

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTRATÉGICAS DE LA ARMADA DE MÉXICO

DO 01/21

17/11/2021



Maestra
Patricia Baranda Carmona¹

APLICACIÓN DEL ESTADO DE DERECHO EN LOS MARES NACIONALES

RESUMEN

El artículo plantea bajo un enfoque orientativo la legislación nacional e internacional aplicable en el ejercicio del Estado de derecho en el mar. Se concluye que los mares nacionales brindan un potencial estratégico y ventanas de oportunidad para el desarrollo marítimo nacional, sin embargo también son ampliamente vulnerables ante la dinámica de la delincuencia marítima transnacional que trasgrede al Estado de derecho, a lo que se suman factores estructurales en la contundencia para la aplicación de la ley. Lo que demanda la corresponsabilidad de las partes involucradas en su respectivo ámbito de acción, sector privado y público, así como de recursos materiales, operacionales, humanos, institucionales, entre otros destinados a la Armada de México en funciones de guardia costera, para el cumplimiento de su desafiante misión: La aplicación del Estado de derecho en los mares nacionales.

PALABRAS CLAVE

Estado de derecho en el mar, la Armada de México en funciones de guardia costera, marco jurídico nacional e internacional, delincuencia marítima transnacional, cadena de custodia

ABSTRACT

The article raises under an orientative approach the national and international legislation applicable in the exercise of the rule of law at sea. It is concluded that national seas provide strategic potential and windows of opportunity for national maritime development, however they are also widely vulnerable to the dynamics of transnational maritime crime that violates the rule of law, to which are added structural factors in the forcefulness for law enforcement. What demands the co-responsibility of the parties

¹ Contacto: patybaranda07@gmail.com



involved in their respective scope of action, private and public sector, as well as material, operational, human, institutional resources, among others destined to the Mexican Navy in coast guard functions, for compliance of its challenging mission: The application of the rule of law in the national seas.

KEY WORDS

Rule of law at sea, the Mexican Navy acting as a coast guard, national and international legal framework, maritime crime, chain of custody

INTRODUCCIÓN

La relevancia de los océanos radica en que alrededor del 80% del comercio internacional transita por este medio, de ahí que el transporte marítimo sea el corazón de la economía global, lo cual brinda un cúmulo de oportunidades para la consecución del desarrollo marítimo y, a su vez, el desarrollo nacional. En el caso de México, dicho transporte moviliza aproximadamente el 24.5% total de su comercio, de acuerdo con cifras de 2020 (Balderas, 2021).

Asimismo, cuenta con una extensión territorial de 1,964,375 km², de los cuales 1,959,248 km² comprenden la superficie continental y 5,127 km² insular, además de una superficie marítima de 3,149, 920 km² que abarca el Mar territorial y su Zona Económica Exclusiva (Océano Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe, colindante con el Océano Atlántico). Dicha extensión coloca al país en el lugar 14 a nivel mundial detrás de Arabia Saudita; mientras que en el continente americano se ubica en el 6º sitio detrás de Norteamérica (Canadá, Estados Unidos), Brasil y Argentina (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, s.f.; Secretaría de Relaciones Exteriores, 2014). Lo que pone de manifiesto su ubicación geográfica privilegiada, así como el potencial de sus recursos marítimos cuyas vías de comunicación le brindan un carácter estratégico, toda vez que conecta con el Pacífico, el Atlántico, el Norte y el Sur, lo que se ha traducido en importantes acuerdos comerciales como el T-MEC con Estados Unidos (EEUU) y Canadá, por mencionar un ejemplo.

Ahora bien, gran parte de lo que ocurre en el entorno marítimo con respecto a los movimientos de buques, mercancías y otras actividades a menudo son difíciles de discernir por la propia naturaleza y dimensiones del mar, lo que le hace susceptible a la consumación de diversos delitos marítimos – entendidos como aquellas conductas prohibidas que transgreden el régimen jurídico nacional e internacional relacionado con el mar— en detrimento del Estado de derecho. Por ejemplo, la piratería,



el tráfico de drogas, actividades ilícitas con hidrocarburos, entre otros delitos que se abordan en el presente, considerando sus alcances.

Lo anterior, imprime un toque de complejidad y ambigüedad a la protección y seguridad marítimas, dadas las dimensiones y peculiaridades del ambiente marítimo, cuyo resguardo recae en el Poder Naval del Estado, que en el caso de México lo ostenta la Armada de México, la cual depende de la Secretaría de Marina que a partir de una serie de reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), la Ley de Puertos (LP) y la Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM) en 2016, 2017 y 2020 se le confiere en su totalidad la Autoridad Marítima Nacional (AMN) para administrar la marina mercante y actividades conexas, y como instrumento operativo la Armada de México a la que se le otorgan funciones de guardia costera con la misión de aplicar el Estado de derecho en los mares nacionales cuya jurisdicción se encuentra tipificada en la Ley Federal del Mar (LFM). Todo ello como parte de la contribución de la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR) en el desarrollo marítimo nacional.

La Armada de México en funciones de guardia costera asume la responsabilidad de aplicar las disposiciones normativas de carácter nacional e internacional –los instrumentos en materia marítima y relacionados, de los que el Estado mexicano es Parte— los cuales establecen los derechos y las obligaciones aplicables en los espacios marítimos, es decir, el Estado de derecho en ese contexto, en cuyo proceso colaboran, desde sus respectivas competencias, el Ministerio Público (MP), el Instituto Nacional de Migración (INM), entre otros.

Dicho esto, en el presente documento se plantea bajo un enfoque orientativo, la legislación nacional e internacional aplicable, en ejercicio del Estado de derecho ante determinados delitos marítimos, de los cuales dada su amplitud, se seleccionaron los más acuciantes con base en la revisión de literatura, además de sus alcances a nivel global y sus implicaciones en el plano nacional, considerando que México es un país bioceánico y los demás factores previamente mencionados. Cabe precisar que se abordan los aspectos legales y delictivos más significativos, teniendo en cuenta que es un tema cuyo estudio puede ser más exhaustivo.

El presente documento comprende tres apartados y las conclusiones. En el primero, se brinda un marco conceptual y normativo con base en el objeto de estudio, donde destaca las delimitaciones



marítimas, así como la importancia estratégica de los mares nacionales. En el segundo apartado, se plantea el rol de la SEMAR en la aplicación del Estado de derecho en el mar, bajo su instrumento operativo, la Armada de México en funciones de guardia costera, de ahí que se describa su fundamento legal y funciones con base en el Protocolo de Actuación de la Guardia Costera.

En la última sección, se exponen los delitos marítimos cuya complejidad no se limita a sus diferentes ramificaciones incluso su relación con otros delitos, su operatividad en el mar y su transnacionalidad, sino que se les suele dar un tratamiento generalizado, cayendo en la confusión, cuando el régimen jurídico, en particular, internacional discierne al respecto, por ejemplo existe una diferenciación jurisdiccional para determinar si un acto delictivo es catalogado como piratería o como robo a mano armada, y así en diferentes casos, por ende, se plasma la diferenciación conceptual de algunos de ellos, a fin de orientar la normatividad nacional y/o internacional aplicable. De igual modo, se plantea una serie de recomendaciones en materia de cadena de custodia, teniendo en cuenta que es un elemento crucial en las operaciones marítimas y en el manteamiento del Estado de derecho.

Finalmente, se concluye que los mares nacionales brindan un potencial estratégico y, por ende, ventanas de oportunidad para el desarrollo marítimo nacional, sin embargo también son ampliamente vulnerables ante la dinámica de la delincuencia marítima transnacional que trasgreden al Estado de derecho, a lo que se suman desafíos estructurales relacionados con el sistema de impartición de justicia, la falta de una cultura marítima y sobre todo de una cultura de legalidad sólida que comine a respetar y hacer cumplir la ley tanto por parte de los gobernantes como de los gobernados con apego a la Constitución Política del Estado mexicano. No es suficiente contar con un robusto sistema legal nacional y un sinnúmero de acuerdos internacionales si en la práctica no se aplican, o si en su intento por parte de algunas instituciones, se ven un tanto limitados, tal es el caso de la cadena de custodia en el mar cuyo ámbito la dificulta aún más, por tanto, dada la falta de suficientes pruebas se deja en libertad a los presuntos responsables de actos delictivos, lo que genera un círculo vicioso de impunidad. Lo cual requiere de la articulación de las responsabilidades de las partes involucradas en su respectivo ámbito de acción, sector privado y público, así como de recursos materiales, operacionales, humanos, institucionales, entre otros destinados a la Armada de México en funciones de guardia costera para el éxito en su desafiante misión: La aplicación del Estado de derecho en los mares nacionales.



La metodología empleada para la elaboración del presente se basa en el análisis de contenido de fuentes digitales, documentales, bibliográficas, hemerográficas especializadas; informes institucionales, instrumentos legales de carácter nacional e internacional, además de documentos oficiales.

1. APUNTES SOBRE EL ESTADO DE DERECHO Y LOS MARES NACIONALES

La noción de Estado de derecho deriva de la tradición política y jurídica liberal, a la cual durante el siglo XX se incorporan aspectos que la ciñen en dos pilares: La limitación de las acciones del gobierno mediante las leyes y la reivindicación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, para Kant la máxima figura garante de estos derechos es la Constitución. Ello en la tradición anglosajona se conoce como *Rule of the Law* (gobierno de la ley). Ahora bien, estos pilares confluyen con los valores de la democracia cuyo principio supone “un gobierno del pueblo” en el sentido de la participación de los ciudadanos en las cuestiones públicas tal como la elección de sus gobernantes por el principio de mayoría, la cual garantiza la voluntad popular que se institucionalice mediante leyes generales que, a su vez, salvaguardan los derechos de las minorías. En otras palabras, la democracia admite una pluralidad de formas de vida y de opiniones de la sociedad que se plasman en instituciones legales que expresan la voluntad popular a través de canales formales y regulados (Rodríguez, 2016).

El Estado de derecho se caracteriza por los siguientes aspectos:

- Imperio de la ley como expresión de la voluntad general.
- Separación de poderes: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.
- Legalidad del gobierno a través de su regulación por el marco legal y el control judicial.
- Derechos y libertades fundamentales: garantía jurídico-formal y realización material (Rodríguez, 2016).

World Justice Project (WJP) define el Estado de derecho como

...un principio de gobernanza en el que todas las personas, instituciones y entidades están sujetas al cumplimiento de la ley, la cual es respetuosa de los derechos humanos y se aplica de forma equitativa, justa y eficiente. El Estado de Derecho es un principio rector que vincula a autoridades y ciudadanía mediante el establecimiento de derechos, obligaciones y límites para que las personas puedan vivir en armonía, acceder a mejores oportunidades, participar en las decisiones de sus comunidades, y disfrutar de una vida y un patrimonio



seguros... es uno de los pilares sobre los cuales las sociedades pueden impulsar la igualdad de oportunidades, el desarrollo sostenible, la democracia efectiva y la paz (World Justice Project, 2021, p. 18).

Asimismo, WJP (2021) considera que el Estado de derecho es un aspecto indispensable en la consecución del desarrollo sostenible, toda vez que la comunidad internacional así lo ha reconocido en el Objetivo 16 Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular la meta 16.3 donde se invita a los Estados a “promover el Estado de derecho en los planos nacional e internacional y garantizar la igualdad de acceso a la justicia para todas y todos” (p. 18). Cabe mencionar que la Agenda 2030 no solamente promueve el desarrollo sostenible, sino que inspira la política pública en sus múltiples temáticas de los Estados. En este tenor, México ha adoptado dicha Agenda como un eje rector de las agendas del Poder Ejecutivo y Legislativo.

En México el Estado de derecho se observa en la Constitución Política donde se establece que las leyes del Congreso de la Unión derivadas de ella, así como los tratados internacionales suscritos por el Presidente de la República y aprobados por el Senado serán Ley Suprema de toda la Unión (Sistema de Información Legislativa, s.f.).

Ahora bien, en el ámbito marítimo existe un robusto régimen de leyes considerando las propias dimensiones de los mares, la riqueza de sus recursos vivos, no vivos, renovables y no renovables, lo que incide en el involucramiento de diferentes actores públicos y privados, lícitos e ilícitos quienes desarrollan múltiples actividades en dicho ámbito en función de sus intereses. De acuerdo con el derecho internacional existen normas de carácter universal, regional y bilateral aplicables a todos los Estados como sujetos del citado derecho, según sea el caso, internacional, una región geográfica determinada o lo convenido por dos Estados para aplicarlas. La relevancia de estas normas que regulan la conducta y las relaciones en el mar radica en los siguientes aspectos:

- Por ser el mar un espacio al margen de la ley, lo que contraviene a los intereses de los Estados, por lo cual han diseñado un amplio marco jurídico aplicable para responsabilizar a quienes cometan actos proscritos donde se produzcan.
- Porque en el mar interactuaran los diversos intereses de los Estados, por ejemplo cuando a bordo de un buque, un nacional de un Estado lesiona al connacional de otro Estado, de ahí la



importancia de regulaciones que señalen cómo gestionar los conflictos y la superposición jurisdiccional.

- Por la necesidad de establecer normas que determinen los derechos, las potestades y las obligaciones de los Estados en los mares que se dividen en diversas zonas conforme al instrumento legal correspondiente.
- Por el uso del mar como medio de transporte y para la explotación de recursos, algunos de ellos comunes a todos los Estados. Alrededor del 80% del comercio mundial se transporta por vía marítima dada su capacidad para contener grandes volúmenes de carga, la diversidad en los tipos de buques y los costos, considerando las amplias distancias.
- Para combatir los delitos marítimos también llamados en el presente delincuencia marítima entendida como aquella conducta consumada en el mar en su totalidad o en parte, la cual está prohibida en virtud del derecho nacional (interno) o internacional aplicable. Entre los delitos marítimos más acuciantes tanto en el plano global como local (nacional) se encuentran: La piratería, el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico ilícito de migrantes, el robo de hidrocarburos, pesca ilegal, entre otros (Delgadillo, 2020; Naciones Unidas, 2020).

Por lo anterior, resulta fundamental el establecimiento de normas jurídicas que regulen la gestión de los recursos, el combate a la delincuencia marítima y la forma de relacionarse entre los Estados, así como la conciliación de sus intereses y, a su vez, la participación de actores no gubernamentales que cada vez ganan más terreno dadas las características de un mundo globalizado.

Dicho esto, el Estado de derecho en el mar se define como

El conjunto de disposiciones normativas de carácter nacional e internacional que establecen los derechos y obligaciones aplicables en los espacios marinos, son tan extensos como el mar en sí mismo; en él, convergen diversas materias del Derecho, como el internacional público, privado y humanitario, mercantil, penal, laboral, ambiental, administrativo, aduanero, energético, constitucional, sanitario, migratorio y hasta derechos humanos... (Díaz, 2020, p. 289).

En México la institución garante del Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas (ZMM), de la protección de los intereses marítimos y del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) para salvaguardar la soberanía y coadyuvar en el desarrollo del país es la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR) con base en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos



(CPEUM) y las leyes que emanen de ella y de los tratados internacionales suscritos por el Estado mexicano. Es menester mencionar que a partir de una serie de reformas legales en 2017 y 2020 se asignan funciones de Guardia Costera a la Armada de México para la aplicación del Estado de derecho en las ZMM, lo cual se aborda más adelante (Díaz, 2020; Secretaría de Gobernación, 2020; Vargas et al., 2021). Por tanto, un actor clave en el presente documento, dada su naturaleza, es la Armada de México en sus funciones de Guardia Costera sin menoscabo de otras instituciones con las que la Secretaría de Marina se coordina como parte del mantenimiento del Estado de derecho, tal como el Ministerio Público (M.P.), por citar un ejemplo.

Lo anterior, en aras de los intereses marítimos² de México que de acuerdo con Delgadillo (2020) descansan sobre tres ejes: 1) los intereses primarios, relacionados con los recursos con los que cuenta el Estado para el mantenimiento de su soberanía, su integridad territorial, la salvaguarda de sus instituciones y de su población; 2) los intereses estratégicos, cuyos recursos tal como la infraestructura portuaria, turística, la flota mercante y pesquera, contribuyen en garantizar los intereses primarios y con el desarrollo industrial; 3) los intereses humanitarios, que fomentan el respeto a la vida humana y a los derechos humanos, en particular ante desastres naturales o por fenómenos antropogénicos. Todo ello incide en la búsqueda del desarrollo marítimo nacional para lo cual es imperativo el mantenimiento del Estado de derecho (Delgadillo, 2020).

1.1 LOS MARES NACIONALES Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

De acuerdo con la CPEUM en su artículo 27 señala que la propiedad de las tierras y aguas dentro del territorio nacional corresponde al Estado mexicano, así como el dominio y la gestión de las mismas donde únicamente el Ejecutivo Federal puede otorgar concesiones a los sectores social y privado formalmente constituidos bajo el ordenamiento jurídico mexicano, para aprovechar o explotar dichos recursos. Del citado artículo se desprende la Ley Federal del Mar (LFM) —a su vez se nutre de las disposiciones establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR o CNUDM) — relativo a las Zonas Marinas Mexicanas (ZMM), delimitadas de la siguiente forma:

² Entendido como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación en relación a las actividades vinculadas al mar. Estas son ejecutadas en los diferentes espacios marítimos (alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral) tanto por el Estado como por particulares para aprovechar sus facilidades y explotar los recursos que brinda el mar (Vargas et al., 2021).



- El Mar Territorial (MT). El Estado mexicano tiene plena soberanía en él, es decir, en las costas continentales o insulares, las Aguas Marinas Interiores; el espacio aéreo, el lecho y subsuelo que comprende esta delimitación marítima, cuya anchura a partir de la línea base es de 12 millas marinas (22,224 metros). En este mar aplica el derecho del paso inocente.
- Las Aguas Marinas Interiores (AMI). Estas comprenden la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial; incluyen la parte norte del Golfo de California; las de las bahías internas; las de los puertos; las internas de los arrecifes; y las de las desembocaduras de los ríos, lagunas y estuarios comunicados con el mar. Toda embarcación extranjera que navegue en estas aguas queda sujeta a las disposiciones legales de la República mexicana.
- La Zona Contigua (ZC). En esta área se efectúan medidas de fiscalización para prevenir infracciones a la Ley y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio nacional; sancionar las infracciones a dicha la Ley y los citados reglamentos. La extensión de esta Zona es de 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, se mide la anchura del Mar Territorial mexicano, hacia mar afuera. En otras palabras, ZC sirve como filtro o aduana para las embarcaciones mercantes, de recreo y demás que buscan ingresar al territorio nacional.
- La Zona Económica Exclusiva (ZEE). Está situada fuera del Mar Territorial y adyacente a éste, en ella se realizan actividades de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales existentes en el lecho y el subsuelo, así como en las aguas suprayacentes. De acuerdo con la CONVEMAR, esta área tiene una extensión de doscientas millas marinas (370,400 metros), contadas de la línea de base, de donde se mide la anchura del Mar Territorial, hacia mar adentro. La ZEE de México comprende aproximadamente 2.9 millones de kilómetros cuadrados. Cabe señalar que a extensión de la ZEE no sólo se determina por los litorales continentales, sino también los insulares tal como el Archipiélago de Revillagigedo, ubicado en el Océano Pacífico. Por tanto, el derecho de México sobre la ZEE se limita a explotar la actividad económica y en vigilar que los demás Estados hagan un uso adecuado de esa área conforme a lo estipulado en esta LFM y los instrumentos internacionales correspondientes.



- La Plataforma Continental o Insular. Se conforma por el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base a partir de las cuales se mide el MT. Asimismo, comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes dentro del territorio nacional. El Estado mexicano ejerce su soberanía para la exploración y la explotación de sus recursos naturales, lo cual nadie más puede a ser, a menos que cuente con el consentimiento de las autoridades nacionales competentes (Ley Federal del Mar, 1986; Secretaría de Comunicaciones y Transportes, s.f.).

Por la naturaleza de este estudio, es importante considerar la alta mar, definida en el artículo 87 de la CONVEMAR como aquella donde todo Estado con o sin litoral tiene la libertad de navegación, de sobrevuelo; de tender cables y tuberías submarinos; de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional; de pesca; de investigación científica (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982). Para una mejor comprensión de las delimitaciones marítimas, véase la Figura 1.

Figura 1. Delimitaciones marítimas



Fuente: Obtenido de Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal (Naciones Unidas, 2020, p. 20).



Uno de los hitos de la CNUDM es el establecimiento del régimen jurídico de las diferentes zonas en las que se dividen los mares, así como los derechos y las obligaciones de los Estados³ con o sin litoral u otros casos con respecto a dichas zonas, lo cual es relevante porque robustece el marco legal de los Estados, así como las potestades y la jurisdicción que ejercen estos a través de la autoridad correspondiente, en este caso la SEMAR, para la aplicación del Estado de derecho ante un acto, en especial ilícito, perpetrado en alguna de las zonas marítimas descritas, es decir, que según el espacio marítimo del que se trate es la competencia que tiene el Estado conforme a su marco jurídico y el instrumento internacional de la CONVEMAR, según sea el caso (Naciones Unidas, 2020).

México es un país con características bioceánicas al colindar con el Océano Pacífico y el Atlántico, lo que implica vías de comunicación hacia Asia-Pacífico y Europa, respectivamente, unas de las regiones más prósperas y competitivas en términos comerciales. También es un país bisagra que conecta con el Norte desarrollado, Estados Unidos y Canadá, así como con el Sur en desarrollo, América Latina, lo que conlleva una ubicación geográfica privilegiada para potencializar su desarrollo económico, lo que a su vez representa una serie de riesgos y amenazas tanto de carácter natural (ambientales) como humanas, considerando las acciones ilícitas perpetradas por grupos delincuenciales, por ejemplo el trasiego de drogas de Sur a Norte donde el espacio marítimo por sus propias dimensiones y características suele ser el ámbito propicio para este tipo de actividades (Baranda, 2014).

Esta ubicación geográfica ha sido un factor clave en la generación de un amplio número de acuerdos comerciales con distintas naciones y regiones del mundo tal como el T-MEC con Estados Unidos (EEUU) y Canadá; la Alianza del Pacífico⁴ con países de América Latina, el CPTPP Acuerdo Amplio y Progresista de Asociación Transpacífico⁵ con Asia-Pacífico, entre otros, lo que se ha traducido en que el país sea visto como un punto estratégico no solo comercial –por su geografía y vecindad con EEUU, además por sus recursos estratégicos como el petróleo— sino para el tránsito de embarcaciones que conectan con los principales centros de producción mundial y sus respectivos mercados de consumo. De hecho, el ranking de conectividad de transportes marítimos de línea de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) los países de América

³ El Estado o los Estados se refiere a los que son Parte de la CONVEMAR u otros instrumentos internacionales expuestos en este documento, de cuya mayoría México es parte contratante de estos.

⁴ Los miembros de este mecanismo de integración regional son Colombia, Chile, México y Perú.

⁵ Suscrito en 2018 por Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, Chile, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam (Sistema de Información sobre Comercio Exterior, 2021).



Latina con mayor conectividad marítima en 2020 fueron Panamá, Colombia, México (especialmente el puerto de Manzanillo), Perú y Ecuador. Entre los principales socios comerciales de México vía marítima, se encuentran: 1) EEUU, 2) España, 3) Brasil, 4) China, 5) Marruecos, 6) Alemania, 7) Canadá, 8) Argentina, 9) Chile, 10) Perú. Ahora bien, el transporte marítimo se ubica en segundo lugar detrás del transporte terrestre al movilizar alrededor de 196,335.6 millones de dólares, es decir, el 24.5% total del comercio llevado a cabo en México, según cifras de 2020. A lo que se suma que el 84% del comercio internacional se transporta por el mar, según la CEPAL en 2019 obtuvo un récord de 11.860 millones de toneladas métricas (Balderas, 2021; Delgado, 2020; Sánchez y Weikert, 2020; UNCTAD, 2020). Esto es un esbozo de todo el potencial con el que cuenta México en sus mares, lo que por un lado, le brinda la ventaja estratégica para catalizar el desarrollo económico del país, pero por otro lado, implica riesgos y amenazas por parte de la delincuencia marítima. De ahí la relevancia del mantenimiento del Estado de derecho.

2. EL ROL DE LA SEMAR EN LA APLICACIÓN DEL ESTADO DE DERECHO

De acuerdo con el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos la Autoridad Marítima Nacional (AMN) la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina Armada de México con el propósito de generar las condiciones de seguridad exigidas por los acuerdos internacionales para las actividades comerciales en los mares y puertos, lo que implica liderar las instituciones de la Administración Pública Federal con atribuciones en el ámbito marítimo, así como a los estados costeros; por otro lado, ejercer la soberanía, la seguridad y protección marítimas, así como el mantenimiento del Estado de derecho en las Zonas Marinas Mexicanas (ZMM) a fin de impulsar el desarrollo marítimo nacional. Dicho esto, la responsable de administrar el sector marítimo nacional ante la Organización Marítima Internacional (OMI) es la SEMAR (Díaz, 2020; Vargas, Cuervo y Moloeznik, 2021).

Lo anterior, a partir de una serie de reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), la Ley de Puertos (LP) y la Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM) en 2016, 2017 y 2020 donde se confiere a la Secretaría de Marina la Autoridad Marítima Nacional para la administración de las capitanías de puerto, la marina mercante, la educación náutica y la facultad como Autoridad Portuaria, y como instrumento operativo



la Armada de México en funciones de guardia costera para la aplicación del Estado de derecho en las ZMM (Díaz, 2020; Vargas et al., 2021).

Es menester señalar que estas nuevas atribuciones administrativas no vulneran el artículo 129 constitucional⁶, ya que no desvirtúan las funciones de la Armada de México incluso coinciden con los criterios de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación al considerar que "...la Secretaría de Marina ha sido entendida o conceptualizada por el legislador como una dependencia del Ejecutivo Federal a la que se le pueden atribuir aspectos ajenos a la disciplina militar..." (Citado en Vargas et al., 2021, p. 33). Tampoco contravienen ninguno instrumento internacional de los que el Estado mexicano es parte, toda vez que la Armada únicamente funge un instrumento operativo de la Secretaría de Marina, dependencia del Ejecutivo Federal, en quien recae la Autoridad Marítima Nacional con lo cual se brinda certeza jurídica al sector marítimo y se prescinde de la duplicidad de funciones entre la SEMAR y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en asuntos marítimos (Vargas et al., 2021).

Dicho lo anterior, es importante señalar que la SEMAR funge tanto como una Secretaría de Estado encargada de asuntos político-administrativos, así como una Comandancia General de la Armada de México. En este último aspecto, es definida como una institución militar de carácter permanente cuya misión es emplear el Poder Naval⁷ de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior. De ahí que el Secretario de Marina funja a la vez como ministro de Estado y como comandante de máxima jerarquía de cuatro estrellas en la Armada, por lo que sus decisiones y directivas conforman la sinergia entre las competencias administrativas de la AMN y operativas de la Armada de México en funciones de guardia costera (Díaz, 2020).

Ahora bien, la seguridad y protección marítima son dos aspectos clave de la Secretaría de Marina como AMN en la aplicación del Estado de derecho en las ZMM a través de la Armada de México en funciones de guardia costera. Dicho esto, es imprescindible definir estos conceptos, de tal forma que por seguridad marítima (Maritime Safety) se entiende las medidas para prevenir o atender hechos accidentales (sin dolo), principalmente en la infraestructura, tal como los buques, los puertos,

⁶ El artículo 129 establece que "En tiempo de paz, ninguna autoridad militar puede ejercer más funciones que las que tengan exacta conexión con la disciplina militar. Solamente habrá Comandancias Militares fijas y permanentes en los castillos, fortalezas y almacenes que dependan inmediatamente del Gobierno de la Unión; o en los campamentos, cuarteles o depósitos que, fuera de las poblaciones, estableciere para la estación de las tropas" (CPEUM, 202, p. 399).

⁷ Por Poder Naval se entiende la capacidad militar de un Estado en el mar y constituye el respaldo de sus intereses marítimos para la consecución de los objetivos nacionales permanentes de seguridad y desarrollo (Vargas et al., 2021).



o bien, por errores de la tripulación u operadores no calificados, entre otros, es decir que implica incidentes no intencionales, sino accidentales (Díaz, 2020; Mejia, Chie y Sawyer, 2013). De acuerdo con Díaz (2020) la seguridad marítima se divide en tres tipos, a saber:

1. Primaria o preventiva. Corresponde al conjunto de disposiciones para la prevención y/o erradicación de siniestros marítimos.
2. Secundaria. La conforman aquellas normas aplicables durante y después del siniestro marítimo, a fin de minimizar los efectos adversos.
3. Terciaria. Se refiere a las medidas que determinan los responsables del siniestro marítimo, así como la compensación monetaria que deberán pagar a las víctimas.

Dicho lo anterior, para cumplir con las medidas de seguridad marítima es necesario que las embarcaciones cubran una serie de requisitos en su infraestructura, equipamiento, operación y capacitación de la tripulación (Díaz, 2020).

Por su parte, la protección marítima (Maritime Security) se refiere a la defensa ante actos dolosos también denominados delitos marítimos o delincuencia marítima como la piratería, el robo a mano armada contra los buques⁸, el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas, armas, personas, la pesca ilegal, etc., por parte de actores no estatales cuyos costos económicos y humanos desafían los intereses de los Estados y de los actores lícitos involucrados en el sector marítimo (Díaz, 2020; Mejia, Chie y Sawyer, 2013). En el artículo 2, fracción XI de la Ley de Puertos se define como

...Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades de transporte y provisiones, abordaje de las mismas (Ley de Puertos, 2020, p. 2).

La SEMAR como la autoridad en materia de protección marítima y portuaria, tiene la facultad de aplicar el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) que establece los niveles de protección⁹ en los puertos

⁸ Por *robo a mano armada contra buques* se entiende cualquiera de los siguientes actos: a) todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación, que no sea un acto de "piratería", cometido con un propósito personal y dirigido contra un buque o contra personas o bienes que se encuentren a bordo de él, en las aguas interiores, las aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado, o toda amenaza de cometer alguno de esos actos; b) todo acto que tenga por objeto incitar a cometer los actos definidos antes o facilitarlos intencionalmente (Naciones Unidas, 2020, p. 136)

⁹ Los niveles de protección son los siguientes:

a) Nivel de protección 1: Establecer en todo momento medidas mínimas de protección marítima y portuaria.



y las medidas para su resguardo, así como también el marco de cooperación internacional e interinstitucional entre Estados y organismos gubernamentales, administraciones locales, sectores naviero y portuario para identificar, prevenir y erradicar los riesgos y amenazas a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional. En México la figura encargada de la implementación del Código PBIP es el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)¹⁰. Asimismo, le corresponde otorgar los certificados de competencia en materia de protección marítima y portuaria, vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocarlos o suspenderlos por su incumplimiento, lo cual se puede cubrir con la Armada de México en funciones de guardia costera (Díaz, 2020; Vargas et al., 2021).

LA ARMADA DE MÉXICO EN FUNCIONES DE GUARDIA COSTERA

De acuerdo con la Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM), la Armada es una institución militar permanente que tiene la misión de ejercer el Poder Naval para la defensa exterior y la seguridad interior del país conforme a la CPEUM, las leyes que se derivan de ella y los instrumentos internacionales suscritos por el Estado mexicano. Con base en el objeto de estudio, así como el artículo 2 de la citada ley, en la Tabla 1 se sintetizan las funciones de la Armada de México.

Tabla 1. Funciones de la Armada de México

1. Se encarga de organizar, adiestrar y operar los recursos humanos y materiales para el cumplimiento de su misión y funciones.	<i>Al ejercer estas funciones, existan delitos, se pondrá a disposición a las personas, objetos, instrumentos y productos relacionados al mismo con la autoridad competente.</i>
2. Contribuye con en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano.	
3. Salvaguarda la soberanía e integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; en aguas interiores, lacustres, ríos navegables y los espacios aéreos correspondientes; vigila los derechos de soberanía en la ZEE.	6. Salvaguarda la vida humana mediante operaciones de búsqueda y rescate en las ZMM, aguas internacionales y donde disponga el Mando Supremo.
	7. Protege las instalaciones estratégicas en su ámbito de competencia y donde el Mando Supremo disponga.

b) Nivel de protección 2: Establecer medidas adicionales de protección marítima y portuaria a las establecidas en el inciso anterior por aumentar el riesgo de que ocurra un suceso que afecte la protección marítima y portuaria, durante un determinado periodo.

c) Nivel de protección 3: Establecer medidas específicas adicionales de protección marítima y portuaria a las establecidas en los incisos anteriores por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte la protección marítima y portuaria, aún en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico que dicho suceso afecte (Baranda, 2014, p. 42).

¹⁰ Además del Código PBIP, el CUMAR aplica las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), así como las demás atribuciones establecidas en su Reglamento publicado en el DOF el 21 de abril de 2014.



-
- | | |
|--|--|
| <p>4. Protege el tráfico marítimo, fluvial y lacustre en las ZMM y donde el Mando Supremo¹¹ disponga; establece las áreas restringidas a la navegación, incluido el espacio aéreo correspondiente, en coordinación con las autoridades competentes y conforme a la CPEUM, los instrumentos internacionales y la legislación nacional.</p> <p>5. <i>Ejerce funciones de guardia costera para mantener el Estado de derecho en las ZMM, costas y recintos portuarios, además de la seguridad y protección marítima, a través de la vigilancia, verificación, visita, inspección u otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas aplicables.</i></p> | <p>8. Protege los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales y participa en la consecución del desarrollo marítimo nacional.</p> <p>9. Garantiza el cumplimiento del orden jurídico en las ZMM por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, conforme a la legislación aplicable.</p> |
|--|--|
-

Fuente: Elaboración propia con base en información de la LOAM (2017).

En la Figura 2 se sintetizan las reformas legales que otorgan a la Secretaría de Marina la Autoridad Marítima Nacional, de lo cual se desprenden las facultades de la Armada de México en funciones de guardia costera cuyos los principales roles los conforman el Alto Mando, el Ministerio Público y la Policía Ministerial; asimismo se plantean de manera sucinta las políticas de operación ante la comisión de un delito en las zonas marinas de su competencia. Todo ello para el mantenimiento del Estado de derecho de cara a los acuciantes delitos marítimos cuyo carácter transnacional desafían la protección marítima de los Estados y conminan al pleno conocimiento y aplicación del marco legal tanto nacional como el internacional del que México es parte para la consecución de su misión (Naciones Unidas, 2020; Secretaría de Marina, s.f.).

Dada la infraestructura y misión de la Armada le permiten mantener desplegadas sus unidades operativas para la atención de dos de sus tareas rectoras: 1) La defensa marítima del territorio; y 2) el mantenimiento del Estado de derecho en las costas, recintos portuarios y ZMM con base en los intereses marítimos del Estado mexicano, así como con la realidad marítima del país y de la dinámica internacional donde confluyen diferentes actores lícitos e ilícitos, riesgos y delitos marítimos cuyo carácter transnacional demandan certeza jurídica para la Armada en funciones de guardia costera, encargada de aplicar la ley nacional e internacional de la que México es Parte, en los mares nacionales (Vargas et al., 2021).

Asimismo, es importante señalar que la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México colaboran estrechamente en el combate a todo tipo de ilícitos en las ZMM, se ha elaborado una reingeniería del marco jurídico que permita cumplir su labor en la contención de dichos ilícitos, de tal

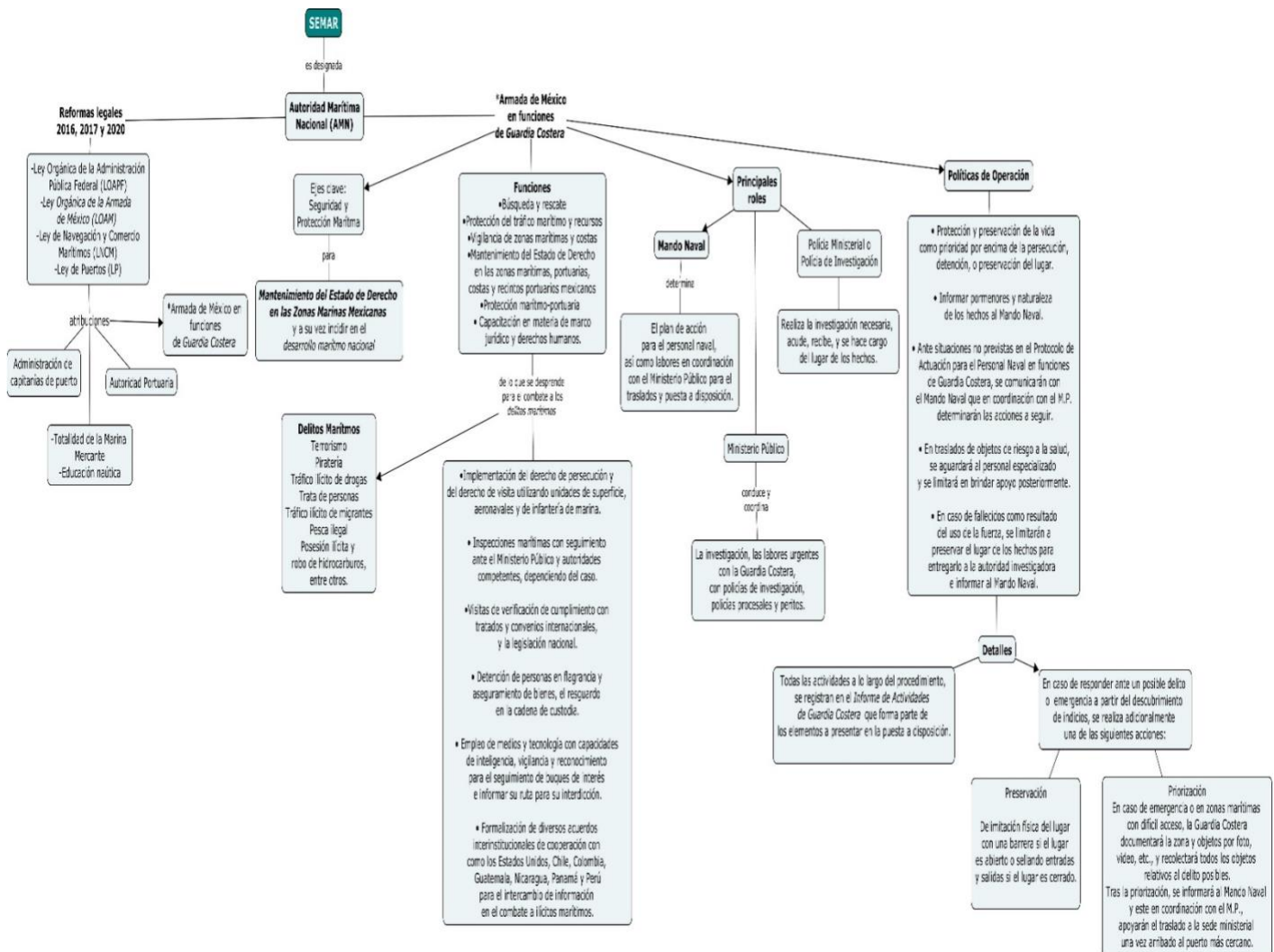
¹¹ De acuerdo con el artículo 5 de la LOAM este Mando recae en el Presidente de la República como el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas.



forma que el 6 abril de 2018 se publicó en el DOF el Protocolo de Actuación de la Guardia Costera (véase la Figura 2) donde se establece una guía de los procedimientos que debe llevar a cabo el personal naval ante delitos en caso de flagrancia, el descubrimiento de indicios, evidencias, objetos, instrumentos o productos del acto delictivo; así como los principios de legalidad bajo los que deben operar y el respeto a los derechos humanos. Cabe mencionar que el personal naval se ciñe a las disposiciones del Manual de Uso de la Fuerza de aplicación común a las tres Fuerzas Armadas donde se regulan los niveles de resistencia y de uso de la fuerza (Díaz, 2020). Por ser la Armada de México una institución de carácter militar y a fin de evitar tergiversaciones sobre sus funciones de guardia costera en la contención de la delincuencia marítima, en especial el tráfico de drogas, en los espacios marítimos nacionales cabe destacar la Tesis Aislada de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) publicada en septiembre de 2005, advierte lo siguiente:



Figura 2. La Armada de México en funciones de guardia costera



Fuente: Elaboración propia con información de Protocolo de Actuación para el Personal Naval en funciones de Guardia Costera (s.f.) y Díaz (2020)



...si bien la nación mexicana no tiene la propiedad absoluta de la zona económica exclusiva [sic], en tanto está limitada por el orden normativo correspondiente, al ejercer derechos de soberanía y jurisdicción así como facultades para legislar al respecto, que el propio orden normativo le confiere, debe considerarse que para efectos de sancionar penalmente el delito contenido en el artículo 194, fracción II, del Código Penal Federal, en su modalidad de introducción de narcóticos a nuestro país, sí puede ejercer jurisdicción penal, en razón de que los elementos del derecho interno y del internacional permiten inferir que dicho delito puede considerarse consumado si se cometió en la zona aludida... Además, el artículo 2o., fracción IX, de la Ley Orgánica de la Armada de México señala como una de las atribuciones de ésta garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, por sí o coadyuvando con las autoridades competentes, entre otros, en el combate al tráfico de estupefacientes y psicotrópicos, ya que el legislador consideró que en las zonas marinas mexicanas, dentro de las que se encuentra la zona económica exclusiva, podrían desplegarse conductas delictivas, por lo que otorgó atribuciones a la Armada de México para combatir las... (V|lex, 2005, párr.. 1).

Esta Tesis sienta las bases de la jurisdicción penal del Estado mexicano en su ZEE y la legalidad de la actuación de la Armada de México en el combate a la delincuencia marítima. También destaca el artículo 36 de la LNCM donde señala la obligatoriedad de las embarcaciones que naveguen en las ZMM en acatar los señalamientos para detenerse o proporcionar la información requerida por alguna unidad de la Armada de México con el propósito de cumplir las normas aplicables en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes, entre otros. En caso de desobediencia, se sancionará conforme a la citada ley y demás disposiciones vigentes. Asimismo, cobra relevancia la figura jurídica de flagrancia, consagrada en el artículo 16 de la CPEUM donde establece que cualquier individuo, incluido el personal naval, puede detener a las personas que en ese momento estén cometiendo un delito o inmediatamente después de haberlo hecho, lo que conlleva poner a los detenidos a disposición de la autoridad más cercana y competente. La importancia de estas medidas es que brindan certeza jurídica a la Armada de México en la detención de presuntos responsables de conductas ilícitas en el mar donde son múltiples los desafíos que se enfrentan tal como se observa en el siguiente apartado (Díaz, 2020; Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 2020).

3. LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DEL ESTADO DE DERECHO ANTE DELITOS MARÍTIMOS: ALCANCES Y DESAFÍOS

Tal como menciona Díaz (2020), el Estado de derecho en el mar —entendido como aquellos preceptos legales nacionales e internacionales que establecen los derechos y las obligaciones aplicables en los espacios marítimos— es tan amplio como los océanos, donde confluyen diferentes disciplinas,



autoridades y sus respectivas competencias, actores públicos y privados, así como también riesgos y amenazas materializados en una amplia gama de delitos cuya operatividad, complejidad y transnacionalización se vuelven un serio desafío para los Estados, en particular para sus leyes y para las autoridades encargadas de aplicarlas quienes actúan conforme a derecho, toda vez que los grupos delincuenciales aprovechan las extensiones de los mares, el esfuerzo operativo que implica su vigilancia, la cantidad de contenedores que ingresan a través de los puertos, los vacíos legales, o bien, los tiempos que conlleva establecer o reformar las leyes. Todo ello para la consecución de sus actividades ilícitas, las cuales cada vez se diversifican más, aprovechándose de las nuevas tecnologías, de las redes de comunicación y demás aspectos que ofrece la globalización, lo que hace imperativo no solo generar nuevas y mejores normas legales o suscribir un cúmulo de instrumentos internacionales, lo cual también es importante considerando sus propósitos, su carácter universal o regional y las dimensiones de los desafíos marítimos que regulan, sino aún más relevante, *es respetar y hacer cumplir la ley ya sea nacional o internacional*, según corresponda, así como promover la cooperación entre las naciones para hacer frente a los múltiples retos que implica el ámbito marítimo. A lo que se suma, en el caso mexicano la importancia estratégica de sus mares, dada su ubicación geográfica, relaciones comerciales, intereses marítimos y aspiraciones nacionales.

Considerando la amplitud del tema, en particular el mosaico de delitos, cuyo carácter suele ser transnacional, y desafíos que se enfrentan en el mar, con base en la revisión de literatura, por un lado, se plantean los más acuciantes, en su justa dimensión, tanto en el plano nacional como global, entre ellos la piratería, el secuestro y la toma de rehenes, el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas, de migrantes, la trata de personas y las actividades ilícitas con hidrocarburos; asimismo, se plasma la diferenciación conceptual de algunos de ellos, a fin de orientar la normatividad aplicable. Por otro lado, la legislación nacional e internacional, y la cadena de custodia como parte de la aplicación del Estado de derecho en los mares nacionales. Cabe precisar que se abordan los aspectos más significativos de lo anterior, considerando la naturaleza del objeto de estudio.

En México los actos ilícitos relativos al ámbito marítimo están tipificados en el Código Penal Federal (CPF), entre ellos la piratería, el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, de personas y armas. También en otros ordenamientos legales que a pesar de su materia, contemplan delitos cometidos en las ZMM, tal como la Ley de Migración (LM), la Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en materia de Trata de Personas y para la protección y asistencia a



las Víctimas de estos delitos (Ley de Trata de Personas), la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos, entre otras. Además de los tratados internacionales suscritos por el Estado mexicano, los cuales detrás de la Carta Magna, son Ley Suprema la Unión. La observancia de estos instrumentos legales es imperativo para la Armada de México en funciones de Guardia Costera y en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional para el mantenimiento del Estado de derecho en las ZMM (Díaz, 2020).

3.1 PIRATERÍA

La piratería es tan antigua como la misma humanidad, no obstante ha resurgido acorde con la dinámica global del siglo XXI, transgrediendo la protección y seguridad marítimas, la navegación, el comercio y la integridad de la gente de mar, generando pérdidas humanas, económicas –para los propietarios de los buques—, aumento de las primas de las aseguradoras, los gastos en seguridad, y de los costos para los productores y consumidores (Naciones Unidas, s.f.).

En el caso de México, Semple (2020) menciona que las aguas nacionales se habían mantenido libres de este flagelo. Empero, dadas las reformas legales que permiten la inversión extranjera, exploración y producción en el sector petrolero mexicano cuyo recurso y actividades se concentran en la Bahía de Campeche, a partir de 2017 en esta Bahía se han suscitado ataques contra plataformas de alta mar asociadas con la industria del petróleo, buques de suministro y botes pesqueros, además del robo de dinero, celulares, computadoras, objetos de valor de la tripulación incluyendo equipo sofisticado de comunicación y navegación, combustible, motores, etc., para ser vendidos en el mercado negro de la región. La manera de operan de estos delincuentes, quienes van armados, es en grupos de pequeños y suelen atacar por la noche de acuerdo con funcionarios estadounidenses y mexicanos. Esta situación podría mermar a los inversores.

En respuesta a lo anterior, el Gobierno Federal ha implementado la Operación Refuerzo Sonda, la cual inició en mayo de 2020, es de carácter interinstitucional donde participan la SEMAR, la Secretaría de la Defensa Nacional (SDN) y la Guardia Nacional en Campeche, y ha resultado en la reducción de actos ilícitos, sin embargo aún es una cuestión latente que requiere atención para su contención (Secretaría de Marina, 2021).

En México la piratería se encuentra tipificada en el artículo 146 del Código Penal Federal que a la letra dice “Serán considerados piratas: Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave



mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo; los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata” (Código Penal Federal, 2021, p. 107).

Por su parte la CONVEMAR tipifica la piratería en sus artículos 100 a 107 y 110, en el artículo 101 define a la piratería como los siguientes actos:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente (CNUDM, 1982, p. 72).

En su artículo 103 define lo que constituye un buque pirata, a saber: a) aquel donde viajan piratas para cometer un acto de piratería o desde un lugar en el que han cometido dicho acto; b) aquel en el que viajan personas de las que se sospecha razonablemente que tienen la intención de cometer un acto de piratería; y c) el buque que ha sido capturado por piratas mediante un acto de piratería y cuyo mando lo ejercen los piratas, una vez que el buque deja de estar en su poder, ya no es un buque dominado por piratas, por tanto, ya no está sometido al derecho de visita previsto en el artículo 110 de la Convención (Naciones Unidas, 2020).

Cabe orientar el sentido que rige la CONVEMAR sobre la piratería, a fin de evitar tergiversaciones o confusiones, además para aplicar el marco legal correspondiente. En cuanto a la ilegalidad no es considerado como piratería cuando se lleva a cabo un acto de violencia o detención lícito, por alguna razón, en virtud de la ley aplicable del Estado del pabellón, ya sea al presunto buque pirata o al presunto buque atacado. En otras palabras, si dos embarcaciones se encuentran en el mar y la persona a bordo de la embarcación A (enarbola el pabellón del Estado A) se dirige al otro para pedirle agua; el capitán de la embarcación B (enarbola el pabellón del Estado B) invita a la persona (del buque A) a subir a bordo, y hecho esto la amenaza con un cuchillo; si la persona del buque A reacciona con el uso de la fuerza en legítima defensa —por ejemplo, golpeando el brazo del que



empuña el cuchillo y provocándole una fractura — se trata de un acto de violencia. Empero, no se considera un acto de violencia ilegal porque fue cometido en legítima defensa. En estas circunstancias, el acto de violencia no se asimila a un acto de piratería porque no fue “ilegal”, menos aún si la persona del buque A no hurtó nada ni a nadie del buque B (CNUDM, 1982; Naciones Unidas, 2020).

Los actos de piratería deben ser cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o una aeronave privada, además por regla general la piratería exige que intervengan dos buques: el buque pirata y el buque víctima de piratería. Ello implica que la tripulación del buque A (buque pirata) es autora de los actos de piratería cometidos contra el buque B (atacado/víctima) o a bordo de este. Asimismo destaca que el buque A (pirata) es *privado* (no un buque del Estado), lo que confirma el artículo 102 de la Convención en el sentido de que un buque de Estado no puede ser considerado un buque pirata, a menos que su tripulación se amotine o haya cometido un acto de piratería (CNUDM, 1982; Naciones Unidas, 2020).

Los presuntos actos de piratería deben perpetrarse en *la alta mar* o en *un lugar sin jurisdicción de ningún Estado*. Esto significa que, con arreglo al derecho internacional, el delito de piratería debe efectuarse en aguas internacionales, es decir, más allá de las aguas nacionales (interiores y Mar Territorial); también significa que de cometerse en aguas nacionales *no constituyen actos de piratería*, ya que no son asuntos sometidos a la jurisdicción universal como sí lo es la piratería, por tanto, esa conducta podría calificarse como robo a mano armada en el mar, donde aplica el marco legal nacional correspondiente, pero no de piratería conforme al artículo 101 de la CONVEMAR (Naciones Unidas, 2020). En este sentido, la delimitación de los espacios marítimos es importante para distinguir un caso de piratería o uno de robo a mano armada u otro, ya que su naturaleza y tratamiento jurídico aplicable es diferente.

El hecho de que la piratería esté sujeta a la jurisdicción universal, significa que cualquier Estado puede procesar a las personas involucradas en actos de piratería, sin importar la nacionalidad de los piratas o donde se cometa el delito, lo que no requiere del consentimiento del Estado del pabellón para ejercer el derecho de visita. Sin embargo, en la práctica pocos Estados, aparte del Estado del pabellón, tienen interés en ejercer la jurisdicción de ejecución, considerando los costos, las complicaciones de enjuiciamiento y el posible encarcelamiento de los delincuentes ante los tribunales



de los Estados ajenos a los de la nacionalidad de los delincuentes, lo cual de alguna forma puede ser aprovechado por los piratas y sería recomendable considerar para el establecimiento de mecanismos de entendimiento que aborden este tema, justo para combatir este flagelo (Díaz, 2020).

3.2 SECUESTRO Y TOMA DE REHENES EN EL MAR

Los secuestros a manos de piratas, terroristas u otros delincuentes son cometidos con un propósito económico o político en contra de la tripulación a bordo de un buque. Las circunstancias que rodean al secuestro perpetrado en el mar podrían confundirlo con un acto de piratería, ya que puede darse el caso de un ataque cometido por gente armada para apoderarse de un buque o de personas que se encuentran en un buque con el fin de obtener un beneficio personal o colectivo. Cabe señalar que el secuestro no se encuentra normado en el derecho internacional, no obstante se le suele tipificar en las leyes nacionales como tal o bajo la figura de terrorismo, en el caso mexicano se le define como Privación ilegal de la libertad y de otras garantías, de acuerdo con el CPF, artículo 364 (CPF, 2021; Naciones Unidas, 2020).

A diferencia del secuestro, la Convención Internacional contra la Toma de Rehenes en su artículo 1º los define como aquella persona que se apodera de otra (denominada rehén), la detenga, y amenace con hierirla, matarla o mantenerla detenida a fin de obligar a un tercero (un Estado, una organización internacional intergubernamental, una persona natural o jurídica o un grupo de personas) a una acción u omisión como condición explícita o implícita para la liberación del rehén, comete el delito de toma de rehenes, así como también toda persona que intente tomar rehenes o sea cómplice de otra persona que cometa o intente efectuar dicho acto (Comisión Nacional de Derechos Humanos, 1987).

Por otro lado, existen dos tipos de secuestro, uno para obtener un rescate (fines económicos) y otro para la consecución de fines políticos. En el primero, los secuestradores toman a los rehenes para entregarlos a cambio de un pago, lo que se denomina secuestro para obtener rescate. Dadas las ganancias obtenidas, este delito ha sido consumado tanto por grupos de la delincuencia organizada, piratas o terroristas. El segundo, refiere a los grupos armados que se apoderan de buques con fines políticos en señal de protesta o para propaganda política. Por ejemplo, el caso donde integrantes de Greenpeace han sido implicados en incidentes violentos en contra de embarcaciones y sus tripulaciones en el marco de sus manifestaciones contra el vertimiento de



desechos tóxicos o la caza de ballenas. Un caso más es el grupo *Abu Sayyaf* que ha secuestrado y ejecutado a marineros y pescadores en el archipiélago de Sulú, se encuentra bajo la soberanía de Malasia y Filipinas, en venganza por las operaciones policiales de las que ha sido objeto. El modus operandi utilizado en esos ataques hace difícil determinar si son actos de piratería, actos de terrorismo u otra clase de actos delictivos, lo cual no solo plantea un desafío para la legislación nacional, sino más aún para el marco legal nacional, a fin de discernir uno y otro delito para la aplicación de la ley (Naciones Unidas, 2020). En la Tabla 2 se ofrece un resumen de las principales características de los diversos actos de secuestro que se cometen en el mar, a fin de identificar las similitudes, las diferencias y los marcos jurídicos aplicables a cada tipo de delito.

Tabla 2. Diferencia entre piratería, robo a mano armada y secuestro (rescate/fines políticos)

CIRCUNSTANCIAS DE HECHO	PIRATERÍA	ROBO A MANO ARMADA	SECUESTRO PARA OBTENER RESCATE	SECUESTRO CON FINES POLÍTICOS
Acto de violencia	✓	✓	✓	✓
Propósito personal	✓	✓	✓	x
Fin político	x	x	x	✓
Dos buques	✓	✓	✓	✓
Ataque desde el interior del buque	x	x	✓	✓
Aguas territoriales	x	✓	✓	✓
Zona económica exclusiva y alta mar	✓	x	✓	✓

Fuente: Obtenido de Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal (Naciones Unidas, 2020, p. 137).

En función del acto ilícito cometido, se aplican el marco jurídico nacional competente, o bien, el internacional, siempre y cuando el Estado sea parte de estos como es el caso mexicano. Entre los instrumentos internacionales aplicables en la materia se encuentran el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA, 1988), la Convención Internacional contra la Toma de Rehenes (1979) y la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (2000), los cuales pueden ser aplicados por los Estados cuando: El delito sea consumado en su territorio; sea cometido por uno de sus nacionales (principio de la nacionalidad); sea perpetrado contra sus nacionales (principio de la personalidad pasiva). A lo que se suma el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo que penaliza la financiación de actividades terroristas en forma directa o indirecta (Naciones Unidas, 2020).



Respecto a las operaciones de salvamento de los rehenes se han documentado incidentes que han arrojado heridos y muertos, por consiguiente los Estados que realicen estas operaciones en el mar para la liberación de rehenes deberán considerar lo siguiente:

- El objetivo primordial de la operación de salvamento es que las personas liberadas estén sanas y a salvo.
- Las operaciones de salvamento deben planificarse a detalle.
- En las operaciones de vigilancia marítima, el uso de la fuerza debe ser razonable, además se deben hacer disparos de advertencia u otras señales, de ser posible entablar negociaciones para que los secuestradores devuelvan a los rehenes en condiciones idóneas.
- Dado que es inevitable sufrir lesiones durante una operación de salvamento, los buques de guerra deben contar con el apoyo médico que atienda a los heridos.
- Tras la operación de salvamento, se debe investigar la causa de las lesiones y los decesos. Esta investigación debe dar lugar a una indemnización para las víctimas y sus familias (Naciones Unidas, 2020).

3.3 TERRORISMO MARÍTIMO

Los actos de terrorismo en el mar se hacen patentes en diferentes casos como el crucero italiano *Achille Lauro*, en octubre de 1985, considerado uno de los primeros actos terroristas en la historia marítima contemporánea; los ataques del grupo *Al-Qaeda* contra el buque USS Cole en Adén, Yemen, en el 2000, donde resultaron muertos 17 marineros y el hundimiento del barco; el ataque de *Al-Qaeda*, en octubre de 2002, contra el petrolero *Limburg* de pabellón francés frente a las costas de Yemen lo que puso en entredicho una de las principales rutas marítimas donde se transporta el petróleo para Europa y Asia, el Estrecho de Ormuz; el bombardeo perpetuado por la organización islamista de *Abu Sayyaf*, en 2004, en Filipinas, en contra del Super Ferry 14 donde perdieron la vida 116 personas (Baranda, 2014; Díaz, 2020).

Ahora bien, el fenómeno del terrorismo no es nuevo, pero a raíz de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos se puso de manifiesto la vulnerabilidad del espacio aéreo, lo que incidió en la adopción de un nuevo paradigma de seguridad que repercutió dentro y fuera de las fronteras de ese país. De ahí que el espacio marítimo no se quedara al margen y se convirtiera en un foco de atención dadas sus dimensiones, su rentabilidad tanto en el aspecto



comercial (cerca del 80% del comercio internacional se realiza por vía marítima), los recursos marinos y estratégicos, recreativos e inclusive como medio para actividades ilícitas como la delincuencia organizada, en particular el tráfico de drogas de Sudamérica hacia América del Norte (Baranda, 2014).

Lo anterior, influyo para que la Organización Marítima Internacional (OMI) haya fungido como catalizador al adoptar e implementar una serie de instrumentos en materia de protección marítima tal como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974) del que se deriva el Código PBIP), el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT) y las enmiendas a los capítulos XI-1 y XI-2 , así como el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA, 88). Ello con base en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas –Acción en caso de Amenazas a la Paz, Quebrantamientos de la Paz o Actos de Agresión—. Estas medidas impactaron de manera sustantiva la actuación de los Estados parte bajo sus respectivas autoridades y marcos legales, a fin de contrarrestar los riesgos y amenazas de los que pudieran ser susceptibles en el ámbito marítimo (Baranda, 2014).

De lo anterior México no fue exento, tal como se observa en apartados previos en materia de protección marítima, considerando las instalaciones estratégicas de petróleo que constituyen una de las principales fuentes de ingresos y para la exportación a otros países como Estados Unidos con el que se tiene vecindad y acuerdos de índole diversa donde destaca la Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (NAMSI) suscrita en 2008 por el entonces secretario de Marina, Almirante Mariano Francisco Saynez Mendoza, los comandantes de la Guardia Costera (USCG) y el Comando Norte de los Estados Unidos de América (USNORTHCOM), posteriormente en agosto de 2011 se adhiere el Comando de Operaciones Conjuntas de Canadá (CJOC) con el propósito de cumplir con los instrumentos internacionales¹² reconocidos por las Partes para combatir amenazas de carácter regional como la delincuencia organizada, el tráfico de personas, de armas, el terrorismo del que se desprende la identificación de armas químicas y de destrucción masiva (prioridad de EEUU), la piratería y asuntos conexos. En suma, esta Iniciativa se vuelve otra herramienta de la Armada de

¹²Entre estos instrumentos se encuentran las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y del Consejo de Seguridad; la CONVEMAR; la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional; el SOLAS; la Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR, 1979); el SUA, 1988; el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (citado en Baranda, 2014, p. 188).



México en funciones de guardia costera para el mantenimiento del Estado de derecho (Baranda, 2014).

Como es sabido, el terrorismo en términos generales y en particular el marítimo no es un delito concreto, ya que se suele utilizar de manera indistinta para designar una variedad de actividades delictivas perpetradas en o desde el mar. Algunos actos de terrorismo marítimo como el transporte de materiales por mar no necesariamente conlleva violencia, sino que se inscribe en un contexto relacionado con un fin terrorista, o bien a la inversa, en el mar se pueden consumir actos de violencia que no entrañan un propósito terrorista, lo que en su expresión más amplia significa un hecho que busca difundir terror a las personas por medio de la intimidación o uso de la violencia con fines políticos (Saint, 2003). Este último punto es un factor distintivo de este flagelo en relación a otros con lo que se le suele confundir, en particular la piratería que por definición no puede asimilarse como terrorismo marítimo, ya que este se aplica a una categoría de delitos más amplia que la piratería. Entre los factores que diferencian un acto de piratería de uno terrorista marítimo, se identifican los siguientes:

- a) El criterio aplicado por el Estado para determinar si la condición constitutiva del acto de piratería se comete “con un propósito personal” que incluye o excluye las motivaciones políticas patentes mediante la violencia.
- b) Los delitos calificados como terroristas suelen cometerse en un solo buque. Por ejemplo el *Achille Lauro* fue secuestrado en aguas internacionales en 1985 por terroristas que se habían embarcado en el propio buque mientras estaba en el puerto.
- c) De acuerdo con la CONVEMAR para que un delito sea de piratería tiene que perpetrarse en aguas internacionales, mientras que el terrorismo marítimo puede cometerse en aguas nacionales e internacionales. Además, la piratería tiene jurisdicción universal a diferencia del terrorismo marítimo que se encuentra regido por diferentes instrumentos internacionales en materia de terrorismo en general, es decir, no se abocan al ámbito marítimo, pero por su naturaleza se pueden aplicar a este según el caso, tales instrumentos son auspiciados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), de los cuales en el plano marítimo destaca el Convenio SUA y sus tres protocolos (uno de 1988 y dos de 2005), así como otros acuerdos regionales como la Convención Interamericana contra el Terrorismo (CICTE) aprobada en junio



de 2002 (Baranda, 2014; Naciones Unidas, 2020). Cabe mencionar que México es parte de la mayoría de los citados instrumentos¹³.

El terrorismo en México se contempla en el artículo 139 del CPF donde es definido como

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: 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... Al que acuerde o prepare un acto terrorista que se pretenda cometer, se esté cometiendo o se haya cometido en territorio nacional; el delito sea cometido en contra de un bien inmueble de acceso público; se genere un daño o perjuicio a la economía nacional o en la comisión del delito se detenga en calidad de rehén a una persona (CPF, 2021, pp. 100-101).

En la Ley de Seguridad Nacional, artículo 5, fracción I, el terrorismo se establece como una amenaza a la seguridad del estado mexicano (Ley de seguridad Nacional, 2021).

3.4 TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS VÍA MARÍTIMA

Para Naciones Unidas (s.f. a) el tráfico de drogas es una actividad comercial ilícita global que comprende el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias sujetas a leyes que las prohíben. Ahora bien, el consumo de drogas ha ido en aumento en todo el mundo, en 2009, la cifra estimada fue de 210 millones de consumidores lo que representaba el 4,8% de la población mundial de 15 a 64 años, frente a 269 millones en 2018, es decir el 5,3% de la población. Dicho aumento ha

¹³ **Instrumentos internacionales sobre terrorismo de los que México es parte:** Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Tokio, 14 de septiembre de 1963), ratificado por México el 18 de marzo de 1969; Convenio para la Represión el Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 16 de diciembre de 1970), ratificado por México el 19 de julio de 1972; Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 23 de septiembre de 1971), ratificado por México el 12 de septiembre de 1974; Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos (Nueva York, 14 de diciembre de 1973), México se adhiere el 22 de abril de 1980; Convención contra la Toma de Rehenes (Asamblea General de la ONU, 17 de diciembre de 1979), México se adhiere el 28 de abril de 1987; Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional (Montreal, 24 de febrero de 1988), México lo ratifica el 11 de octubre de 1990; Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma, 10 de marzo de 1988); Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Roma, 10 de marzo de 1988), México lo ratifica el 13 de mayo de 1994; Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección (Montreal, 1 de marzo de 1991), México lo ratifica el 9 de abril de 1992; Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas Cometidos con Bombas (Nueva York, 15 de diciembre de 1997), México se adhiere el 20 de enero de 2003; Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo (Asamblea General de la ONU, 9 de octubre de 1999), México lo ratifica el 20 de enero de 2003.



ganado terreno en los países en desarrollo (PED) a diferencia de los desarrollados, lo cual se explica por las diferencias en el crecimiento demográfico el 28% en los PED y 7% en los países desarrollados, en las dos últimas décadas, lo cual afecta a los adolescentes y adultos jóvenes quienes son los principales consumidores de drogas. Dicho lo cual, la expansión de los mercados de drogas responde a múltiples factores tal como la urbanización, los cambios demográficos (aumento de la población joven) y la desventaja socioeconómica, todo ello relacionado con el desarrollo de los países (United Nations, 2021).

La dinámica de la crisis de los opioides en América del Norte puso de manifiesto la necesidad de vigilar el complejo tráfico de grandes cargamentos en contenedores y el contrabando de pequeños paquetes que contienen análogos del fentanilo, cuya mayoría fue incautada en 2019 Estados Unidos (92% del total), seguido por México, Canadá y Estonia y China con cantidades mínimas. Respecto a la producción de opio Afganistán, México y Myanmar representaron cerca de 96% de la producción global en 2020, cuyo 85% del total mundial se produjo en Afganistán. A raíz de la pandemia COVID-19, en 2020 se ha registrado un incremento en el número de personas que compran drogas en la red oscura (*darknet*), lo cual podría ir en aumento de permanecer las restricciones por la pandemia, cuyos principales mercados son América del Norte y Europa. Aproximadamente el 34% de los envíos por las transacciones de drogas a través de la red oscura en el período 2011-2020 han partido de las Américas, principalmente de EEUU, Canadá, Brasil, Argentina, México y Colombia (United Nations, 2021).

La preocupación de Estados Unidos por el tráfico de drogas a través del mar tiene sustento en sus propias cifras. Por citar un ejemplo, en octubre de 2014 al mismo mes de 2015 la Guardia Costera incautó aproximadamente 50.000 kilos de cocaína en operaciones marítimas, para el periodo 2016-2017 la cifra aumentó a 206.000 kilos con un valor superior a los 6,000 millones de dólares. Este mundo representa el 30% del total de drogas que los cárteles mexicanos y colombianos trafican vía marítima. Según la *Drug Enforcement Administration* (DEA) en 2012 el 80% de la droga llegaba a ese país por embarcaciones marítimas, lo cual aumento a 95% en 2015 (Baltazar, 2018).

En una década, los grupos de la delincuencia organizada cambiaron el uso de yates y barcos pesqueros por buques de carga con contenedores "disfrazados" que les permitían mayores cargas, toda vez que los contenedores van sellados y quien declara el contenido es el dueño. El capitán del



barco, no tiene derecho abrirlos y en las aduanas la revisión es aleatoria, dadas sus dimensiones no hay un país que revise toda la carga de los contenedores. Se agrega que los barcos son propiedad privada, por lo que para su revisión por parte de la autoridad correspondiente requieren de la autorización del Estado que enarbola su pabellón, por lo cual la embarcación solo puede estar detenida entre 24 y 48 horas, de lo contrario la empresa naviera puede demandar. A esto se suma la forma de operar de los traficantes de drogas, pues más allá de los semisumergibles, también hacen uso de las corrientes marinas para lanzar los paquetes con droga al mar con un transportador de radar para esquivar los controles del Estado (Baltazar, 2018).

En este sentido, la Armada de México en funciones de Guardia Costera enfrenta diversos desafíos operacionales, dada la sofisticación de los métodos de los delincuentes quienes arrojan los paquetes con droga al mar incluso hundan sus embarcaciones para pasar de presuntos responsables a naufragos y así evadir su detención. Lo mismo sucede con quienes roban, ya que lanzan lo hurtado al mar para deshacerse de la evidencia durante la persecución. A lo que se suma el desafío legal para la determinación de la jurisdicción aplicable cuando intervienen diferentes factores en la comisión del delito (aguas internacionales, altamar, nacionalidad de los tripulantes, pabellón de la embarcación, facultades legales de los aprehensores), cadena de custodia, las dificultades obvias que trae consigo el mar, la presentación de los detenidos ante el M.P., el aseguramiento de los bienes y de las pruebas para el proceso legal (Díaz, 2020).

En México el tráfico ilícito de drogas se encuentra tipificado en el artículo 194 del Código Penal Federal. En el plano internacional lo contempla la CONVEMAR en su artículo 108 donde dispone la obligación de los Estados para cooperar en la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar. También la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 (Convención de 1988), la cual en su artículo 17 contienen disposiciones relativas al tráfico ilícito de drogas vía marítima. Del mismo modo, la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos (Convención de Palermo de 2000) que establece la cooperación internacional en materia penal, policial, extradición, asistencia recíproca judicial, blanqueo de activos y la actuación respecto al producto del delito (CPF, 2021; Naciones Unidas, 2020).



3.5 TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES Y TRATA DE PERSONAS EN EL MAR

Intrínseco al proceso de la globalización cobra relevancia la migración internacional, la cual responde a diversos factores ya sean económicos, geográficos, demográficos, de tal suerte que no hay uniformidad en la misma. En las dos últimas décadas ha presentado un crecimiento robusto con 281 millones de personas que radican fuera de su país natal. Entre los principales destinos de la citada migración según datos de 2020 se encuentran: 1) EEUU con 51 millones de migrantes equivalente al 18% del total mundial; 2) Alemania con 16 millones; 3) Arabia Saudita con 13 millones; 4) Rusia con 12 millones; y 5) Reino Unido con 9 millones. Por su parte, entre los principales países de origen de migrantes internacionales se ubican: 1) India con 17 millones de emigrantes; 2) México con 11,8; 3) Rusia con 11 millones; 4) China con 10 millones; y 5) Siria con 8 millones.

Como producto de la COVID-19 dadas las medidas restrictivas, por ejemplo, el cierre de fronteras, la dinámica migratoria global ha decrecido a 2 millones de migrantes, es decir un 27% (Naciones Unidas México, 2021; Organización Internacional para las Migraciones, 2019).

Del fenómeno migratorio se desprende el tráfico ilícito de migrantes, entendido como la facilitación para entrar ilegalmente a un Estado del que no se es nacional ni residente permanente con el propósito de obtener un beneficio material o económico, cuyos alcances y complejidad se han vuelto una preocupación global, dada su clandestinidad; la dificultad para determinar cuándo la migración irregular es facilitada por los contrabandistas; los estragos que pueden sufrir las víctimas como abuso, robo, secuestro, extorsión y la trata de personas incluso la pérdida de sus vidas por asfixiarse en el interior de los contenedores o ahogarse en el mar mientras son trasladados por los delincuentes a su destino objetivo (Naciones Unidas, 2020; UNODC, 2021).

Las principales rutas del tráfico ilícito provienen de África oriental, septentrional y occidental hacia Europa y de América del Sur hacia Norteamérica, donde México es un país de tránsito, ya que el objetivo de los migrantes es ingresar a EEUU. Se estima que solo en estas regiones el tráfico de migrantes obtiene una ganancia de 6,750 millones de dólares, a nivel global la suma es aún mayor, lo que lo vuelve muy lucrativo. Estas rutas están sujetas a constantes cambios con base en las políticas que les sean favorables, indirectamente claro está, o las deficiencias en el control fronterizo. En algunos casos se originan y culminan en la misma región, por ejemplo las rutas de Sudamérica y



Centroamérica (incluido México) hacia América del Norte. También pueden ser transcontinentales y transitar por un tercer continente (UNODC, 2021).

Se tiene documentado que cerca del 80% de la población inmigrante ilegal en Estados Unidos proviene de América del Sur y México, cuyo principal punto de ingreso a ese país es la frontera entre México y EEUU. La detención de inmigrantes ilegales en la costa es menor al 1%. Se estiman anualmente cerca de 3 millones de entradas ilegales a la Unión Americana, generando ganancias de 6,600 millones de dólares a los delincuentes. En cuanto a las bases de operaciones de estos delincuentes, se ubican en México y Centroamérica donde eluden a la ley al hacerse pasar por migrantes irregulares, de tal forma que en vez de ser detenidos son repatriados. Ello vuelve el tráfico de migrantes no solo un negocio altamente rentable, considerando que expanden sus mercados al fusionarse o cooperar con otros grupos delincuenciales, sino también por el bajo riesgo para su detección, lo que significa un serio desafío para los Estados (UNODC, 2021).

El tráfico ilícito de migrantes por mar es una cuestión compleja, tanto en el aspecto legal como en la vigilancia marítima, ya que lo que inicialmente es un operativo para el mantenimiento del Estado de derecho, se puede convertir en una operación de salvamento, y viceversa. Si bien el tráfico ilícito de migrantes vía marítima constituye una pequeña parte de esta actividad, los peligros que entraña lo vuelven una prioridad. De acuerdo con estimaciones de 2017 alrededor de 3,597 migrantes murieron ahogados en el mar, lo que representa un 58% de los decesos registrados en ese año (Naciones Unidas, 2020).

El marco jurídico internacional aplicable al tráfico ilícito de migrantes no sanciona la migración, sino que se enfoca en los autores de este delito. Lo mismo sucede en la legislación mexicana, manifiesto en la Ley de Migración. Entre los instrumentos internacionales que norman este acto delictivo se identifican el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire (en adelante Protocolo), adoptado el 15 de noviembre de 2000, el cual complementa la Convención de Palermo, 2000; el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979 (Convenio SAR, 1979); y el Convenio SOLAS, 1974 (Naciones Unidas, 2020), cuyas principales medidas en la materia disponen lo siguiente:

- Protocolo, 2000. Es la principal jurisdicción aplicable a este delito; su propósito es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, además de proteger los derechos de las víctimas. El



aspecto central de este marco es la agravante de la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un país del cual una persona no es nacional o residente permanente, con el fin de obtener un beneficio económico o material. En sus artículos 7 y 8 aborda la cooperación y las medidas coercitivas aplicables a esta actividad delictiva efectuada en el mar.

- Convenio SAR, 79. Establece la obligatoriedad de los Estados para asistir a quienes se encuentren en peligro en el mar por encima de la investigación delictiva y los procedimientos de examen para conceder, en su caso, la condición de refugiado. La asistencia comprende garantizar la protección de los migrantes y atender sus necesidades médicas, alimentarias, vestimenta, alojamiento o cualquier otra necesidad inmediata.
- SOLAS, 1974. Aplica en el contexto de las operaciones de salvamento. La regla 33 de su capítulo V observa el artículo 98 de la CONVEMAR sobre la obligatoriedad de los capitanes de los buques para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar, independientemente de su condición migratoria (CNDH, 2003; Naciones Unidas, 2020).

La migración como tal en México no es tipificada como un delito, pero sí lo es el hecho de que unas personas contribuyan en la migración ilegal a cambio de una ganancia, lo cual se encuentra tipificado en la Ley de Migración cuya aplicación corresponde a la Secretaría de Gobernación (SEGOB) a través del Instituto Nacional de Migración (INM) con el que la Secretaría de Marina debe coordinarse para el mantenimiento del Estado de derecho en las ZMM (Díaz, 2020)

TRATA DE PERSONAS

De acuerdo a Naciones Unidas (s.f., b) se tienen registrados cerca de 50,000 víctimas de la trata de personas en 2018, con base en las denuncias de 148 países. El 50% de las víctimas sufren explotación sexual, mientras que 38% realizan trabajo forzoso. Dentro de los grupos vulnerables de la trata las mujeres representan el 46%, las niñas 19% y a nivel internacional, una de cada tres víctimas es un niño.

Por su parte, México es considerado un país de origen, tránsito y destino de víctimas de trata con fines de explotación sexual y trabajo forzado, cuyos grupos con mayor vulnerabilidad son los niños, las niñas, las mujeres, los indígenas, las personas con discapacidad, los migrantes y las personas de la comunidad LGBTTTI. De acuerdo con un diagnóstico elaborado por la Comisión Nacional de Derechos Humanos en 2019 en esta materia, se tienen registradas 5,245 víctimas de las



cuales el 85% son niñas y mujeres y el 15% son niños y hombres. Respecto a la nacionalidad de las víctimas el 84% son mexicanas, mientras que el 13% son extranjeras originarias en su mayoría de América Central y Sudamérica (CNDH, 2020).

La trata de personas en la regulación internacional se inscribe en el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de Palermo (2000), el cual fue firmado en 2002, el cual tiene el objetivo de prevenir y combatir este delito, proteger y respetar los derechos humanos de las víctimas, así como promover la cooperación entre los Estados Parte para la consecución de estos fines. Asimismo, en su artículo 3 define a la trata como la captación, el transporte, el traslado, la acogida o recepción de personas, haciendo uso de la amenaza o de la fuerza u otros métodos de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación (United Nations Human Rights Office of the High Commissioner, 2002).

En el caso mexicano, se regula en la Ley General para prevenir, sancionar y erradicar los delitos en materia de trata de personas y para la protección y asistencia a las víctimas de estos delitos en cuyo artículo 10 la define como aquella acción u omisión de carácter doloso de una o varias personas para captar, enganchar, transportar, transferir, retener, entregar, recibir o alojar a una o varias personas con el objeto de explotación (Ley General para prevenir, sancionar y erradicar los delitos en materia de trata de personas y para la protección y asistencia a las víctimas de estos delitos, 2021).

Es importante destacar la diferencia jurídica entre los migrantes objeto de tráfico ilícito y las personas objeto de trata. En esta última, se lucra al captar y explotar a los seres humanos por medio de la fuerza, el fraude o el engaño. Mientras que el tráfico ilícito de migrantes, facilita la entrada ilegal de una persona a un Estado del que no es nacional ni residente permanente con un fin económico. La diferencia crucial es que las víctimas de trata están consideradas dentro del derecho internacional como un delito, pero los migrantes objeto de tráfico ilícito no, ya que pagan a los traficantes para su desplazamiento (Naciones Unidas, 2020).

Esto es importante tenerlo en cuenta por parte del personal de la Armada de México en funciones de guardia costera, considerando el desafío para detectar si un barco transporta personas ilegalmente y discernir si son víctimas de trata o migrantes irregulares. Ello al aplicar el derecho de



visita donde es imperativo tener una base razonable para sospechar que un barco está involucrado en el comercio de esclavos o actividad conexas. A lo que se agrega la dificultad para identificar la sospecha porque la gente se encuentra oculta a bordo del barco. Dicho lo cual, la visita requiere un tratamiento minucioso operacional para que, en caso de llegar a la detención, ésta sea legal (Díaz, 2020).

3.6 ACTIVIDADES ILÍCITAS CON HIDROCARBUROS

Se estima que los delitos relacionados con los hidrocarburos tal como el robo, el contrabando, la adulteración y otras formas de fraude, generan aproximadamente 130,000 millones de dólares de ganancias anualmente nivel mundial, cuyos actos ilícitos tienen lugar en el ámbito marítimo donde buques petroleros transportan cerca de 2,900 millones de toneladas de petróleo crudo y sus productos derivados cada año en todo el mundo (Naciones Unidas, 2020).

Como es sabido el combustible es vital para las actividades cotidianas, por lo que el adquirirlo a un menor precio atrae a las personas aunque esté de por medio transgredir o eludir la ley. A lo que se suma que la comercialización de estos productos en el mar, por sus mismas dimensiones pueden evadir a las autoridades del Estado. De ahí que los océanos sean atractivos para este ilícito y la evasión de sanciones. Entre las modalidades para esta actividad ilícita, se identifican: Actos de piratería relacionados con la sustracción de combustible del cargamento o de los tanques de los buques; robo a mano armada en el mar con los citados propósitos; robo en instalaciones de almacenamiento en la costa o en el mar; robo del combustible del que queda en los buques petroleros tras la descarga; extracción por bombeo desde ductos submarinos; contrabando en barriles, tambores, bidones u otros contenedores en las cubiertas de buques pesqueros, embarcaciones de recreo y yates; blanqueo mediante instalaciones en alta mar para obtención de certificados de exportación legítimos vinculados con el petróleo robado; transferencias fraudulentas realizadas con documentos falsificados o alterados; venta fraudulenta del combustible extraído de los tanques de los barcos que se van a desguazar; fraude en la declaración de la calidad del combustible al afirmar que es mejor de lo que realmente es, y por ende, aumentar su precio; combustible adulterado por ser mezclado con otros de baja calidad o con otras sustancias, incluso agua, etc. A lo que se suma el uso de hidrocarburos para enmascarar otras actividades ilícitas o como moneda de cambio para la adquisición de bienes ilícitos (Naciones Unidas, 2020).



Esto genera importantes pérdidas económicas para el Estado en detrimento de las adquisiciones, la desviación de subsidios o la pérdida de ingresos por la evasión de impuestos. Además de los daños ambientales y a la salud pública que genera esta actividad ilícita. De ahí las dimensiones de este delito y el desafío que representa para las autoridades en su contención (Naciones Unidas, 2020).

Si bien no existe un acuerdo internacional que regule sobre esta materia, pueden ser de utilidad la modificación que realizó la OMI en 2009 al Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (en adelante, MARPOL 1973) adoptado en noviembre de 1973, al cual añadió un octavo capítulo sobre la prevención de la contaminación durante las operaciones de trasbordo entre buques, considerando que la mayoría de los actos de piratería vinculados con el petróleo y sus derivados supone tales operaciones, por ende, el incumplimiento del Capítulo 8 constituye un delito grave con arreglo al régimen de sanciones correspondiente. Estas disposiciones establecen la obligación de determinar y aplicar un plan de operaciones de trasbordo, además de comunicar al Estado ribereño 48 horas antes si se ha previsto llevar a cabo una operación en su Mar Territorial o en su ZEE zona económica exclusiva, especialmente al tratarse de piratería o de robo a mano armada (Naciones Unidas, 2020).

Otro instrumento internacional es el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo de 1999, el cual es útil para perseguir a las redes que realizan actividades ilícitas con el petróleo y sus derivados financiar grupos terroristas. Ello da la pauta la aplicación de leyes con el lavado de dinero, el financiamiento de amenazas incluido el terrorismo, a fin de erradicar toda actividad ilícita vinculada con los hidrocarburos. Asimismo, la investigación de las rutas de tráfico para descubrir redes y corrientes financieras ilícitas (Naciones Unidas, 2020).

En México las actividades ilícitas de hidrocarburos se encuentran tipificadas en los artículos 8, 9 y 10 de la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos cometidos en materia de Hidrocarburos donde se definen los delitos que competen a esta ley y las respectivas sanciones, así como adquisición, transporte, almacenamiento, distribución y alteración de hidrocarburos sin derecho y sin consentimiento de quien disponga legalmente de estos en plataformas e instalaciones en alta mar. Cabe señalar que este es un delito de orden federal cuyos elementos requeridos para demostrar la culpabilidad penal del acusado se inscriben en estos aspectos: Un sujeto activo sin ninguna cualidad



específica; la presencia de petróleo y sus derivados; que el producto esté sujeto a protección, que su cantidad sea igual o superior a mil litros; y que se efectúe de manera ilegal (Díaz, 2020).

3.7 CADENA DE CUSTODIA

Entre los múltiples desafíos planteados en este apartado uno que es crucial como parte de la efectividad en la aplicación del Estado de derecho y , en la medida de lo posible y en su respectivo contexto, contrarrestar los niveles de impunidad –donde dicho sea de paso México se ubica en la posición 60, según el Índice Global de Impunidad 2020, lo que pone de manifiesto los desafíos estructurales del sistema de justicia del país— es la cadena de custodia, entendida como “El sistema de control y registro que se aplica al indicio o elemento material probatorio, desde su localización, descubrimiento o aportación, en el lugar de intervención, hasta que la autoridad competente ordene su conclusión” (SEGOB, 2015, párr. 20; Le Clercq y Rodríguez, 2020; WJP, 2021).

El problema de la cadena de custodia es que por una mínima falla en el procedimiento al recabar la evidencia de un delito, el presunto responsable puede quedar en libertad o con menos cargos de los que en realidad merece. En el contexto marítimo, la reunión de pruebas está más expuesto a perderse o alterarse debido a las condiciones climáticas, un mar agitado, el clima u otro factor conexo, lo cual puede comprometer la integridad de las pruebas. Además, es habitual y sencillo que los delincuentes se deshagan de las pruebas incriminatorias en el mar, arrojándolas por la borda (Baranda, 2014; Naciones Unidas, 2020).

Un ejemplo clásico es el de los semisumergibles y la USCG de EEUU en el combate al tráfico de drogas quienes experimentaron el caso en el que los traficantes al percatarse de su presencia hundían los paquetes con droga o la embarcación, así cuando la USCG los detenía ya no había evidencia del delito, dando lugar a que de delincuentes se hicieran pasar por náufragos, por lo que eran rescatados por ser encontrados en el mar, considerando las obligaciones prescritas en el SAR y el SOLAS, a pesar de saber que eran delincuentes, pero como ya no había indicios, tenían que llevarlos a tierra y repatriarlos a su país. La frustración de los agentes de la Guardia Costera era que sin pruebas no podían imputar ningún cargo contra los criminales. Esta situación dio paso a la aprobación de la directiva *Drug Trafficking Vessel Interdiction Act* (DTVIA) en 2008, la cual establece como ilegal que una persona opere intencionalmente una embarcación sumergible o semisumergible sin nacionalidad; navegue o haya navegado a través o desde aguas más allá del Mar Territorial de



cualquier Estado con la intención de evadir su detección. Esta directiva se aplica extraterritorialmente para que las personas que sean interceptadas en semisumergibles en aguas internacionales puedan ser procesadas en Estados Unidos cuando se cumplan los criterios del delito (Baranda, 2014).

Considerando la relevancia que reviste la cadena de custodia para la aplicación de la ley en el mar, se recomienda que la autoridad encargada de la visita, en este caso la Armada de México en funciones de guardia costera, lleve a cabo las siguientes acciones:

- a) La designación de un custodio o custodios de los elementos materiales. Es decir aquellas personas encargadas de incautar los elementos materiales probatorios, quienes dejan constancia de estos, los procesan y transmiten a las autoridades correspondientes. Para ello, los funcionarios responsables deben tener la capacitación pertinente. Ninguna otra persona, fuera de los encargados, puede tomar los elementos probatorios, salvo que sea absolutamente necesario según el caso de lo cual se debe de dejar constancia.
- b) La selección de un encargado de las fotografías y los vídeos. El oficial asignado deberá registrar todas las pruebas videograbadas y fotográficas, lo cual sirve para documentar gráficamente las pruebas *in situ* antes de retirarlas; las imágenes visuales deben permanecer intactas, es decir, sin ninguna alteración para la evidencia; también deberán mostrar la hora en que fueron tomadas. Las copias de estos materiales serán de utilizadas en las pesquisas, de modo que los originales no sean utilizados antes de la actuación judicial. También sería recomendable presentar como prueba ante la autoridad competente el equipo utilizado.
- c) La denominación de un testigo operacional. Se recomienda esta figura para que actúe como testigo principal en el lugar de los hechos, quien deberá testificar todas las acciones que condujeron a la visita, lo que incluye señalar la posición de todos los buques, justificar las decisiones tomadas e indicar la autorización que sirva de base a la operación. También deberá describir las medidas de seguridad, las operaciones durante la visita y, tras el incidente, la entrega de los materiales incautados y las personas capturadas –puede ser necesario si las pruebas se remiten a las autoridades de otro Estado–.
- d) *La norma del momento crítico*. Implica anticiparse a la investigación del lugar de los hechos antes de la visita, por ejemplo, con la toma de fotografías al observar alguna persona a bordo de una embarcación sospechosa, con la intención de deshacerse o deshaciéndose de posibles evidencias. Es cuando el encargado de las fotografías y los vídeos inicia su labor, en colaboración



con el testigo principal de la visita, antes de efectuarla, lo que deja constancia de la conducta del sospechoso. Se considera una buena práctica en los casos cuando se sospecha que se ha consumado o está por cometerse un delito (Naciones Unidas, 2020).

Una vez a bordo por la visita, el objetivo es encontrar las pruebas, reunir las y conservarlas para su procedimiento con la autoridad correspondiente, lo que demanda tener un panorama completo y preciso del lugar de los hechos, para lo que se recomiendan las siguientes medidas:

- Obtener inmediatamente las huellas dactilares y las muestras de ADN o cualquier otro elemento de prueba o que pueda estropearse debido al entorno (mar, clima, movimiento del barco); fotografiar o grabar los espacios pertinentes para la evidencia; tomar la declaración de los testigos y de las personas a bordo a la brevedad para evitar colusiones entre la tripulación o, en su caso, la tergiversación de los hechos, por ejemplo cuando se trate de personas secuestradas quienes por el impacto psicológico y entre más tiempo pase, pueden modificar las versiones; evitar el intercambio de información entre los sospechosos antes del interrogatorio, además de estar vigilados por los garantes de la ley; dejar constancia de la posición del buque (latitud y longitud) antes y durante de la visita.
- Una vez identificada la ubicación del lugar de los hechos, se aísla para evitar la contaminación de cualquier indicio (cabello, fibras, polvo, sangre, fluidos corporales y células cutáneas, etc.), lo que implica el confinamiento de la tripulación y los pasajeros en aquellas zonas no contaminadas y seguras del barco la investigación. Se debe utilizar equipo de protección corporal (pijama quirúrgica) que contribuya en minimizar la contaminación cruzada.
- Para encontrar las evidencias y reunir las se requiere de un enfoque global y coordinado donde se determine la probable cronología de los hechos con base en las entrevistas iniciales para individualizar las pruebas y dejar constancia, a fin de proyectar la versión más objetiva de lo sucedido. Asimismo, se deben tratar de encontrar indicios que se pudiesen haber cometido antes de la visita, por ejemplo, los cargamentos ocultos o los escondites construidos.
- Un aspecto crucial de la cadena de custodia es la conservación de la prueba, entre las mejores prácticas identificadas se recomiendan las siguientes: a) El testigo principal de la visita debe contabilizar y tener localizadas a todas las personas a bordo del buque antes de su traslado; b) marcar el lugar donde están las pruebas claves y recabarlas a la brevedad, considerando que se



pueden perder, contaminar o deteriorar por el entorno (el mar); c) en caso de transportar sustancias ilícitas bajo la supervisión del testigo principal de la visita, se deben tomar muestras del material utilizado para ocultar las sustancias, a fin de facilitar el análisis forense; d) si los sospechosos estaban en dos o más embarcaciones, se debe dejar constancia del lugar donde se encontraban antes de trasladarlos; e) de encontrarse municiones o armas, se tiene que dejar constancia de estas por el ADN o huellas dactilares; f) si las municiones representan un alto riesgo la autoridad debe deshacerse de estas, ya que la búsqueda de pruebas se debe practicar bajo estrictas medidas de seguridad y protección, de ahí la importancia de las fotografías, videos, escritos, etc.; g) todo tipo de arma vinculado al delito que esté en posesión de los sospechosos deberá requisarse y considerarse como prueba, siempre y cuando no sea necesario deshacerse de ellas por atentar contra la seguridad de las personas a bordo. Tanto en el supuesto f) como en el g) la autoridad debe consignar a detalle quién estaba en posesión de estas armas (Naciones Unidas, 2020).

A manera de recomendación en la Tabla 3 se presentan algunos aspectos claves que incluso pueden ser útiles para la cadena de custodia cuando se trate de ciertos delitos marítimos, por ejemplo, la piratería o el robo a mano armada, sin menoscabo de otros, a fin de identificar los posibles indicadores de los citados delitos, las pruebas que pudiesen obtenerse y la posible jurisdicción aplicable. De hecho, algunos de estos elementos pueden servir para el tratamiento de otros actos delictivos expuestos en este apartado.

Derivado de lo anterior, así como de lo planteado en este apartado se desprende la necesidad de diseñar un Protocolo de análisis de riesgos para las operaciones marítimas, así como de medidas que permitan anticiparse a los hechos ante los posibles escenarios (piratería, tráfico de drogas, robo a mano armada) con base en las propias experiencias y buenas prácticas de la gente de mar, además de un Protocolo en materia de cadena de custodia que establezca las directrices a seguir en el mar, considerando su peculiaridad y desafíos que representa para el mantenimiento del Estado de derecho.



Tabla 3. Algunos delitos, indicadores, pruebas y jurisdicción

TIPO DE DELITO	POSIBLES INDICADORES	POSIBLES PRUEBAS QUE DEBEN OBTENERSE	JURISDICCión APLICABLE
Piratería o robo a mano armada en el mar	Escaleras; ganchos; armas; cantidad excesiva de combustible; motores de alta potencia; inteligencia recibida; falta de equipo de pesca o equipo de otra índole que sea compatible con el supuesto uso " legítimo" del buque; tamaño del buque sospechoso o del buque " nodriza."	Documentos de identificación y huellas dactilares; posición del buque según datos del GPS; declaraciones de los testigos, los pasajeros y la tripulación; copias del cuaderno de bitácora; artículos pertinentes de uso personal, teléfonos móviles o por satélite y ordenadores portátiles; armas; escaleras; ganchos; fotografías y videos, en particular de todo elemento que no pueda entregarse a la fiscalía (como, posiblemente, el propio buque).	Jurisdicción universal, o si está prevista en la legislación nacional (en caso de piratería), esta se aplica.
Tráfico de ilícito de drogas	Lancha con motor fuera de borda o lanchas rápidas; indicadores de compartimentos ocultos; inteligencia recibida; propulsión complementaria o motor muy potente (como motores fuera de borda).	Huellas dactilares en el lugar de los hechos; muestras de drogas para análisis forense; documentos de identificación y huellas dactilares de los sospechosos; posición del buque según datos del GPS; declaraciones de los testigos, los pasajeros y la tripulación; copias del cuaderno de bitácora; artículos pertinentes de uso personal, teléfonos móviles y ordenadores portátiles; fotografías y videos; dinero en efectivo u objetos de valor; armas; boyas marcadoras; detección con la ayuda de perros rastreadores de drogas, y lampaseo del buque en busca de drogas.	Artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988, cuando proceda; además de la legislación nacional correspondiente.
Trata de personas y tráfico ilícito de migrantes	Buque abarrotado; pasajeros ocultos o no declarados; cantidad excesiva de combustible, habida cuenta del destino declarado; inteligencia recibida; buque sin pabellón, y buque en mal estado.	Documentos de identificación y huellas dactilares de los sospechosos; posición del buque según datos del GPS; declaraciones de los testigos, los pasajeros y la tripulación; copias del cuaderno de bitácora; artículos pertinentes de uso personal, teléfonos móviles y ordenadores portátiles de los sospechosos; fotografías y videos; tatuajes o marcas relacionadas con la esclavitud; manera de vestir y etiquetas de la ropa de los pasajeros.	Artículo 8 del Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y Protocolo contra la Trata de Personas, que complementan la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, cuando

Fuente: Adaptado de Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal (Naciones Unidas, 2020, pp. 118-119).



CONCLUSIONES

El tema del Estado de derecho es tan amplio como el mismo mar al intervenir diversas disciplinas, autoridades estatales, actores privados (lícitos e ilícitos), riesgos y amenazas materializados en un mosaico de delitos cuya operatividad, complejidad y transnacionalización se vuelven un profundo desafío para los Estados, toda vez que los grupos delincuenciales disponen de recursos ilimitados, humanos, armamento, transporte (aéreo, marítimo, terrestre) lo que les facilita transgredir la ley, traspasar las fronteras y afectar a las personas, a diferencia de los Estados que cuentan con recursos limitados y con procesos legales algunas veces largos, otros complejos, o bien, con ciertos vacíos o ventanas de oportunidad que son aprovechados por los delincuentes. A lo que se suman una serie de desafíos estructurales inclusive algunos de ellos históricos y culturales relacionados con el sistema de impartición de justicia; la falta de una cultura marítima y de una cultura de legalidad sólida, implícita en los sistemas democráticos, lo que implica respetar y hacer cumplir la ley tanto por parte de los gobernantes como de los gobernados. No es suficiente con contar con robustos marcos legales nacionales y un sinnúmero de acuerdos internacionales si en la práctica no se aplican; si no hay una corresponsabilidad entre autoridades, entre ciudadanos y autoridades y entre ciudadanos, lo cual es un asunto pendiente para la consolidación del Estado de derecho no solamente en el mar, donde dicho sea de paso, tiende a complejizarse por la naturaleza del entorno, sino para el Estado mexicano.

La paradoja de la ubicación geográfica de México cuyos mares le brindan un potencial estratégico y, por ende, ventajas competitivas para la consecución de su desarrollo marítimo y nacional ante un comercio internacional cada vez más intensivo y sofisticado, producto de la globalización, lo que al mismo tiempo ha sido aprovechado por la delincuencia marítima, tal como se ha expuesto en el presente. Lo cual demanda no solo la aplicación del Estado de derecho por parte de la Armada de México en funciones de guardia costera, especialmente en el rubro operativo, sino de todas las autoridades involucradas en la consecución de este. Asimismo, requiere de la articulación de las responsabilidades del sector privado y público a nivel nacional e internacional, donde cobra relevancia la cooperación, el intercambio de buenas prácticas, experiencias, etc., y el firme compromiso de las partes para cerrar filas a la delincuencia marítima.

Dadas las múltiples actividades y desafíos que representa el entorno marítimo para la Armada de México en funciones de guardia costera, es necesario que cuente con los recursos materiales,



operacionales, económicos, humanos, legales inclusive el refrendo político y diplomático, el trabajo permanente con el Poder Legislativo (La Comisión de Marina), la corresponsabilidad de las dependencias encargadas de impartir justicia cuya labor es crucial en el cumplimiento de la misión de la Armada: El mantenimiento del Estado de Derecho en el mar y asuntos conexos.



REFERENCIAS

- Balderas, N. (8 de abril de 2021). Transporte marítimo navega hacia la recuperación. *Revista Transportes y turismo*. Recuperado de <https://www.tyt.com.mx/nota/transporte-maritimo-navega-hacia-la-recuperacion>
- Baltazar, E. (27 de mayo de 2018). Los sofisticados y extravagantes métodos de los cárteles mexicanos para traficar droga por mar. *INFOBAE*. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2018/05/25/los-sofisticados-y-extravagantes-metodos-de-los-carteles-mexicanos-para-traficar-droga-por-mar/>
- Baranda, P. (2014). *La cooperación en materia de protección marítima ante la amenaza de la delincuencia organizada: México- Estados Unidos (2006-2012)* (tesis inédita de maestría). Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Código Penal Federal (CPF). (Última reforma publicada el 01 de junio de 2021). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Codigo_Penal_Federal.pdf
- Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH). (2020). Análisis Situacional de los Derechos Humanos en Materia de Trata de Personas. Informe de Actividades 2020. Recuperado de <http://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=60064>
- _____. (10 de abril de 2003). *Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que Complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*. Recuperado de https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Programas/TrataPersonas/MarcoNormativoTrata/InsInternacionales/Universales/Protocolo_TIMTMA.pdf
- _____. (27 de julio de 1987). *Convención Internacional contra la Toma de Rehenes*. Recuperado de <https://www.cndh.org.mx/DocTR/2016/JUR/A70/01/JUR-20170331-II22.pdf>
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). (Última reforma 28 de mayo de 2021). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf



- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). (10 de diciembre de 1982). Naciones Unidas. Recuperada de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Delgadillo, V. (2020). Planteamientos para el desarrollo de la Estrategia Marítima 2020-2040. *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 41 (1), 187-228.
- Díaz, L. (2020). Sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México para el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar. En: México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional (pp. 289-350). México: Secretaría de Marina-Armada de México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s. f.). *Cuéntame de México. Territorio*. Recuperado de <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx?tema=T>
- Le Clercq, J. y Rodríguez, G. (2020). *Índice Global de Impunidad 2020*. Recuperado de <https://www.udlap.mx/cesij/files/indices-globales/0-IGI-2020-UDLAP.pdf>
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM). (Última reforma publicada 7 de diciembre de 2020). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf
- Ley de Puertos. (Última reforma publicada 07 de diciembre de 2020). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_071220.pdf
- Ley de Seguridad Nacional. (Última reforma publicada 05 de mayo de 2021). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac_200521.pdf
- Ley Federal del Mar. (08 de enero de 1986). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/124.pdf>
- Ley General para prevenir, sancionar y erradicar los delitos en materia de trata de personas y para la protección y asistencia a las víctimas de estos delitos. (Última reforma publicada 20 de mayo de 2021). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGPSEDMTP_200521.pdf
- Ley Orgánica de la Armada de México. (Última reforma publicada 19 de mayo de 2017). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf



- Mejia, M., Chie, K. y Sawyer, M. (Ed.). (2013). *Piracy at Sea*. Vol. 2. Suecia: World Maritime University (WMU), Studies in Maritime Affairs, Springer.
- Naciones Unidas. (2020). *Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal* (3a. ed.). Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). Recuperado de https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/Delincuencia_maritima_-_Manual_para_profesionales_de_la_justicia_penal.pdf
- Naciones Unidas. (s.f.). *Piratería*. La ONU y el Estado de Derecho. Recuperado de <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/>
- Naciones Unidas. (s.f. a). *Tráfico de drogas*. La ONU y el Estado de Derecho. Recuperado de <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/drug-trafficking/>
- Naciones Unidas. (s.f., b). *Día Mundial contra la Trata 30 de julio*. Recuperado de <https://www.un.org/es/observances/end-human-trafficking-day>
- Naciones Unidas México. (15 de enero de 2021). *El crecimiento de la migración internacional se redujo en un 27 por ciento, o 2 millones de migrantes, debido a la COVID-19, dice la ONU*. Recuperado de <https://www.onu.org.mx/el-crecimiento-de-la-migracion-internacional-se-redujo-en-un-27-por-ciento-o-2-millones-de-migrantes-debido-a-la-covid-19-dice-la-onu/>
- Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2019). *Informe sobre las Migraciones en el Mundo 2020*. Recuperado de https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2020_es.pdf
- Organización Marítima Internacional (OMI). (2020). *Anexo I del Convenio MARPOL – Prevención de la contaminación por hidrocarburos*. Recuperado de <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/OilPollution-Default.aspx>
- Rodríguez, J. (2016). *Estado de Derecho y Democracia*. México: Instituto Nacional Electoral (INE). Recuperado de <https://portalanterior.ine.mx/archivos2/portal/historico/contenido/recursos/IFE-v2/DECEYEC/DECEYEC-CuadernosdeDivulgacion/docs/12.pdf>
- Salazar, P., Carbonell, M. y Gutiérrez, R. (6 de enero de 2015). *Comentario Jurídico ¿Cuál Estado de Derecho?* [Video]. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=1EFVwalSkb8>



- Saint, P. Héctor L. (2003) *¿Guerra de todos contra quién? La necesidad de definir terrorismo*. En: López, Ernesto (Comp.). *Escritos sobre terrorismo*. Buenos Aires: Prometeo.
- Sánchez, R. y Weikert, F. (21 de septiembre de 2020). Logística internacional pospandemia: Análisis de la industria aérea y de la del transporte marítimo de contenedores. *Boletín Marítimo & Logístico CEPAL*. Recuperado de https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_72_-_sept2020.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). (s.f.). *Parte 2 Cartografía*. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3183/titulo_quinto_parte2_Cartografia.pdf
- Secretaría de Gobernación (SEGOB). (3 de julio 2020). PROGRAMA Sectorial de Marina 2020-2024. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5596130&fecha=03/07/2020
- SEGOB. (12 de febrero de 2015). ACUERDO A/009/15 por el que se establecen las directrices que deberán observar los servidores públicos que intervengan en materia de cadena de custodia. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5381699&fecha=12/02/2015
- Secretaría de Marina. (25 de marzo de 2021). *Marina fortalece la seguridad en Campeche, el esfuerzo operativo interinstitucional rinde resultados en la Operación Refuerzo Sonda*. Recuperado de <https://www.gob.mx/semar/prensa/marina-fortalece-la-seguridad-en-campeche-el-esfuerzo-operativo-interinstitucional-rinde-resultados-en-la-operacion-refuerzo-sonda>
- Secretaría de Marina. (s.f.). *Protocolo de Actuación para el Personal Naval en funciones de Guardia Costera*. Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/579008/12_PRESENTACION_GUARDIA_COSTERA_compressed.pdf
- Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE). (13 de febrero de 2014). *Datos básicos de México*. Recuperado de <https://consulmex.sre.gob.mx/sanpedrosula/index.php/bienvenida-y-directorio/34>



- Semple, K. (19 de junio de 2020). Piratas en el golfo de México: los ataques marítimos aumentan. *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2020/06/19/espanol/america-latina/piratas-golfo-mexico-campeche.html>
- Sistema de Información Legislativa. (s.f.). *Estado de Derecho*. Recuperado de <http://sil.gobernacion.gob.mx/Glosario/definicionpop.php?ID=97>
- Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). (2021). *Acuerdo Amplio y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP)*. Recuperado de http://www.sice.oas.org/tpd/tpp/tpp_s.asp
- UNCTAD. (2020). Informe sobre el Transporte Marítimo 2020 de la UNCTAD: resumen y estimaciones sobre América Latina y el Caribe. *Comunicado de Prensa*. Recuperado de <https://unctad.org/es/press-material/informe-sobre-el-transporte-maritimo-2020-de-la-unctad-resumen-y-estimaciones-sobre>
- United Nations. (2021). *World Drug Report 2021*. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Recuperado de <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>
- United Nations Human Rights Office of the High Commissioner (OHCHR). (2002). *Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*. Recuperado de https://www.ohchr.org/documents/professionalinterest/protocoltraffickinginpersons_sp.pdf
- UNODC. (2021). *Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor*. Recuperado de <https://www.unodc.org/toc/es/crimes/migrant-smuggling.html>
- Vargas, R., Cuervo, N. y Moloeznik, P. (2021). Hacia una política nacional emergente de desarrollo marítimo (México y la promoción de sus intereses marítimos). *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 42 (1), 11-38.
- V|lex. (1 de septiembre de 2005). *Tesis Aislada num. 1a. XCVIII/2005 de Suprema Corte de Justicia, Primera Sala*. Recuperado de <https://vlex.com.mx/vid/jurisprudencial-primera-sala-aislada-septiembre-27183958>



World Justice Project. (2021). *Índice de Estado de Derecho en México 2020-2021*. Recuperado de https://worldjusticeproject.mx/wp-content/uploads/2021/04/1_msi-2020-2021-ESP.pdf

Amable lector para atender sus dudas, comentarios o sugerencias del presente texto siga el siguiente link: <http://www.cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/index.html>

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor, que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.