definida la necesidad que representa a nivel global el terrorismo se dará paso a exponer el panorama nacional que se tiene respecto a esta problemática.

1.6.3. Necesidad del protocolo SUA en relación a la nueva política en materia de hidrocarburos en México.

Otro aspecto esencial de la firma del convenio SUA es la aportación que se obtendría derivada de la aplicación del protocolo relacionado a la protección de las plataformas petroleras dentro de México con la incursión del sector privado dentro del mercado de extracción de hidrocarburos en territorio nacional.

Durante la administración de Enrique Peña Nieto, entró en vigor una nueva ley en materia de hidrocarburos a nivel nacional, situación que originó una diversidad de cambios dentro de este rubro, siendo uno de los más significativos la cesión de concesiones a empresas de Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, Rusia, China, Australia, Colombia y Argentina que abarcarán un total de 23 bloques (25 mil 518 kilómetros cuadrados).

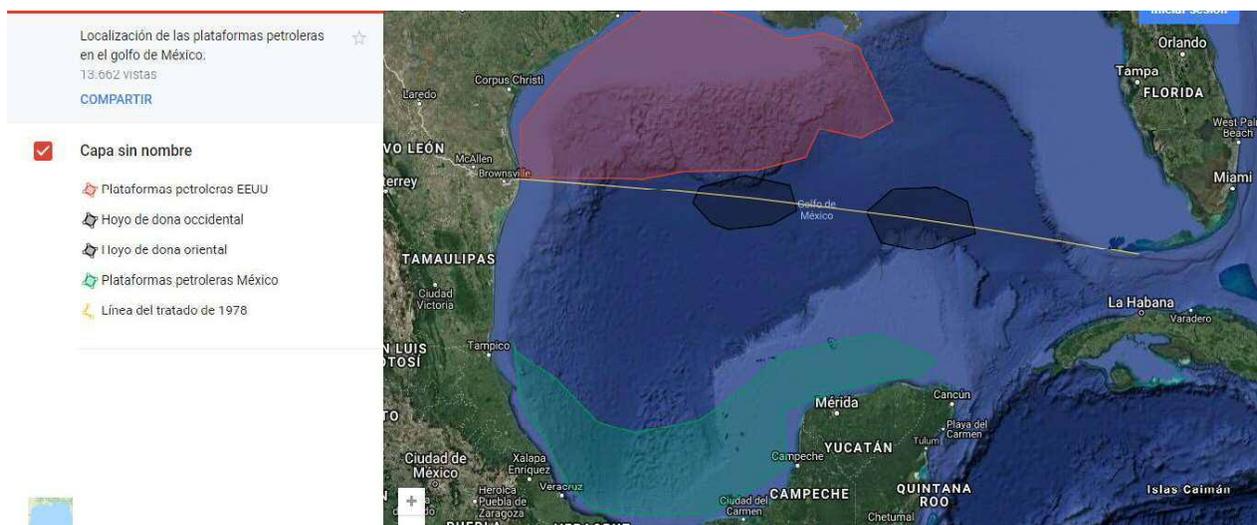
La Licitación R1.1 incluyó 14 áreas de explotación en aguas someras con un total de 4 mil 222 kilómetros cuadrados y dos se adjudicaron a las empresas Sierra Oil & Gas, Talos Energy y Premier Oil. La Licitación R1.2 ofertó cinco áreas de extracción en aguas someras de 281 kilómetros cuadrados. Se adjudicaron tres áreas a ENI International, PanAmerican Energy LLC, E&P Hidrocarburos y Servicios, Fieldwood Energy LLC y Petrobal. La Licitación R1.4 ofreció 10 áreas de exploración en aguas profundas con una superficie total de 23 mil 835 kilómetros cuadrados. Ocho de las áreas ofertadas se entregaron a las compañías internacionales más grandes del mundo: China National Offshore Oil Corporation, Total, Exxon Mobil, Chevron, Inpex, Statoil, British Petroleum, PC Caligari, Sierra Offshore, Murphyn y Ophir. Villamil Jenaro (2017)

La incursión de estas empresas dentro del Golfo de México viene a reforzar la idea de implementar instrumentos en materia de seguridad marítima y en este caso la seguridad de las inversiones que se aplicaran en territorio mexicano.

Los Protocolos SUA, 2005 son de particular importancia para la protección de la industria petrolera mexicana, ya que el 90% de la energía primaria que consumimos en México proviene de los hidrocarburos, principalmente del Golfo de México. El petróleo es un producto estratégico para el país y es el factor fundamental de la economía nacional. Gerardo Valdivia y Chacón Domínguez, (2008), (p. 47.)

En relación con lo expresado por los autores Valdivia y Chacón México es una nación que percibe una gran cantidad de capital derivado de la industria de los hidrocarburos, y conforme con la incursión de cada vez más empresas en este terreno se ve obligado a la necesidad de implementar una serie de normativas en materia de seguridad a las plataformas que serán emplazadas dentro de la plataforma continental correspondiente a México.

Imagen satelital del golfo de México referente a el espacio para la extracción y búsqueda de hidrocarburos



Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2016). Mapa. Recuperado de www.sct.com

En la imagen se aprecia en color rojo el espacio perteneciente a territorio de los Estados Unidos y de color azul el territorio cedido a la nación. Dentro de esta gran extensión

territorial se encuentran los mayores yacimientos de hidrocarburos y actualmente se está llevando a cabo una gran actividad industrial e inversión de carácter internacional, por el establecimiento de nuevas plataformas. En relación a lo antes mencionado se puede establecer que es una constante necesidad la adhesión del Estado a estos instrumentos para la protección de no solo los connacionales sino de los recursos naturales que son la fuente fundamental para el desarrollo de una nación tan grande como lo es México. Cuestión que será recalcada en siguiente apartado.

1.6.4. La seguridad marítima actual dentro de México.

Es importante identificar el rol que maneja el sector marítimo dentro de México, a través del estudio de su geografía y normatividad, se citará de igual manera a la institución o instituciones encargadas del resguardo y vigilancia de este sector, sus facultades y obligaciones.

Una navegación segura dentro y fuera de aguas de una nación son algunos de los objetivos que persigue la OMI, para lo cual establece distintos estándares y normas enfocadas a la seguridad marítima, mismas que se deben cumplir a nivel nacional en razón del apoyo a la comunidad internacional.

La seguridad en el ámbito marítimo dentro de nuestra nación está a cargo de la Secretaría de Marina, institución que a través de la armada de México cumple con estas funciones apeándose a las legislaciones nacionales e internacionales vigentes.

En respuesta a los acontecimientos mundiales se estableció coordinación entre la SCT y la SEMAR, se logró fortalecer el marco legal en materia de Protección Marítima y Portuaria como parte de las estrategias para la consecución del objetivo 1.2 del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Por lo anterior, el 26 de diciembre de 2013, se expidió el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Estas otorgan a la SEMAR algunas atribuciones que tenía la SCT como autoridad marítima. Asimismo, facultan a la

SEMAR para ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, Art, 30 fracción V, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Derivado de estas acciones implementadas en 2013, se estableció a nivel nacional un concepto del cual se carecía para poder definir lo que representa esta actividad en materia del cumplimiento del orden jurídico nacional y la protección marítima y portuaria. El fortalecer este sector es un gran avance dentro del marco normativo nacional pues fomenta la protección y capacitación del personal que resguarda estas zonas.

La iniciativa del Ejecutivo Federal quien impuso la cooperación entre dos dependencias de la administración pública federal, que intervienen directamente en el rubro marítimo como Secretaría de Marina (SEMAR) y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de acuerdo a su distribución de competencias, establecidas tanto en la Ley de la Administración Pública Federal como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El 19 de diciembre de 2016 con la publicación del decreto en el diario oficial de la federación donde se modifican diversas disposiciones de las leyes antes mencionas, la razón de estas modificaciones se señala en la exposición de motivos del correspondiente decreto, debido a las constantes modificaciones que presentan algunos instrumentos internacionales en los cuales se requiere mayor cooperación por parte de los Estados para procurar la seguridad y protección marítima, en este sentido se acordó designar a la SEMAR como autoridad marítima nacional, encargada de ejercer la administración marítima en México y ser el enlace para cumplir con compromisos tanto nacionales como internacionales. Esta situación significó hacer una reestructuración dentro de las funciones y organización de las dependencias para evitar confusiones y duplicidad de funciones.

Se le asignó la administración de las capitanías de puerto a la SEMAR, se fortalecieron sus facultades quedando así:

Cumplimiento de la legislación nacional e internacional así como de la normatividad en materia de seguridad y protección marítima y portuaria, salvaguarda de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, salvamento en caso de accidentes e incidentes de alguna embarcación.

La mayoría de estas modificaciones están destinadas a proporcionar una mayor seguridad a la navegación y salvaguardar la vida humana en el mar.

Protección Marítima y Portuaria, entendiéndose ésta como: “Las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en los puertos y en la administración, operación y servicios portuarios, así como en las actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales en los que México sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria”. Artículo primero fracción XI de la Ley de Puertos y artículo primero fracción VII bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Una vez teniendo en consideración todas las actividades que se desarrollan en materia marítima en México, surgen otros cuestionamientos como lo podrían ser ¿Quiénes o qué autoridades son las indicadas en impulsar la implementación de ordenamientos internacionales en materia de terrorismo? Estas y demás interrogantes serán conceptualizadas dentro de los planteamientos establecidos a continuación.

1.7. El deber de las instituciones nacionales para la implementación convenio SUA 2005.

El presente planteamiento tiene como objetivo identificar, los mecanismos establecidos por las dependencias nacionales para fomentar la cooperación internacional respecto al reto que representa la actividad terrorista en el sector naval.

Para esto se citarán en forma de incisos las instituciones que por su distribución de competencias, podrían estar capacitadas para poder opinar y tomar acción en relación a la adopción del convenio SUA y su protocolo del año 2005.

- A. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), por ser la autoridad encargada de intervenir en los convenios de la OMI en materia de marina mercante.
- B. Secretaría de Energía (SENER) por los intereses económicos que representa el área de las plataformas petroleras.

- C. Procuraduría General de la República (PGR), por ser el órgano del Poder Ejecutivo Federal que se encarga principalmente de investigar y perseguir los delitos del orden federal.
- D. Secretaría de Marina (SEMAR) por las nuevas atribuciones que se le otorgaron, realizándolo a través de la Armada de México porque es la única institución nacional a la que se le atribuye el combate a la piratería y terrorismo marítimo.

La injerencia de tantas instituciones dentro de un mismo rubro, hace más complicado el definir a quién o a qué institución le corresponde resolver sobre esta problemática, sin embargo dos de las instituciones que tienen más cabida en relación a este tema son la PGR Y SEMAR en razón de las funciones otorgadas a cada una por un lado.

Procuraduría General de la Republica, en virtud de ser el órgano encargado de perseguir los delitos de carácter federal, uno de ellos el terrorismo enmarcado en el código penal federal, en su Capítulo VI artículo 139

Secretaría de Marina, al ser la autoridad marítima nacional y contar con el respaldo de la armada de México que cuenta con recursos tanto humanos como materiales, para garantizar una navegación segura.

En opinión del Dr. Enríquez (2007) la implantación de los Protocolos SUA, 2005, comprometen la libertad de navegación y “tienen el afán de privilegiar el fortalecimiento de Estados que, bajo pretexto de encabezar la lucha contra el terrorismo internacional, se han convertido en violadores institucionales de los derechos humanos de miles de personas inocentes, al cobijo de la complicidad de la comunidad internacional” (p.187)

Tomar la implantación de los instrumentos SUA como un pretexto para violar los derechos humanos, es incoherente en razón de las líneas redactadas dentro de estos las cuales aluden al hecho de salvaguardar la integridad de las personas que se encuentren dentro de una embarcación sin distinción alguna en relación a su grado, sexo, raza o creencias religiosas y políticas de los tripulantes.

Helmut (2008) explica en su artículo “Combatiendo el terrorismo en el mar: La represión de actos ilícitos contra la seguridad en la navegación marítima”, Asimismo argumenta: “Estos nuevos instrumentos son un paso gigantesco en la dirección correcta y un cambio en la percepción, por parte de la comunidad internacional, de que el terrorismo marítimo es un crimen internacional que sólo puede ser combatido adecuadamente por la coordinada acción internacional”.

Tanto responsiva como preventivamente el fomento de la cooperación internacional en razón de erradicar las cédulas, organizaciones y sus prácticas terroristas debe de ser exhaustivo ya que nos encontramos ante una globalización, constante que nos percibirá vulnerables si no contamos con un sustento jurídico de carácter internacional.

Las opiniones en relación a esta normatividad resultan contradictorias entre los distintos autores, de lo único que se tiene una certeza es que la inclusión a las actualizaciones que establecen las enmiendas del año 2005 tienen que ser implementadas a nivel nacional.

1.7.1. Otros tipos de cooperación internacional en materia de seguridad marítima que tiene México.

México ha implementado una diversidad de nuevas políticas en materia de protección marítima con países vecinos en función de la cercanía que presentan y de los lazos comerciales tan fuertes que tienen.

The Security and Prosperity Partnership of North America (SPP) is a trilateral initiative, launched on March 2005, which is intended to increase cooperation and information sharing in an effort to enhance prosperity and security in the United States, Canada, and Mexico. The SPP considers two agendas: the prosperity agenda and the security agenda.

La asociación para la seguridad y prosperidad de América del Norte es una iniciativa que implementó el gobierno de los Estados Unidos en conjunto con México y Canadá, derivada de la solicitud del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas incitando a los

Estados a una cooperación internacional más unificada lo que resultó la creación de esta asociación.

On March 23, 2005, the presidents of the United States of America and Mexico, together with the Prime Minister of Canada, announced the SPP (USDI 2005a). The SPP is a government initiative that was endorsed by the leaders of the three countries, but it is not a signed agreement or treaty and, therefore, contains no legally binding commitments or obligations. Nonetheless, it addresses the importance of implementing, in their national legislation, mutually recognized international instruments through regional cooperation. Resolution 56/1 (2001)

A pesar de ser una iniciativa que carezca de una fuerza vinculante es un avance significativo en lo que respecta a la seguridad de la navegación.

“Esta iniciativa incluye programas de seguridad y prosperidad para mantener sus fronteras cerradas al terrorismo y al comercio. Por lo tanto, considera dos agendas: la agenda de prosperidad y la agenda de seguridad (Solano Armenta 2007)”.

La agenda de seguridad del SPP incluía diez objetivos que debían ser observados por varias agencias federales de México, Canadá y los Estados Unidos, los temas de estos objetivos son:

- 1) Seguridad del viajero;
- 2) Seguridad de la carga;
- 3) Facilitación de fronteras;
- 4) Seguridad de la aviación;
- 5) Seguridad Marítima;
- 6) Cooperación policial;
- 7) Cooperación de Inteligencia;
- 8) Bioprotección;
- 9) Protección, Prevención y Respuesta;
- 10) Cooperación en ciencia y tecnología.

El Gobierno de México nombró a la Armada para colaborar con otras agencias nacionales en nueve de los diez objetivos, siendo la agencia mexicana líder en el cumplimiento del número de objetivo cinco: Seguridad marítima y la importancia de asegurar el dominio marítimo (USDI 2005).

La armada como autoridad designada para el cumplimiento de estos objetivos, remarca a esta institución como una de las más confiables y sólidas en desempeño de sus funciones, pues es considerada la institución líder en el cumplimiento del objetivo número cinco referente a la seguridad marítima hasta el año 2005, año en el que se dio la modificación del convenio SUA.

1.7.2. Dominio marítimo.

Es importante incluir en concepto de dominio marítimo ¿Qué es? y ¿de dónde surge? en razón de que este precepto abarca grandes aspectos referentes a la seguridad de la navegación.

The importance of securing the Maritime Domain was underscored in December 2004 by the US National Security Presidential Directive-41/Homeland Security Presidential Directive-13 (NSPD-41/HSPD-13), underlining its Maritime Security Policy. This policy oversaw, among others, the development of the “National plan to achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security”, adopted in October 2005. Valdés. (2013), (p.179)

Cerda resalta la importancia que se brindó por parte de las instituciones navales de Estados Unidos y México en su reconocimiento del impacto y crecimiento de la actividad marítima en América del Norte lo que originó a la redacción en el año 2004 del “Plan nacional para lograr el conocimiento del dominio marítimo para la Estrategia nacional de seguridad marítima” con el fin de reforzar la cooperación regional y establecer un alto al crecimiento de los actos delictivos dentro del mar

Concepto de dominio marítimo:

De acuerdo con este Plan, el "Dominio Marítimo" son todas las áreas y cosas de, en, debajo, en relación con, adyacentes o que bordean un mar, océano u otra vía navegable, incluidas todas las actividades relacionadas con el mar, infraestructura, gente buques, carga y otros medios de transporte". Además, define a la MDA como "la comprensión efectiva de cualquier cosa asociada con el dominio marítimo que pueda afectar la seguridad, la seguridad, la economía o el medio ambiente, identificando amenazas tan pronto y tan lejos de la costa como sea posible" (USDI 2005c).

El narcotráfico y la delincuencia organizada dentro de México son unas de las constantes problemáticas en materia de seguridad nacional y amenazas al dominio marítimo, pues su crecimiento se va dando de manera exponencial.

Diferentes tipos de drogas y sustancias psicotrópicas como la cocaína, que proviene principalmente de América del Sur, y la efedrina, que normalmente llega de China, están siendo transportadas por barcos. El sesenta por ciento del flujo de drogas se está moviendo en la costa pacífica y el 40% de él a lo largo del Golfo de México y el Mar Caribe. México había sido considerado solo una zona de tránsito (siendo EE. UU. la zona de llegada). Sin embargo, en la actualidad una gran cantidad de drogas permanece en México. Una situación similar ocurre con las armas, que se fabrican en los Estados Unidos y cruzan ilegalmente la frontera con México (Rosas 2011).

Con relación a lo antes mencionado, la exportación e importación de mercancías ilegales es una realidad que pone en riesgo la seguridad de la sociedad pues genera un impacto de efecto retardado, por ejemplo la distribución de las anfetaminas o enervantes que ingresan vía marítima para después ser distribuidos dentro del país a gran escala. Razón por la cual se ha dado la creación de una diversidad de normativas siendo una de ellas.

La implementación de estas medidas de seguridad significan un crecimiento y aportación al derecho internacional, de la misma manera suponen una barrera al crecimiento de la delincuencia.

1.7.3. La seguridad marítima de américa del norte iniciativa (NAMSI).

The Mexican Navy and the Maritime forces of the US came into being with the realization of a joint protocol for dealing with vessels suspected of being a threat: "The North American Maritime Security Initiative (NAMSI)". Valdés (2013), (p180)

La carta de intención NAMSI es una herramienta en materia de seguridad marítima redactada en el año 2008, firmada por los gobiernos de Estados Unidos, México y Canadá éste siendo el último en ratificarla en el año 2011, es importante recalcar que esta carta no genera obligaciones vinculantes según las leyes nacionales e internacionales.

Con el fin de fortalecer la cooperación internacional establecen dos preceptos fortalecer el intercambio de información y la cooperación en materia de seguridad marítima. También hace hincapié en la creación de un grupo de trabajo permanente e incluye el concepto de "operaciones casuales".

Valdés (2013) establece: Las operaciones causales son aquellas que realizan las fuerzas marítimas de México, Canadá y los Estados Unidos, bajo sus propias órdenes, con una planificación y ejecución coordinadas conjuntamente, para permitir la implementación efectiva de instrumentos internacionales mutuamente reconocidos. Estos instrumentos, entre otros los cuales son:

- La Asamblea General de las Naciones Unidas y las resoluciones del Consejo de Seguridad
- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS'82)
- La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Convención de Viena '88)
- La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNCTC'00)

- La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS'74)
- El Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR'79)
- El Convenio internacional para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA'88)
- El Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas ubicadas en la plataforma continental (Protocolo SUA'88) (p180)

Este acuerdo también incluye el cumplimiento de acuerdos bilaterales y poner en marcha los procedimientos operativos SOP para la prevención y respuesta a incidentes o actos ilícitos que puedan amenazar la seguridad marítima de los Estados Unidos o México.

El artículo 8 bis / 12 del Protocolo de 2005. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA 2005), alienta al desarrollo de procedimientos operativos estándar para la realización de operaciones con otros Estados parte. De acuerdo con las disposiciones de este artículo, NAMSI establece dos conjuntos de SOP para México y los Estados Unidos: la Comunicación del Centro de Operaciones al Centro de Operaciones SOP I y el Derecho de visita SOP II. (OMI 2005).

El convenio SUA es el principal fundamento de la creación de los procedimientos operativos pues fomenta la cooperación entre Estados parte, es de aquí donde parte la intervención de Estados Unidos y México para la su creación e implantación, razón por la cual se analizarán a fondo destacando su importancia.

1.7.4. Procedimientos Operativos Estándar (SOP I).

El "SOP I" especifica las autoridades competentes y los Centros de Operación, los principios de aplicabilidad y guía, los formularios y procedimientos estándar y las comunicaciones entre los Centros de Operación (SEMAR – USCG – USNC 2008).

De acuerdo con el SOP I, los términos "autoridad competente" o "autoridades competentes" significan aquellas instituciones de México y los EE. UU. Designadas para recibir y responder a las solicitudes de embarque de acuerdo con las convenciones internacionales aplicables. Los Centros de Operaciones son responsables de comprometer a sus respectivas autoridades diplomáticas y de otro tipo para garantizar que todas las solicitudes recibidas se procesen de acuerdo con sus respectivos procedimientos nacionales. Valdés (2013) (p.181)

La cooperación institucional entre las armadas de los gobiernos contratantes es de suma importancia en virtud de que generan una armonía respecto a las autoridades que están facultadas dentro y fuera de una nación para que en conjunto implemente el uso de sus recursos materiales.

Este SOP se aplica solo a embarcaciones sospechosas (a) ubicadas fuera del mar territorial de cualquier estado, (b) que reclaman la nacionalidad en México o los Estados Unidos, los participantes tienen la intención de cumplir con el derecho internacional aplicable en casos que involucren buques de un tercer Estado. El término "buque sospechoso" se refiere a un buque utilizado con fines comerciales o privados con respecto a los cuales existen motivos razonables para sospechar que está involucrado en un tráfico ilícito [según se define en el artículo 1 (m) de la Convención de Viena de 1988] u otras Actividades prohibidas por el derecho internacional. Valdés (2013) (p.181).

Toda solicitud en relación a la intervención de un buque debe de ser comunicada via diplomática a través de los canales que establecen las autoridades competentes con el fin de obtener una mejor respuesta y eficacia al momento de las intervenciones.

La Armada de México tiene la responsabilidad principal de abordar embarcaciones sospechosas con bandera mexicana dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de México. Si el embarque oportuno por parte de la Armada mexicana no es factible, entonces los EE. UU pueden solicitar autorización a través de la Autoridad Competente Mexicana para que las fuerzas marítimas de los EE. UU detengan

dichos buques y comiencen a embarcar hasta que lleguen a la escena los activos de la Armada. (Valdés, 2013, p.181).

The US Maritime forces have the primary responsibility for boarding US flagged suspect vessels within the EEZ of the US. If timely boarding by the US is not practicable, then the Mexican Navy may seek authorization through the US Competent Authority for the Mexican Navy to stop such vessels and commence boarding pending arrival on-scene by assets from the US Maritime forces. (Valdés, 2013, p.181).

De esta manera se garantiza la pronta reacción de las autoridades de estas naciones ante una amenaza inminente, pues de no ser oportuna la intervención de una de estas autoridades, estará fundamentada en todo momento la pronta respuesta del gobierno de otra nación siempre y cuando exista una comunicación oportuna mediante los canales de comunicación que se designen para así poder intervenir.

1.7.5. Comunicaciones (SOP I).

Es importante recalcar el método de comunicación que utilizan las naciones partes en estos instrumentos para darnos una idea de la implementación de las nuevas tecnologías en materia de seguridad marítima internacional.

The Partner Nation Network (PNN) is an encrypted internet-based communication system that has been used with great success by the Participants during coincidental operations through a Cooperating Nation Information Exchange System (CNIES). The primary goal of CNIES is to share detection and monitoring to track information with partner nations. (Valdés, 2013, p.184).

La transmisión de imágenes vía internet durante los 365 días del año, los 7 días de la semana, las 24 horas del día, es el objetivo del denominado PNN que es el programa que utilizan las armadas de los Estados Unidos y México con el fin de identificar posibles amenazas.

Como complemento de este tipo de operaciones surge el SOP II que es:

1.7.6. Procedimientos Operativos Estándar (SOP II).

El SOP II especifica su aplicabilidad y principios rectores, las reclamaciones de nacionalidad del buque, la llegada simultánea y posterior de los participantes; uso de la fuerza y resolución de disputas (SEMAR – USCG – USNC 2008).

El derecho de visita (ROV) está autorizado por el artículo 110 de la Convención de 1982 sobre la Ley del Mar. La Marina mexicana y las fuerzas marítimas de los EE. UU concuerdan en que es una prioridad abordar embarcaciones sospechosas, aparentemente sin estado, dentro de sus zonas económicas exclusivas. Valdés (2013) (p.184).

El presente método de intervención fundamenta sus actuaciones en las legislaciones internacionales de acuerdo a la incursión de elementos de un Estado parte dentro de una embarcación que fomente la pronta reacción, es importante decir que este instrumento es meramente preventivo.

¿Pero qué es el Derecho de visita? y ¿a quién o a quiénes aplica?

En materia marítima existe una diversidad de ordenamientos y preceptos sobre los cuales se fundan los pilares de las relaciones diplomáticas de estos, la Convención sobre el Derecho de Mar de 1982, enmarca este derecho de la siguiente manera.

Artículo 110 Derecho de visita 1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- A. Se dedica a la piratería;
- B. Se dedica a la trata de esclavo;
- C. Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;

- D. No tiene nacionalidad; o
- E. Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles. 3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido. 4. Estas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las aeronaves militares. 5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

El derecho de vista va encaminado a la facultad que es otorgada a que personal de una embarcación intercepte a otra de la cual se tiene desconocimiento o no cumple con los parámetros necesarios y se considere es hostil, razones por las cuales el personal abordará e inspeccionará que dicha nave no sea una amenaza a la seguridad de la navegación.

Sujeto al principio rector de que los buques sospechosos deben abordarse lo antes posible, EE. UU tiene la intención de utilizar el SOP I para acelerar la remisión de buques sospechosos en la ZEE de México a la Armada de México para su interdicción. Si no es factible la remisión o el abordaje oportuno del ROV por parte de la Armada de México, entonces las fuerzas marítimas de los EE. UU. Pueden realizar el abordaje de acuerdo con este SOP. Estas disposiciones se aplicarán *mutatis mutandis* cuando los activos de la Armada mexicana ejecuten los embarques de ROV a buques aparentemente apátridas dentro de la ZEE de los EE. UU. Valdés (2013) (p.185).

Como podemos apreciar estos procesos se interrelacionan con demás normativas en materia marítima lo que fortalece la funcionalidad de estos,

1.7.7. Uso de la fuerza y resolución de disputas.

Como reacción ante las amenazas a la navegación como lo son el tráfico ilegal de estupefacientes, psicotrópicos, el contrabando, el robo de embarcaciones, la pesca ilegal entre otras conductas delictivas a nivel internacional como lo son el narcotráfico, la piratería y el terrorismo.

Así mismo podemos incluir la necesidad que presenta el personal que interviene de manera directa en la práctica de estas operaciones, pues ponen constantemente en riesgo su integridad, razón por la cual es necesaria la implementación de una normativa que garantice la seguridad y respuesta del personal para desempeñar bien sus labores.

En todos los casos, el uso de la fuerza debe ser la fuerza mínima razonablemente necesaria y en estricta conformidad con las leyes y políticas aplicables de la parte que utiliza dicha fuerza. El gobierno mexicano a través de la Armada emitió, el 30 de septiembre de 2009, una directiva oficial para regular el uso legítimo de la fuerza para el personal de la Armada mexicana. Se publicó en el boletín oficial el 15 de octubre de 2009 y entró en vigor al día siguiente (DOF 2009).

Esta directiva establece los conceptos bajo los cuales se utilizará el uso de la fuerza a las autoridades nacionales, a continuación se conceptualizarán estas penalidades con el fin de definirla.

En su artículo 2 define el concepto de fuerza de la siguiente manera:

15. Fuerza Letal: Aquella que puede causar daño físico severo o la muerte.
16. Fuerza No Letal: Aquella que no tiene la intención de causar la muerte o daño serio permanente.
17. Fuerza: La utilización de los medios físicos para imponer la voluntad.

En virtud de lo anterior también se justifica el uso de esta forma de disipar las amenazas latentes en los artículos del tercero al noveno, los cuales se transcriben a continuación:

ARTÍCULO TERCERO. El personal naval al coadyuvar en el mantenimiento del Estado de Derecho desempeña un papel fundamental en la protección de la vida, la libertad y la seguridad de las personas, por lo que deberá actuar con toda energía contra quienes transgreden la ley y cuando sea necesario llevar a cabo el sometimiento, lo hará empleando todos los recursos disponibles, manteniéndose dentro de los límites que garanticen el respeto a los Derechos Humanos.

ARTÍCULO CUARTO. El personal naval tiene derecho a la protección de su vida e integridad física, al respeto a su dignidad como ser humano y autoridad por parte de la ciudadanía, por lo que es obligación de ésta, en su caso, ajustarse a las indicaciones que en ejercicio de sus funciones les comunique.

ARTÍCULO QUINTO. El personal naval al hacer uso legítimo de la fuerza lo hará sin ventaja y se apegará a los principios de legalidad, racionalidad, proporcionalidad y oportunidad.

ARTÍCULO SEXTO. Se establecen cinco niveles para el uso legítimo de la fuerza: presencia disuasiva, persuasión verbal, reducción física de movimientos, utilización de fuerza no letal y utilización de fuerza letal.

ARTÍCULO SEPTIMO. El personal naval podrá hacer uso gradual de la fuerza en legítima defensa, en cumplimiento de un deber o en defensa de un bien jurídico.

ARTÍCULO NOVENO. Sólo se emplearán armas letales contra las personas en defensa propia o de otras personas, en caso de peligro inminente de muerte o lesiones graves, o con el propósito de evitar la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida, o con el objeto de detener a una persona que represente ese peligro y oponga resistencia violenta armada a su autoridad, y sólo en caso de que resulten insuficientes medidas menos extremas para lograr dichos objetivos.

Una vez teniendo en cuenta las modalidades en las que se empleará el uso de la fuerza así como la implementación de armas tanto letales como no letales en los casos que sean necesarias, en síntesis una vez entendiendo este procedimiento, podemos identificar que todas las actuaciones en materia de seguridad nacional e internacional se rigen bajo estrictos lineamientos.

La efectividad de la cooperación entre las fuerzas marítimas de México y los Estados Unidos, bajo la estructura de NAMSI, hasta el momento ha llevado a incautar casi 30 toneladas de cocaína y más de 17 toneladas de cannabis (marihuana) que se encontraron en la incautación de un, Semisumergible (SPSS), cinco buques de pesca (Polar I, Juan Alejandro, Caracol III, San Pascual y Charamusca) y siete pequeñas embarcaciones. La experiencia adquirida al poner en práctica los SOP a través de los ejercicios de "QUICKDRAW" y las incautaciones en la vida real, le dio a la Marina mexicana y a las fuerzas marítimas de los EE. UU la oportunidad de compartir logros y lecciones aprendidas. Valdés (2013) (p.185).

Para concluir este apartado se hace hincapié a la necesidad que significa ratificar el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos a la Seguridad de la Navegación y su Protocolo referente a la Represión, de Actos Ilícitos a la Seguridad de las Plataformas Emplazadas en la Plataforma Continental del año 2005. Pues con el análisis que se presentó en líneas anteriores se demostró que el terrorismo es uno de los temas de seguridad pública más complicados de resolver dado que son imposibles de predecir y pueden afectar a lugares públicos donde el control de acceso no ha sido capaz de prevenir ataques como los que sucedieron el 17 de agosto de 2017 en Barcelona, España, y el ocurrido en Las Vegas, Estados Unidos, el 2 de octubre del año pasado, donde decenas de personas perdieron la vida.

El Índice de Terrorismo Global, elaborado por el Institute for Economics and Peace y difundido en español por esglobal, desgana las tendencias y la evolución del terrorismo durante las últimas décadas. México ocupa el lugar 56 hasta su último censo en 2018 una cifra alarmante dentro de la comunidad internacional en razón de esto y de los eventos históricos y el factor que representa la globalización de las naciones y de los

grupos y sectas criminales que dan origen al terrorismo y delincuencia organizada, es necesario un manto que actúe de manera preventiva el cual ofrezca una pronta respuesta ante cualquier situación de vulnerabilidad, con la intención de que en el caso que se presente un acto terrorista en mares mexicanos se pueda dar una pronta y eficaz respuesta.

CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO.

El presente capítulo enmarca la metodología, técnicas y procedimientos que se implementaron dentro de la realización de este estudio, fundamentando las actuaciones en relación al cumplimiento de nuestro objetivo de investigación.

2.1. Tipo de investigación.

La investigación realizada es de carácter teórico, en virtud de que la información recabada se fundamenta en análisis, estudios y reportajes propiedad de diversos autores e instituciones del ámbito marítimo y legal.

Esta investigación va enfocada a la demostración de una necesidad de seguridad nacional para México que está siendo omitida y puede ser en un futuro una agravante a las relaciones diplomáticas y comerciales a nivel internacional. En virtud de la falta de un sustento jurídico que proteja toda embarcación entrante al país poniendo en riesgo la seguridad de los connacionales de países que tengan una relación comercial con México tales como Estados Unidos, Rusia, China y Francia.

La información recabada enmarca los acontecimientos que dieron origen al convenio contra la represión de actos ilícitos a la seguridad de la navegación marítima y su protocolo desde su redacción en 1988 hasta su última enmienda en 2005, dentro de los que destacan ataques a embarcaciones, instalaciones e instituciones que ponen en riesgo la vida humana y la seguridad en el mar, también se enmarcan los procesos significativos referentes a la lucha contra la manifestación de estas actividades como lo son las cumbres y conferencias que organiza la OMI en busca de una solución a esta problemática.

El planteamiento que establece la ratificación al convenio SUA 2005 y su protocolo, así como de una propuesta de reforma a nuestro código penal federal que contemple el término “terrorismo marítimo”, en razón de la falta de atención a estas conductas dentro de la normatividad jurídica nacional, razón por la cual este estudio se encuentra encaminado dentro de una investigación teórica orientada a establecer una posible solución al conflicto que representa la actividad terrorista en el mar.

2.2. Población y muestra

	Población	Muestra
Personal militar	4	Entrevista
Abogados	3	Entrevista

2.2.1. Descripción de la población.

La tabla que representa la descripción de la población es de autoría personal en la cual se muestra la cantidad de individuos a los que se les realizó, una entrevista con objeto de obtener información referente al tema de investigación.

2.2.2. Descripción de la muestra.

No probabilística intencional, porque no todos los integrantes de la población tuvieron la misma probabilidad de ser seleccionadas, en este caso forman parte de la muestra aquellos que por sus funciones o actividad que realizan están o estarán en mejores condiciones de ofrecer información fidedigna y confiable para la investigación, la muestra está integrada por personal de la Secretaría de Marina (Capitanes y Tenientes) así como de abogados con experiencia en la actividad marítima y portuaria.

2.3. Métodos y técnicas de investigación.

La metodología de la investigación es una ciencia con un sin fin de opciones y métodos que nos ayudan a orientarnos de manera adecuada en la realización de una investigación. Por lo tanto es esencial determinar los procesos metodológicos que se utilizaron en esta investigación.

2.3.1. Métodos teóricos.

Los métodos teóricos dentro de una investigación como la que se realizó, tienen un alto nivel de importancia, pues conlleva el estudio de los acontecimientos a través del tiempo

que dieron origen a la creación e implementación de nuevos métodos, que en nuestro particular caso se presentaron como la redacción de los convenios objeto de estudio.

La teoría como producto y generalización del conocimiento, tiene las funciones de servir de orientación en el desarrollo de una investigación, para ordenar, sistematizar, definir, clasificar, comparar, separar, abstraer, resumir y generalizar la información, los datos objetos, procesos y fenómenos, así como también predecir el comportamiento de los mismos. Biblioteca virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales, ECURED. (2018)

Se establecerán los considerados métodos del conocimiento teórico que fueron empleados en el desarrollo de este trabajo.

2.3.2. Método comparativo

Este método nos permite establecer mediante la comparación las analogías y diferencias existentes entre los distintos objetos, fenómenos, procesos y sus propiedades. Ya que dentro de la investigación nos permitimos establecer una comparativa entre los dos convenios existentes en materia de terrorismo marítimo tanto el del año 1988 como su similar de 2005, dando a conocer las aportaciones que se generaron a partir de su actualización, generalizando qué ventajas y desventajas puede generar la adopción de esta normatividad a nivel nacional, basándonos en la opinión de distintos autores y estudios.

2.3.3. Método lógico-abstracto.

Posibilita aislar, separar y determinar las cualidades esenciales que caracterizan a los diferentes objetos fenómenos y procesos.

Se determinó cada uno de los conceptos que se presentaron a lo largo de la investigación con el objeto de generar un mejor análisis, enfocándonos directamente en cada uno de estos, delimitando su intervención y alcance dentro del objeto de estudio, así como establecer de manera concreta los fenómenos que sumo al problema, creación o solución a éste.

2.3.4. La generalización.

Permite expresar las similitudes esenciales que caracterizan las relaciones entre los diferentes objetos, fenómenos, procesos o sus características y se expresa en la conceptualización, extensión y transferencia de los resultados.

En este rubro se analizaron diferentes informes establecidos por la Secretaría de Marina para poder establecer una conceptualización de la problemática planteada y su impacto dentro del marco jurídico nacional, así como del comportamiento en función de las relaciones diplomáticas aun no siendo parte contratante de este convenio.

2.3.5. Definición de conceptos.

Es importante en el desarrollo de toda investigación, precisar en qué sentido se emplean términos que pueden tener diferentes acepciones, vinculándolos con las variables e indicadores a través de los cuales se expresan sus significados dentro de la investigación.

Cada uno de los conceptos empleados en este estudio fue definido lo más concreta y entendiblemente posible, en relación a la opinión emitida por alguna institución o autor altamente reconocido en la materia.

2.3.6. Métodos análisis y síntesis.

Los conceptos de análisis y síntesis se refieren a dos actividades complementarias en el estudio de realidades complejas. El análisis consiste en la separación de las partes de esas realidades hasta llegar a conocer sus elementos fundamentales y las relaciones que existen entre ellos. La síntesis, por otro lado, se refiere a la composición de un todo por reunión de sus partes o elementos. Esta construcción se puede realizar uniendo las partes, fusionándolas u organizándolas de diversas maneras. Universidad Politécnica de Madrid, (2017).

Al momento de recabar la información de las diversas fuentes proporcionadas y ponerla en contraste con el objeto de esta investigación, se pudieron delimitar algunas de las necesidades primordiales para su mejor entendimiento.

Los procesos de análisis y síntesis dependen en gran medida de tres elementos: 1) La información y conocimientos previos que posee el individuo o grupo que llevará a cabo la tarea, 2) su habilidad en la percepción del detalle y de relaciones novedosas entre elementos propios de la realidad objeto de estudio y de otros ajenos a ella, y 3) los objetivos del estudio, que ayudarán a establecer criterios para seleccionar la información relevante y organizarla en la construcción de la síntesis. Universidad Politécnica de Madrid, (2017).

2.3.7. Método histórico – lógico.

Toda la información recabada fue ordenada cronológicamente en relación a los acontecimientos que se presentaron en las diversas épocas del desarrollo que originó la redacción de los convenios mencionados en el presente trabajo, con el objetivo de brindar al lector de este estudio una relación lógica entre los eventos históricos y el desarrollo gradual de los distintos ordenamientos.

Lo histórico está relacionado con el estudio de la trayectoria real de los fenómenos y acontecimientos de una etapa o período. Lo lógico se ocupa de investigar las leyes generales del funcionamiento y desarrollo del fenómeno, estudia su esencia. Lo lógico y lo histórico se complementan y vinculan mutuamente. De igual modo lo histórico no debe limitarse sólo a la simple descripción de los hechos, sino también debe descubrir la lógica objetiva del desarrollo histórico del objeto de investigación. Gastón Pérez, “Metodología de la investigación educacional, 1996. ECURED. (2018)

2.3.8. Método inductivo – deductivo.

Este método fue aplicado al momento de establecer mediante la inducción dentro del marco teórico el cómo impactara dentro del marco jurídico nacional, qué modificaciones podría significar para algunas instituciones o legislaciones etc.

El método inductivo es un proceso mental que, al llegar al conocimiento o la demostración de la verdad de los hechos particulares probados, hace que se pueda llegar a una conclusión general. Es un método basado en la inducción, es

decir, una operación mental que consiste en el establecimiento de una verdad universal o una referencia general basada en el conocimiento de un número de datos únicos. ECURED. (2018)

Este concepto plasma de manera concreta la función del método inductivo dentro de una investigación.

En lo que respecta al método deductivo es un tipo de razonamiento lógico que hace uso de la deducción por una conclusión sobre una premisa particular. El término “deducción” se ha registrado en el diccionario como el acto de deducir, completa o enumeración y detallada de los hechos y argumentos El método deductivo sólo organiza y especifica los conocimientos que ya poseen, desde un punto inteligible, es decir, la verdad general, ya se estableció, ir a otro punto interior de este plan. . ECURED. (2018)

El deducir que un procedimiento de adhesión a un convenio internacional, establecería una garantía a la seguridad de la navegación dentro de México, es un claro ejemplo de la aplicación de este método. Pues no existe una certeza sobre el supuesto que se está planteando, salvo el patrón que siguen las naciones que lo ratifican.

2.3.9. Método sistémico.

Sistematizar la información recabada consiste en identificar algunas reglas, patrones y sucesos con el objetivo de plantear los pilares fundamentales que den una estructura sólida a nuestro objeto de investigación.

Guadalupe Martínez (2012), en relación a lo que menciona, es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos. Consiste en la reunión racional de varios elementos dispersos en una nueva totalidad, éste se presenta más en el planteamiento de la hipótesis. Está dirigido a modelar el objeto mediante la determinación de sus componentes, así como las relaciones entre ellos.

Toda la información recabada fue procesada sistémicamente con el fin de identificar el impacto que puede generar el no ratificar el convenio SUA 2005 también se analizó la normatividad nacional identificando la omisión del concepto “terrorismo marítimo”

2.3.10. Método empírico.

El método empírico se basa en la captación de una gran cantidad de datos a partir de un fenómeno natural o del análisis de la base de datos de una teoría, con el objetivo de llegar a una conclusión particular.

Este método es esencial dentro de la investigación que se realizó, porque establece parámetros reales para la concepción de nuestro objeto de estudio, debido a la consulta y captación de información que respalde y fundamente en un primer plano la hipótesis de que el ratificar un convenio en materia de seguridad marítima es esencial para garantizar la seguridad a la navegación dentro de y fuera de los mares mexicanos y en un segundo plano; reformar un artículo del Código Penal Federal para la adopción de un concepto en particular, “el terrorismo marítimo”.

2.4. Entrevista.

Cada proceso y etapa dentro de este estudio, es de suma importancia pues establece la viabilidad y certeza jurídica del objeto de investigación, tomando de las principales fuentes de información los aspectos más relevantes para ser aplicados como fundamento o modelo.

La entrevista como alternativa al recabar cierta cantidad de información para la complementación de esta investigación, resultó ser la alternativa más viable, pues el testimonio y opinión de expertos en materia jurídica y naval servirá como respaldo y fundamento al solicitar algún cambio o modificación a algún ordenamiento nacional.

Los resultados que se obtuvieron de las entrevistas que se practicaron van encaminados a demostrar el por qué es necesaria la ratificación del convenio SUA, así como la necesidad de modificación del Código Penal Federal Mexicano.

El personal entrevistado asegura que la ratificación de este convenio es una gran aportación en materia de cooperación internacional y coadyuvaría a una más ágil respuesta ante una posible amenaza, así como a los procedimientos referentes a estas actividades. En lo que respecta a la tipificación del concepto “terrorismo marítimo” dentro del Código Penal Federal se obligaría a que se mejore el control interno de nacional.

CAPÍTULO III. PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.

Existe una diversidad de opiniones en lo que respecta al reconocimiento de un convenio internacional como lo es SUA 2005, por parte del estado mexicano pues algunos especialistas consideran que este instrumento vulnera los derechos humanos, y otros tantos como David Enríquez, consideran es un instrumento que debería de ser implementado en el menor tiempo posible.

Con relación a lo antes expresado se enmarcarán los motivos fundamentales que dan origen a la necesidad que presenta México de ratificación del convenio SUA 2005.

De la misma manera se fundamentará la propuesta de reforma al Código Penal Federal.

3.1. Ratificación al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (SUA 2005).

Para empezar, plantearemos el siguiente cuestionamiento:

¿Por qué es necesaria la ratificación de México al convenio?

Como parte del cumplimiento en relación al fomento de la cooperación internacional, establecida por las Naciones Unidas y sus organismos, la nación debe de adoptar las medidas suficientes en lo que respecta al tratamiento del terrorismo a nivel nacional e internacional.

El hecho de que México adopte la normatividad establecida dentro del convenio SUA 2005, no garantiza la certeza de que nunca se presente un atentado en contra de la navegación de embarcaciones mexicanas o extranjeras. Más sin embargo es un respaldo ante la comunidad internacional y una garantía de respuesta en contra de quienes realicen estos actos.

Es de considerarse que el Convenio SUA de 1988 como el de 2005, en su artículo 7, no establecen una jurisdicción universal para la represión del terrorismo marítimo, ya que es

necesario que, entre el acto terrorista y el Estado haya un vínculo que le permita a aquel a ejercer su competencia bien investigar y juzgar el acto, o para conceder la extradición a alguna de las naciones contratantes del Convenio SUA 2005.

El Derecho nacional, reconoció en el año de 1994, el Convenio SUA y su Protocolo en su versión original de 1988, que permite perseguir los eventuales ataques terroristas en el ámbito marítimo que ocurran en las aguas nacionales, cuestión que es favorable para la seguridad nacional por aportar herramientas jurídicas internacionales adicionales y con ello dar la pauta para la adecuación en la legislación doméstica, la cual no contempla el terrorismo marítimo como tal.

3.2. La inclusión dentro del Código Penal Federal del concepto “terrorismo marítimo”.

Dentro de la normatividad nacional no se encuentra tipificado el terrorismo marítimo, un delito de gran impacto que vulnera las actuaciones encaminadas al mantenimiento de la seguridad a la navegación, así como el procedimiento de enjuiciamiento de quien perpetúe este acto, dentro del Código Penal Federal se pretende hacer la inclusión y tipificación de la conducta denominada terrorismo marítimo

Pues como se puede apreciar en capítulos anteriores las iniciativas que se implementan internacionalmente han tenido gran eficacia en el control de estas actividades, motivo por el cual se expresa lo siguiente:

Considero que la adecuación del concepto de “terrorismo marítimo” dentro del Código Penal Federal complementaría la normatividad internacional existente, es por esto que la investigación va encaminada a demostrar el por qué México debe de tener las normas suficientes, para poder juzgar cualquier tipo de conducta de esta índole y una vez teniendo determinado este concepto, complementar nuestros ordenamientos con los requerimientos ya establecidos dentro de la normatividad internacional, solo así teniendo un control interno que en favor de la sociedad pueda protegerla para que tenga un óptimo desarrollo , se podrá así aplicar esto a otra escala, es decir a nivel internacional y esto será ratificando la contratación del convenio SUA 2005. Una vez determinado este apartado se puede dar paso a la conceptualización de los resultados obtenidos

3.3. Principales resultados.

Dentro del presente capítulo se conceptualizarán las propuestas establecidas dentro de esta investigación.

El Código Penal Federal regula de la siguiente manera el terrorismo:

CAPITULO VI

Terrorismo

Artículo 139.- Se impondrá pena de prisión de quince a cuarenta años y cuatrocientos a mil doscientos días multa, sin perjuicio de las penas que correspondan por otros delitos que resulten:

I. A quien utilizando sustancias tóxicas, armas químicas, biológicas o similares, material radioactivo, material nuclear, combustible nuclear, mineral radiactivo, fuente de radiación o instrumentos que emitan radiaciones, explosivos, o armas de fuego, o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento, intencionalmente realice actos en contra de bienes o servicios, ya sea públicos o privados, o bien, en contra de la integridad física, emocional, o la vida de personas, que produzcan alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para atentar contra la seguridad nacional o presionar a la autoridad o a un particular, u obligar a éste para que tome una determinación.

II. Al que acuerde o prepare un acto terrorista que se pretenda cometer, se esté cometiendo o se haya cometido en territorio nacional. Las sanciones a que se refiere el primer párrafo de este artículo se aumentarán en una mitad, cuando, además:

- I. El delito sea cometido en contra de un bien inmueble de acceso público;
- II. Se genere un daño o perjuicio a la economía nacional, o
- III. En la comisión del delito se detenga en calidad de rehén a una persona.

Artículo 139 Bis.- Se aplicará pena de uno a nueve años de prisión y de cien a trescientos días multa, a quien encubra a un terrorista, teniendo conocimiento de sus actividades o de su identidad.

Artículo 139 Ter. - Se aplicará pena de cinco a quince años de prisión y de doscientos a seiscientos días multa al que amenace con cometer el delito de terrorismo a que se refiere el párrafo primero del artículo 139.

Como se puede percibir a la letra no se encuentra una definición del concepto que define a los de índole marítima,

La concepción de terrorismo internacional es prevista de la siguiente manera.

CAPITULO III TERRORISMO INTERNACIONAL

Artículo 148 Bis. - Se impondrá pena de prisión de quince a cuarenta años y de cuatrocientos a mil doscientos días multa, sin perjuicio de las penas que correspondan por otros delitos que resulten:

I. A quien utilizando sustancias tóxicas, armas químicas, biológicas o similares, material radioactivo, material nuclear, combustible nuclear, mineral radiactivo, fuente de radiación o instrumentos que emitan radiaciones, explosivos o armas de fuego, o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento, realice en territorio mexicano, actos en contra de bienes, personas o servicios, de un Estado extranjero, o de cualquier organismo u organización internacionales, que produzcan alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para presionar a la autoridad de ese Estado extranjero, u obligar a éste o a un organismo u organización internacionales para que tomen una determinación;

II. Al que cometa el delito de homicidio o algún acto contra la libertad de una persona internacionalmente protegida;

III. Al que realice, en territorio mexicano, cualquier acto violento en contra de locales oficiales, residencias particulares o medios de transporte de una persona internacionalmente protegida, que atente en contra de su vida o su libertad, o

IV. Al que acuerde o prepare en territorio mexicano un acto terrorista que se pretenda cometer, se esté cometiendo o se haya cometido en el extranjero. Para efectos de este artículo se entenderá como persona internacionalmente protegida a un jefe de Estado incluso cada uno de los miembros de un órgano colegiado cuando, de conformidad con la constitución respectiva, cumpla las funciones de jefe de Estado, un jefe de gobierno o un ministro de relaciones exteriores, así como los miembros de su familia que lo acompañen y, además, a cualquier representante, funcionario o personalidad oficial de un Estado o cualquier funcionario, personalidad oficial u otro agente de una organización intergubernamental que, en el momento y en el lugar en que se cometa un delito contra él, los miembros de su familia que habiten con él, sus locales oficiales, su residencia particular o sus medios de transporte, tenga derecho a una protección especial conforme al derecho internacional.

Artículo 148 Ter. - Se impondrá pena de cinco a diez años de prisión y de cien a trescientos días multa, a quien encubra a un terrorista, teniendo conocimiento de su identidad o de que realiza alguna de las actividades previstas en el presente capítulo.

Artículo 148 Quáter. - Se aplicará pena de seis a doce años de prisión y de doscientos a seiscientos días multa al que amenace con cometer el delito de terrorismo a que se refieren las fracciones I a III del artículo 148 Bis

En vista que dentro de los dos apartados que contemplan las definiciones de terrorismo tanto de manera nacional como internacional no se ve señalado de ninguna manera un concepto que aluda a los delitos en marcados con el término “terrorismo marítimo” y con fundamento en la constitución política de los estados unidos mexicanos, en su artículo

104 fracción IV los tribunales de la federación conocerán de todas las controversias que versen sobre el derecho marítimo, se observa una ausencia de tipo la cual se da cuando el legislador no prevé acción alguna en el tipo penal que pretende aplicarse y sólo hace alusión a ella, o simplemente la menciona sin describirla, por lo que, en consecuencia, la acción no podrá adecuarse a un tipo que en rigor no existe.

Por lo antes mencionado considero relevante que se incluya la inserción del capítulo VI Ter, para quedar redactado en los siguientes términos:

CAPÍTULO VI TER.

Terrorismo marítimo

Artículo 139 sexies. - Se impondrá pena de prisión de quince a cuarenta años y cuatrocientos a mil doscientos días multa, sin perjuicio de las penas que correspondan por otros delitos que resulten:

I. A quien utilizando sustancias tóxicas, armas químicas, biológicas o similares, material radioactivo, material nuclear, combustible nuclear, mineral radiactivo, fuente de radiación o instrumentos que emitan radiaciones, explosivos o armas de fuego, o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento, realice en territorio mexicano, actos en contra de bienes, personas o servicios, de un **buque**, que produzcan alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para atentar contra la seguridad nacional o presionar a la autoridad o a un particular, u obligar a éste para que tome una determinación.

a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o

b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o

c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o

d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que puedan destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que ponga o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o

e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque;

Expresado lo anterior se redactará y fundará el protocolo relacionado a la adhesión de convenio SUA 2005.

3.4. Descripción del protocolo.

Modelo de protocolo de adhesión al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (SUA 2005).

Considerando que, conforme a los principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas, la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad inherente a todos los miembros de la familia humana y de sus derechos iguales e inalienables,

Señalando que la Declaración Universal de Derechos Humanos proclama que todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y que toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en ella, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica o cualquier otra condición,

Recordando que la Declaración Universal de Derechos Humanos y los pactos internacionales de derechos humanos reconocen la universalidad, indivisibilidad, interdependencia e interrelación de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

De una parte, -----,

De otra parte, -----, previa autorización expresa -----,

EXPONEN

Primero. - Que la ----- y el -----, con fecha -- de septiembre de 2019, han suscrito un convenio marco de colaboración para el fomento de actividades de interés general para la Nación.

Segundo. - El Comité no recibirá ninguna comunicación que concierna a un Estado Parte en el Pacto que no sea parte en el presente Protocolo.

Tercero. - Que, de conformidad con dicha Cláusula, las partes están interesadas en suscribir el Protocolo de adhesión que regule los términos y condiciones de participación.

CLÁUSULAS

Primera. - Objeto del Protocolo.

El presente Protocolo tiene por objeto regular los términos y condiciones de actuación en relación a la ordenanza aprobada al efecto...

Segunda. - Actuaciones a realizar.

Las actuaciones a realizar son las siguientes: Acciones concretas a realizar, duración, horario de las mismas y personal que las realiza. (Puede incorporarse un anexo con la descripción).

Tercera. - Compromisos de las partes.

Las partes se comprometen con las obligaciones establecidas en el Convenio Marco de Colaboración suscrito entre la ----- y la -----, para el fomento de actividades de interés general.

Cuarta. - Vigencia del protocolo.

El presente Protocolo surtirá efecto desde el momento de su firma y extenderá su vigencia hasta..... pudiendo prorrogarse por acuerdo de las partes.

El presente Protocolo se extinguirá, asimismo:

- Por mutuo acuerdo de las partes.
- Por incumplimiento de las obligaciones convenidas.

Quinta. - Modificación.

El presente Protocolo podrá modificarse cuando resulte necesario para la mejor realización de su objeto y de las actuaciones previstas previo informe de la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco.

Sexta. - Régimen de resolución de conflictos

Las partes se comprometen a resolver pacíficamente cualquier conflicto que pudiera surgir en la interpretación y ejecución del presente Convenio. El órgano para alcanzar un acuerdo será la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco prevista en la cláusula séptima de dicho texto del que este Protocolo de Adhesión se deriva, al que se incorporaría un representante. Podrán acudir si fuera preciso al arbitraje o a la mediación; y si ello no fuera posible, ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

Y para que conste a los efectos oportunos, en prueba de conformidad, las partes firman el presente Protocolo de Adhesión, por duplicado y a un solo efecto, en el lugar y fecha arriba indicados.

La Secretaria de Marina será el ente encargado de la puesta en marcha de este protocolo en virtud de su reconocimiento por parte del Estado mexicano.

Con fundamento en el artículo 30 fracción XIX de la Ley de la Administración Pública Federal que a la letra nos menciona. Celebrar acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras, en los términos de los tratados internacionales y conforme a la legislación vigente;

3.5. Impacto de los resultados.

Cada una de las acciones que se realizó dentro de esta investigación va encaminada a la obtención de un resultado que determine la relevancia de la investigación y de su objeto de estudio en el caso que nos ocupa:

Dicho planteamiento impacta directamente en cuatro áreas de relevancia para el país, la seguridad nacional, el bienestar social, la actualización de los instrumentos jurídicos y el desarrollo comercial.

La ratificación del Convenio, para la Represión de Actos Ilícitos a la Seguridad de la Navegación y su Protocolo, referente a la Represión de Actos Ilícitos a la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental del año 2005, así como la tipificación del terrorismo marítimo en la legislación nacional, es de gran relevancia a nivel mundial, pues con el cumplimiento de los estándares impuestos por las Naciones Unidas, se fomentaría la inclusión a nuevas y mejores políticas en virtud del mantenimiento del estado de derecho a la navegación.

En relación a lo anterior cabe destacar los siguientes puntos:

Un 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima, en virtud de los grandes beneficios que representa dentro de los que destaca, reducción a los costos que significa el transporte dentro de embarcaciones, el movimiento de grandes cantidades de mercancías a largas distancias entre otros.

La industria marítima internacional cuenta con que México le brinde acceso estratégico a las principales rutas de navegación marítima de los Océanos Pacífico y Atlántico, así como a las del Golfo de México y el Mar Caribe, para el tránsito de embarcaciones que enlazan a los principales centros de producción del mundo con sus respectivos mercados de consumo. Asimismo, es altamente atractivo el aprovechamiento del patrimonio marítimo mexicano, pues se trata de 2, 926,252 kilómetros cuadrados de superficie marítima que es utilizada para la extracción de diversos recursos naturales; entre estos, se destaca por supuesto la extracción de petróleo del subsuelo marino por medio de la industria costa afuera en el Golfo de

México, y la captura de especies vivas en el Océano Pacífico por medio de las más importantes flotas atuneras del mundo. García, (2017).

Derivado de que México obtiene un 80% de su comercio vía marítima, la actualización de la legislación federal contribuiría a que grandes, medianas y pequeñas empresas vean más protegido su personal, mercancías y embarcaciones.

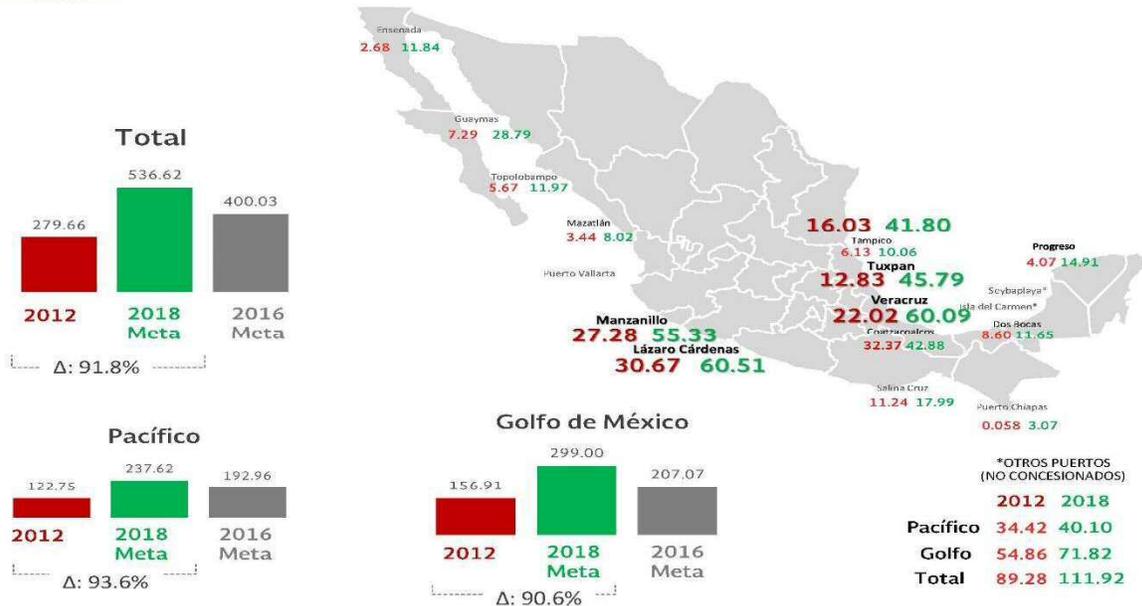
México cuenta con una gran actividad portuaria, se encuentra estratégicamente ubicado en el desarrollo logístico mundial. Con acceso a dos océanos, el Pacífico y el Atlántico (a través del Golfo de México), además del Mar Caribe y el Mar de Cortés; y un total de 117 puertos y terminales habilitados, y se estima duplicar la capacidad portuaria para poder ser una plataforma logística de talla mundial.

Durante el periodo 2012-2018, teniendo como meta crecer de 270 millones de toneladas a 500 millones de toneladas de capacidad operativa, por lo que la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante se encuentra construyendo, modernizando y desarrollando los puertos mexicanos.

Crecimiento portuario nacional.



DUPLICAR LA CAPACIDAD OPERATIVA 500 MILLONES DE TONELADAS EN 2018



Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2016). Mapa. recuperado de www.sct.com



Sistema portuario nacional.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2016). Mapa. recuperado de www.sct.com

En el año 2017, México alcanzó el primer lugar con base en datos de la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA, por sus siglas en inglés), Cozumel, en el Caribe mexicano, es el destino número uno a nivel mundial en el arribo de turistas internacionales vía cruceros con 3.6 millones de pasajeros en lo que va de 2017, mientras que Nassau, en las Bahamas, alcanza 3.58 millones.

Recordando los acontecimientos históricos suscitados a bordo de una embarcación turística que dio origen a la redacción del convenio SUA 88 y en relación a las cifras tan grandes que la nación registra en esta materia, el sector turístico internacional, de igual forma se encontraría beneficiado por la protección que generaría el saber que durante su paso por aguas nacionales cuentan con la supervisión de autoridades capacitadas para actuar en caso de algún incidente, pues este convenio fundamenta sus actuaciones.

En materia nacional.

La adhesión a los instrumentos marítimos en la materia, así como su correcta implementación. Brindaran seguridad, protección marítima y portuaria que de tranquilidad para las inversiones y la economía extranjera dentro de México.

Una mayor coordinación entre las dependencias de la Administración Federal con énfasis en la actividad marítima como lo son la SEMAR, SCT, SRE, SEGOB. Asimismo, el establecimiento de políticas nacionales en materia marítima desde donde se pueda definir direcciones y prioridades en materia de seguridad a la navegación.

La tipificación del delito “terrorismo marítimo” en la legislación nacional, brinda un paso agigantado a la seguridad de la navegación y a la normatividad nacional en materia marítima.

Es preciso mencionar que el establecimiento de este concepto y su adopción no presentarán en ningún momento un impacto negativo de manera interpretativa dentro de la legislación.

La ratificación del protocolo referente a la seguridad de las plataformas petroleras significaría otra gran aportación, ya que se tendría una legislación encargada de velar por

la seguridad del personal que desempeñe sus funciones dentro de una plataforma petrolera y se protegería el recurso natural propiedad de los millones de mexicanos.

En materia de cooperación internacional se vendrían a reforzar los apartados referentes a la cooperación multilateral entre naciones y se podrían implementar nuevas políticas con un mayor sustento jurídico. Ejemplo y fundamento de esto son las acciones que se encaminaron desde la ratificación del primer convenio en el año de 1988. Procedimientos como la extradición se agilizarían de manera considerable.

CONCLUSIONES.

A lo largo de este apartado, se mencionarán los resultados que se han obtenido como respuesta del estudio de la problemática delimitada.

Existe una gran cantidad de aportaciones en relación a la creación, adopción y aplicación del convenio SUA 2005, algunos estudiosos del derecho lo contemplan como una herramienta de carácter primordial para la seguridad de la navegación a nivel mundial y otros tantos consideran da pauta a la violación de los derechos humanos a los tripulantes de un buque.

Dicho lo anterior y en función del análisis a los antecedentes históricos podemos determinar que la eventualidad con la que se han manifestado los atentados terroristas ha ido en aumento desde el año 2001 con los atentados del 11 de septiembre eventos que evidenciaron una falta de responsabilidad a la seguridad mundial, por estas razones el Consejo de Seguridad de la ONU, a través de sus organismos empalmaron la lucha contra el terrorismo a nivel internacional, motivo por el cual se dimensionó la necesidad de una cooperación internacional en mayor escala, pues esta conducta delictiva tiene la capacidad y alcance para vulnerar cualquier sector de un área geográfica determinada.

La navegación es uno de los sectores más vulnerables a nivel mundial mismo que se puede ver fuertemente afectado en vista de que no existe una jurisdicción completamente aplicable a los mares y océanos del mundo

El desarrollo comercial, industrial y turístico son sectores que podrían ser el blanco más fácil al momento de implementar un ataque de esta magnitud. México es un país donde se ve enmarcada la necesidad del establecimiento y adopción de una normativa en relación al terrorismo marítimo para la protección de la población nacional e internacional que mantiene relación con nuestra nación, estas acciones complementarían los esfuerzos realizados a nivel internacional por instituciones como la ONU y la OMI.

La determinación del marco metodológico fue uno de los procesos dentro de esta investigación que más conocimiento me brindo a nivel personal, pues al momento de realizar una visita o entrevista dentro de una institución determinada surgieron dentro de

mí una diversidad enorme de cuestionamientos referentes a mi tema de investigación, debido al trato tan descuidado que se la ha dado al sector marítimo por parte del gobierno mexicano pues los recursos destinados a la Secretaría de Estado que se encarga de la protección y seguridad marítima nacional (SEMAR) se encuentra muy por debajo de las necesidades que atienden a este sector pues como podemos apreciar dentro información recabada contamos con una extensión territorial marítima inmensa que necesita de atención constante y especializada.

Dentro del proceso que comprende la recopilación de información por parte de personal activo, tuve la oportunidad de entrevistar al personal de la Secretaría de Marina, los cuales establecen dentro de sus aportaciones la necesidad de esta normativa con el objetivo de posicionarnos en futuro a la par de países como Suiza, Estados Unidos, China, Rusia e Inglaterra, pues contamos con los recursos tanto materiales como humanos. Así mismo expresan es necesario que el ejecutivo ponga más énfasis al sector marítimo que surjan nuevas políticas en sector marítimo.

Se menciona no haber encontrado una alguna contraposición en la normatividad nacional para la ratificación de este instrumento, debido a que es una normativa que respeta la jurisdicción de cada estado, haciendo valer la legislación nacional. El fomento por el conocimiento de un ordenamiento de estas características es un avance en materia de cooperación internacional.

El reconocimiento de esta normatividad viene a complementar los vacíos dentro de la legislación nacional (la no tipificación del terrorismo marítimo), con su reconocimiento se obligara a que el estado tome medidas preventivas y responsivas en materia de la amenaza que representa el terrorismo a la seguridad a marítima.

Partiendo de este punto la tipificación del terrorismo marítimo supone un cambio significativo pues complementa visiblemente la normatividad en materia marítima.

Es difícil pensar que México siendo una nación pacifista, que no tolera las prácticas bélicas y que dejó de lado el ser una nación armamentista, pudiera ser objetivo de un ataque de esta magnitud, más no podemos descartar que al ser un territorio tan amplio

con una excelente posición geográfica tanto para el desarrollo turístico como comercial que está en constante desarrollo en relación a los desafíos que se presentan tanto nacional como internacionalmente.

Podemos ser blanco para el desarrollo de una atentado terrorista que venga con la intención de afectar a los socios comerciales del Estado Mexicano así como a las personas que ingresan a la nación con fines recreativos.

Internamente se podrían representar atentados por parte de la delincuencia organizada en específico por los grupos pertenecientes al narcotráfico, que pudiesen actuar en represalia de la intervención de las autoridades nacionales para la erradicación de sus actividades.

Es deber de todas las naciones del mundo generar una conciencia sobre la importancia que significa el desarrollo de esta actividad, el tener un sustento jurídico que prevenga estas conductas, nos prepararía en vista de la globalización que nos hace más vulnerables día a día.

RECOMENDACIONES.

Finalmente se presentarán las recomendaciones, con la intención de facilitar la adhesión del estado mexicano al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental del año 2005 así como la modificación al Código Penal Federal que de paso a la tipificación del delito “terrorismo marítimo”.

Respecto a la investigación que se realizó y en vista de las deficiencias que presenta la legislación nacional al ámbito marítimo en materia de seguridad a la navegación y en vista de la omisión a la ratificación de los instrumentos internacionales en materia de “terrorismo marítimo” considero es de vital importancia:

- 1) Se ratifique el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental del año 2005
- 2) Se reforme el Código Penal Federal dando apertura a la tipificación y reconocimiento del delito “terrorismo marítimo”.
- 3) Fomentar se otorgue un aumentó al presupuesto que se otorga a las Secretaría de Marina en vista de una nueva restructuración que garantice la implementación de nuevas tecnologías a los puertos de México.

REFERENCIAS.

Biblioteca virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales, ECURED. (2018)

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2016). Mapa. Recuperado de www.sct.com

Chaikel (2008) Derecho Penal Internacional. Recuperado de www.endevawnow.org/es/articulos/1486-derecho-penal-internacional.

Código Penal Federal (CPF), 2018, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Diario Oficial de la Federación (DOF) (2009) Directiva 003/09 del 30 de septiembre de 2009, mediante la cual se regula el uso legítimo de la fuerza por parte del personal naval, en cumplimiento del ejercicio de sus funciones, en coadyuvancia al mantenimiento del estado de derecho, México

Enríquez, David, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005", Anuario Mexicano de Derecho Internacional, México, vol. VII, 2007,

Gabaldón García (2012) Curso de Derecho Marítimo Internacional, derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales.

García, (2017). Retos y compromisos del comercio marítimo en México, www.forbes.com

George V (2006) Maritime domain awareness, a structure to enhance maritime decision making. Coast Guard J Safety Secur at Sea Proceedings of the Marine Safety & Security Council,

Gil Gerardo, Valdivia y Chacón Domínguez, Susana (coord.) La crisis del petróleo en México. Foro Consultivo Científico y Tecnológico, A.C., Primera Edición, México, 2008.

Guadalupe Martínez, (2012) Tipos y Métodos de Investigación, Métodos de interpretación

International Maritime Organization (IMO), IMO, "Brief History of IMO", About IMO, London, October 2012, <http://www.imo.org>.

International Committee of the Red Cross, (2011) resources. Recuperado de <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/faq/5yyqg4.htm>

Instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM, (2004) Derecho Internacional Privado: concepto, caracteres, objeto y contenido

Jaquenod Silvia (1996), Iniciación al Derecho Ambiental.

Ley Federal del Mar (LFM), 1986, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), 2013, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Ley de Seguridad Nacional (LSN), 2005, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), 2018, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Ley de Puertos (LP), 2018, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM), 2009, México, CDMX. Recuperado de www.ordenjuridico.gob.mx

Mbia, Kofi, "The revision of the SUA Convention: an update", Contemporary Issues in Maritime Security, A selection of papers and presentations from the Workshop-Symposium on the Practical Implementation and Critical Evaluation of the ISPS Code and the International Symposium held at the World Maritime University, Malmö, Sweden; 30 august to 1 September, 2004, Malmö, 2004.

Naciones Unidas, ONU. (2018) Derecho Internacional, Recuperado de <http://www.imo.org>.

Organización Marítima internacional, IMO. (2005) Convenio contra la represión de actos ilícitos a la seguridad de la navegación marítima.

Organización Marítima Internacional (OMI) (2005) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA de 2005), Londres.

Poder Ejecutivo Federal (PEF). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), 2018, México, CDMX.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (RISCT), 2009. México, CDMX.

Rosas MC (2011) La seguridad por otros medios. Evolución de la agenda de seguridad internacional en el siglo XXI: lecciones para México, México

Ricardo Méndez Silivia y Alonso Gómez Robledo (1981) Derecho Internacional Público, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.

Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Consultoría Jurídica, Dirección de Tratados II, exp., 42047, oficio núm. CJA/3856 de fecha 9 de agosto de 2011, México, DF.

Solano Armenta F (2007) La Alianza para la Protección y la Prosperidad de América del Norte y su Impacto en la Protección Regional y Hemisférica, Tesis no publicada, Colegio Interamericano de Defensa, Washington

Szekely, Alberto, Diccionario Jurídico Mexicano, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1995. (p. 981)

Tuerk, Helmut, "Combating Terrorism at Sea – The suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", Austria, 2008.

Universidad Politécnica de Madrid, Competencias Genéricas, Recursos de apoyo al profesorado, (2017). Recuperado de www.unpm.com

Valdez Cerda R (2014) "TERRORISMO MARÍTIMO: UN TEMA POR ACTUALIZARSE EN MÉXICO" Revista del Centro de Estudios Superiores Navales.

Valdez Cerda R, "The North American Maritime Security Initiative (NAMSII)" Piracy at Sea. Editors, Maximo Q. Mejia, Jr. • Chie Kojima • Mark Sawyer, March (2013).

Villamil Jenaro (2017) Petroleras extranjeras se adueñan del Golfo de México, reportaje especial. Recuperado de Proceso.com.mx

ANEXOS.

Entrevista.

Nombre del entrevistado:

Especialidad:

Institución:

¿Qué importancia le concede al hecho de que México, tenga ratificado un convenio en materia de terrorismo marítimo?

¿Considera se le da importancia necesaria al derecho de mar, dentro de México?

¿Qué recomendaciones en materia naval, podría aportar para el tratamiento y prevención del terrorismo marítimo?

¿Qué políticas considera debería adoptar el estado mexicano, dentro de sus ordenamientos jurídicos, para poder adoptar el convenio contra la represión de actos ilícitos a la navegación marítima?

¿Considera necesaria la redacción de un instrumento jurídico nacional especializado en delitos de índole marítima?

¿Qué otro delito considera se deberían de adecuar a la par del concepto de terrorismo marítimo, puesto que pueden ser catalizadores de esta conducta?

¿Qué clase de impacto, considera tendría la adopción de este convenio dentro de la secretaria marina armada, puesto que es considerada “autoridad marítima nacional”?

¿Tiene conocimiento del convenio SUA?

¿Cuál es su opinión sobre el convenio SUA?