



Revista Política y Estrategia Nº 127 (2016)

Editada por: **Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE) Chile.**

Lugar de edición: Santiago, Chile

Dirección web:

<http://www.politicayestrategia.cl/>

ISSN versión digital: 0719-8027

ISSN versión Impresa: 0716-7415

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v0i127>

Para citar este artículo / To cite this article: Fernández Sanz, Juan C.:
“Terrorismo marítimo: análisis desde el Convenio SUA”

Revista Política y Estrategia Nº 127, 2016 pp. 159 - 181

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v0i127.37>

Si desea publicar en Política y Estrategia, puede consultar en este enlace las Normas para los autores:

To publish in the journal go to this link:

<http://politicayestrategia.cl/index.php/rpye/about/submissions#authorGuidelines>



La Revista Política y Estrategia está distribuida bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional.

TERRORISMO MARÍTIMO: ANÁLISIS DESDE EL CONVENIO SUA[∞]

JUAN C FERNÁNDEZ SANZ*

*"OH, ORIENTE ES ORIENTE Y OCCIDENTE ES OCCIDENTE Y
NUNCA SE ENCONTRARÁN.*

*HASTA QUE LA TIERRA Y EL CIELO SE PRESENTEN AL JUICIO
FINAL.*

*PERO NO HAY NI ORIENTE NI OCCIDENTE, NI FRONTERAS, NI
RAZAS.*

*CUANDO DOS HOMBRES FUERTES SE ENFRENTAN CARA A CARA.
¡A PESAR DE QUE PROVENGAN DE LOS CONFINES DE LA TIERRA!"*

- RUDYARD KIPLING. THE BALLAD OF EAST AND WEST (1889).

RESÚMEN

A través de este artículo, desde un enfoque normativo, se estudia el fenómeno del terrorismo en el ámbito marítimo, el cual se encuentra regulado en un tratado internacional denominado "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima" o "Convenio SUA" (por sus siglas en inglés). Por un lado, se analizan las disposiciones más importantes de dicho tratado que definen las conductas de terrorismo marítimo, además de la historia de este convenio y el ámbito de aplicación del mismo. Por otro, se exponen los casos más trascendentales de ataques terroristas en el mar que se ajustan al concepto dado por dicho tratado.

Palabras clave: *Terrorismo marítimo - Convenio SUA - Actos terroristas - Seguridad de la navegación.*

MARITIME TERRORISM: ANALYSIS FROM THE PERSPECTIVE OF THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION (SUA CONVENTION)

ABSTRACT

This article presents the study of terrorism in the maritime sector, from a normative standpoint, which is regulated by an international treaty called "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" or "SUA Convention". Firstly, the most important clauses of the treaty defining the acts of maritime terror-

* Abogado. Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile (2013). Cuenta con un Diploma de Postítulo en Seguridad Internacional en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile (2014). Actualmente se desempeña como abogado asociado en el estudio jurídico "Cariola Díez Pérez-Cotapos & Cía. Ltda." fdzsanz@gmail.com

[∞] Fecha de recepción: 210316
Fecha de aceptación: 010716

ism, as well as its history and scope are analyzed. Next, the most significant cases of terrorist attacks at sea that fit the codes the SUA Convention are exposed.

Key words: Maritime terrorism - SUA Convention - Terrorist attacks - Safety of maritime navigation.

Key words: *Maritime terrorism - SUA Convention - Terrorist attacks - Safety of maritime navigation.*

I. INTRODUCCIÓN

El presente artículo está concebido como un breve trabajo exploratorio descriptivo del fenómeno del terrorismo en el ámbito marítimo, el cual se encuentra regulado en un tratado internacional denominado *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima*, el cual data de 1988, y que fue enmendando con un Protocolo en el año 2005. Ambos tratados, como se verá a lo largo de este escrito, conciben al terrorismo marítimo como un acto de interferencia ilícita en contra la seguridad de la navegación, basándose en el establecimiento de un listado referencial de conductas que deben ser entendidas como un catálogo de actos terroristas en el mar.

La amenaza que significa el terrorismo marítimo es lo que da importancia a este tema, ya que, si bien los casos de ocurrencia no son muchos, pueden transformarse en un peligro potencial que cause daño a la seguridad del tráfico de personas y mercancías por vía marítima.

Este trabajo pretende ser un aporte a un tema poco estudiado. Para ello se valdrá del análisis de los preceptos más relevantes del tratado internacional antes mencionado, para luego ver la aplicación de los mismos a los casos de ocurrencia más trascendentales, los cuales son, generalmente, actos de violencia política por parte de grupos bien organizados, en contra del Estado y sus agentes o en contra de la población civil.

II. NOCIÓN GENERAL DE TERRORISMO

Preliminarmente, se puede sostener que, en general, el terrorismo, en cuanto desviación social, “se presenta a través de la comisión de delitos violentos que persiguen la destrucción de un sistema en crisis. Se pretende una sustitución en la escala de valores y la consecución de determinadas metas sociales”¹.

Por ende, la violencia indiscriminada cometida como estrategia de acción predominante por individuos o por grupos, con frecuencia organizados, cumple una función demostrativa que provoca un sentimiento de inseguridad extrema en una colectividad,

¹ VILLEGAS, Myrna. Terrorismo: ¿crimen organizado? Análisis comparado. Anales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Santiago. (1): 227-248. 2004, pp. 243-244.

siendo desproporcionados en relación a las consecuencias materiales y los daños directos que pueden ocasionar. El miedo es utilizado como herramienta para alcanzar el fin político: el sometimiento de toda, o parte de la sociedad, a las ideas o propósitos de la organización terrorista demostrando ante la autoridad una fuerza y una capacidad que muchas veces no tienen².

Si no ha sido posible llegar a un concepto de terrorismo que logre producir consenso en la comunidad internacional, este acto ilícito suele ser definido a través de la naturaleza de las acciones que lo caracterizan³. Los elementos comunes que sirven para identificar a cualquier acto terrorista son:

“(a) El uso o amenaza del uso de la fuerza. (b) Tal uso o amenaza es un medio de combate o elemento de una estrategia para lograr ciertos objetivos. (c) El propósito es inducir un estado de miedo en la(s) víctima(s). (d) La fuerza se usa sin consideración alguna, o bien no se ajusta tal uso a las normas humanitarias [establecidas por los Convenios de Ginebra relativos a los conflictos armados internacionales]. (e) La publicidad de los actos es un elemento esencial”⁴.

Luego de haber sido analizada -en forma somera- la noción de terrorismo generalmente aceptada, se pasará a exponer la definición de terrorismo marítimo que entrega el “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima” (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*) o “Convenio SUA” (por sus siglas en inglés), el que da motivo a este trabajo.

III. DEFINICIÓN DE TERRORISMO MARÍTIMO ESTABLECIDA EN EL CONVENIO SUA

A. Génesis y descripción del Convenio SUA

La redacción del Convenio SUA de 1988 fue impulsada por el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* en el mar Mediterráneo en el año 1985, en manos de la facción *Abu Abbas* del Frente de Liberación de Palestina⁵.

2 ZALAUQUETT D., José. El terrorismo desde un punto de vista normativo. En: VARAS, Augusto. Jaque a la Democracia: orden internacional y violencia política en América Latina. Buenos Aires. Grupo Editor Latinoamericano, 1990, p. 113.

3 *Ibidem*, p. 111.

4 *Ibidem*, p. 109.

5 MURPHY, Martin. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security. **Adelphi paper**. Londres. (388): 1-108. 2007, pp. 45-46.

Como consecuencia de aquel secuestro, en el año 1986, los gobiernos de Austria, Egipto e Italia propusieron la redacción de un tratado internacional sobre terrorismo marítimo a la Organización Marítima Internacional (OMI)⁶, que es la agencia especializada de la ONU encargada de la seguridad de la navegación comercial⁷, siendo esta la razón por la cual el *terrorismo marítimo* se encuentra tipificado en el Derecho Internacional por el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima o *Convenio SUA de 1988*, hecho en Roma el 10 de marzo de ese año, ratificado o adherido por 166 de los 193 países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), vigente internacionalmente desde el 1º de marzo de 1992⁸.

A su turno, el terrorismo marítimo es regulado en el *Convenio SUA 1988 / 2005*, que se compone por el texto refundido del Convenio SUA de 1988 y del *Protocolo SUA de 2005* de enmienda relativo al mismo, el que fue hecho en Londres el 14 de octubre de 2005. Entró en vigencia en el plano internacional el 28 de julio de 2010, es decir, 90 días después de la ratificación por el duodécimo Estado Parte, la República de Nauru⁹.

El Convenio SUA 1988 / 2005 ha sido ratificado o adherido por tan solo 40 Estados partes de la ONU. De acuerdo a lo informado por Naciones Unidas, en la actualidad, ambos tratados coexisten de manera autónoma y excluyente¹⁰.

El Convenio SUA de 1988 es un tratado que sigue prácticamente los mismos lineamientos y principios que guían al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de Montreal de 1971 y al Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de La Haya de 1970¹¹.

El principal objeto del Convenio SUA de 1988 fue consagrar la figura del *terrorismo marítimo* como *independiente* al delito de *piratería* regulado por la Convención de las Naciones Unidas (N.U.) sobre el Derecho del Mar (Convemar 1982)¹², que es el tratado

6 SALAMANCA, María. La represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia: la acción de la Unión Europea en el marco de la política común de seguridad y defensa. **Revista de estudios europeos** [U. de Valladolid]. Valladolid. (55): 57-86. 2010, p. 64, n. 18.

7 MORELLI, María. La prevención de la piratería en aguas jurisdiccionales, ¿nueva costumbre del Derecho internacional? **Lecturas seleccionadas** [Escuela de Guerra Naval de Uruguay]. Montevideo. 3(16): 14-19. 2010, p. 18.

8 NACIONES UNIDAS. Summary of Status of Conventions. 8 de marzo de 2016. International Maritime Organization [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

9 VIRSEDA, María. Terrorismo Marítimo. Convenio SUA 2005. **Revista General de Marina** [Armada Española]. Madrid. 263(3): 479-494. 2012, p. 481.

10 NACIONES UNIDAS. *Loc. cit.*

11 SALAMANCA, M. *Loc. cit.*

12 MURPHY, M. *Op. cit.* pp. 13-14.

internacional encargado de establecer un orden jurídico común para los mares y océanos del mundo, siendo adoptada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, entrando en pleno vigor internacional el 16 de noviembre de 1994¹³. Chile solamente ha ratificado el Convenio SUA de 1988, cuyo texto promulgatorio es el Decreto N° 793 del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 3 de junio de 1994, publicado en el Diario Oficial de 8 de agosto de 1994, con lo cual sus disposiciones se entienden incorporadas a la legislación chilena desde esta última fecha. Decreto que, en su artículo único, dispone:

“Apruébanse el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, adoptados en Roma, Italia, el 10 de marzo de 1988; cúmplanse y llévense a efecto como Ley y publíquese copia autorizada de sus textos en el Diario Oficial” [énfasis agregado]¹⁴.

Puesto que existen simultáneamente dos *Convenios SUA*, como ya se ha explicado, en el presente trabajo se analizará mayormente el Convenio SUA 1988 / 2005, el cual es resultado del texto marco del Convenio SUA de 1988 con las enmiendas realizadas por el Protocolo SUA de 2005 ya mencionado, por ello se empleará la denominación Convenio SUA 1988 / 2005 de aquí en adelante¹⁵.

En el cuadro sinóptico contenido en el anexo de este artículo, se pueden apreciar las disposiciones del Convenio SUA (en sus versiones de 1988 y 1988 / 2005) a ser analizadas en este trabajo, para así poder observar, con mayor claridad, esta situación.

13 DECRETO N° 1.393. Promulga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus Anexos (Convemar 1982) y el Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de dicha Convención y su Anexo. Ministerio de Relaciones Exteriores. 28 de agosto de 1997, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile de 18 de noviembre de 1997.

Chile incorporó este tratado internacional a su ordenamiento jurídico interno mediante el artículo único del mismo Decreto, que dispone: “Promúlganse la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [...]; cúmplase y llévense a efecto como Ley y publíquese copia autorizada de sus textos en el Diario Oficial”.

Cada vez que se cite a la Convemar 1982, se usará la versión contenida en este Decreto.

14 DECRETO N° 793. Promulga el Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA de 1988) y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental. Ministerio de Relaciones Exteriores. 3 de junio de 1994, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile de 8 de agosto de 1994.

En este trabajo solamente se tratará el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA de 1988), adoptado en Roma el 10 de marzo de 1998, y cuyo texto será citado a lo largo de este trabajo sobre la base de la transcripción del mismo hecha en este Decreto.

15 En este artículo, cuando se haga referencia al texto del Convenio SUA 1988 / 2005, se empleará la versión del BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO N° 170, de 14 de julio de 2010. Reino de España. Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005 (Convenio SUA 1988 / 2005). Contiene el texto refundido del Convenio SUA de 1988 y del Protocolo relativo al mismo, de 2005.

En el acápite siguiente se describirán las conductas catalogadas en el Convenio SUA que configuran los actos definidos como propios de “terrorismo marítimo” por aquel tratado internacional.

B. Conductas definidas como “terrorismo marítimo” en el Convenio SUA 1988 / 2005

Dentro del concepto de terrorismo marítimo se contemplan los actos de violencia contra un buque, su tripulación, o bienes y personas a bordo de ellos que, directa o indirectamente, pongan en peligro la seguridad de la navegación marítima o que afecte las instalaciones o servicios de la misma¹⁶.

Sin perjuicio de lo anterior, pese a ser fundamentalmente un convenio antiterrorista, no se utiliza explícitamente el término terrorista o terrorismo. La mayoría de los autores considera que ello es debido a la dificultad ya experimentada en otros foros internacionales para lograr un consenso sobre un concepto genérico de terrorismo¹⁷.

Esta situación es recalcada por Enríquez de la siguiente forma:

“[N]o existe en los instrumentos SUA de 2005 definición alguna, ni referencia concisa al término “terrorismo” o “terrorista”. Al ser un protocolo de enmienda y no tratados internacionales de nuevo cuño se ha mantenido la referencia a “actos ilícitos contra la seguridad”, cuando técnicamente las especies de conductas delictivas están referidas a lo que en sentido genérico puede entenderse ahora como actos terroristas”¹⁸.

El Convenio SUA 1988 / 2005 se encarga de dar una serie de definiciones para ilustrar su contenido en sus arts. 1, 2 y 2bis. Los arts. 3, 3bis, 3ter y 3quater se encargan de señalar en sus respectivos encabezamientos que: “Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente (...)”, y luego cada uno de esos artículos presenta un largo *listado taxativo* de actos delictivos que ponen *en peligro la navegación segura de un buque* cometidos en contra de la nave misma, personas o bienes a bordo de ella.

Entre los actos de terrorismo marítimo previstos por el Convenio SUA 1988 / 2005 están: el apoderamiento de un buque o el ejercicio del control del mismo “mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación” (artículo 3.1.a), los

16 SALAMANCA, M. *Op. cit.* pp. 64-65.

17 ENRÍQUEZ, David. Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005. **Anuario Mexicano de Derecho Internacional**. Ciudad de México. VII: 153-187. 2007, pp. 175-176.

18 *Ibidem*, p. 175.

“acto[s] de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque [... que puedan] poner en peligro la navegación segura de ese buque” (artículo 3.1.b), la colocación de un artefacto que pueda destruir al buque o causarle daños (artículo 3.1.c, .d, .e), la difusión de información para la navegación que sea falsa a sabiendas (artículo 3.1.f). Todos estos actos ilícitos también están establecidos en el Convenio SUA original de 1988 en los mismos artículos¹⁹.

Las nuevas acciones terroristas incorporadas por el Protocolo SUA de 2005 son: el uso del buque como arma o instrumento para cometer un acto terrorista “con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo” (artículo 3bis.1.a), el uso de un buque como medio para transportar terroristas (artículo 3ter) o insumos destinados a ser utilizados en un acto terrorista de destrucción a gran escala (artículo 3bis.1.b). El artículo 3quater sanciona a: la tentativa, la incitación, la complicidad y la facilitación de cualquiera de los actos enumerados en los arts. 3, 3bis y 3ter del Convenio SUA 1988/2005.

A continuación, y luego de revisadas las conductas catalogadas por el Convenio SUA (en sus dos versiones) como propias de terrorismo marítimo, se estudiarán las diferencias de estas con los actos de piratería marítima, a efectos de esclarecer las posibles confusiones que pudieran darse entre ambas acciones ilícitas.

C. Diferencias de las conductas de “terrorismo marítimo” del Convenio SUA 1988 / 2005 con las de piratería de la Convemar 1982

La piratería se diferencia del terrorismo marítimo –principalmente- porque este último tiene indudables motivaciones políticas o de convicción en su ejecución, mientras que la piratería solo se comete para la búsqueda de ganancias económicas²⁰.

El artículo 101 de la Convemar 1982²¹ define a los actos constitutivos del *delito de piratería*, el cual solo puede ser cometido por un grupo de personas, debido que para la

19 SALAMANCA, M. *Op. cit.* pp. 64-66.

20 MURPHY, M. *Op. cit.* pp. 16-17.

21 “Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- 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 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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.

navegación de una embarcación pirata es necesaria la colaboración colectiva; es por ello que en el concepto de este delito aparecen como autores la tripulación o pasajeros -que tengan la intención de ejecutar estos actos- de un buque o aeronave privados, es decir, no pertenecientes a un Estado. A su vez, el *propósito personal* de los piratas consiste en el *animo furandi* o intención de robar, la cual consiste en el deseo de obtener cualquier beneficio económicamente apreciable con el ejercicio de la piratería²².

Lo anterior guarda armonía con lo expresado por Villegas en cuanto a las diferencias que existen entre el terrorismo y cualquier otro delito común que busque el lucro con su perpetración:

“El terrorismo no persigue un afán de lucro como fin último, emplea la criminalidad de tipo económico para la financiación de su estructura organizativa. Dicho de otro modo, el afán de lucro es un medio para conseguir el fin último de naturaleza política”²³.

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

D. Ámbito de aplicación y de jurisdicción del Convenio SUA 1988 / 2005

Según el artículo 4 del Convenio SUA 1988 / 2005, este se aplica a los actos de terrorismo marítimo perpetrados en la altamar, zona económica exclusiva, zona contigua y mar territorial de un Estado²⁴, siempre y cuando el buque se encuentre navegando, o

22 NELSON, Eric Shea. Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. **Global Security Studies**. [En línea]. 3(1): 15-28. 2012. [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en <http://globalsecuritystudies.com/Nelson%20Piracy%20Final.pdf>, p. 24.

23 VILLEGAS, M. *Op. cit.* p. 236.

24 Sobre estos espacios marítimos, la Convemar 1982 dispone que:

- “La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar (...) comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral: a) La libertad de navegación; b) La libertad de sobrevuelo (...)” (artículo 87).
- “La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste” (artículo 55). En la ZEE, “el Estado ribereño tiene: a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos (...)” (artículo 56). La ZEE mide hasta “200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial” (artículo 57).
- “En una zona contigua a su mar territorial (...), el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para: a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos (...). La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial” (artículo 33).

que su plan de navegación prevea navegar, “hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas”.

Por consiguiente, este convenio no tiene aplicación si el acto terrorista es cometido dentro de un buque que solamente navegue en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado sin salirse de ellas²⁵.

Los Estados partes en el Convenio SUA 1988 / 2005 han de tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción cuando el acto terrorista sea perpetrado: “contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado, o en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o por un nacional de dicho Estado” (artículo 6.1.a, .b, .c del Convenio SUA 1988 / 2005); o que “un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa” (artículo 6.2.b, .c). Los arts. 5 y 13 Convenio SUA 1988 / 2005 prescriben el deber de los Estados Partes en él de penalizar en sus legislaciones internas los actos que calcen con las definiciones dadas por sus arts. 3 a 3quater; y la obligación de adoptar medidas de prevención que sean menester a fin de impedir la comisión de las acciones mencionadas²⁶.

A diferencia de los que ocurre con la *piratería*, el Convenio SUA 1988 / 2005, en su artículo 7, no establece una *jurisdicción universal* para la represión del *terrorismo marítimo*, ya que siempre se exige que entre el acto terrorista y el Estado haya un vínculo que le permita a aquel ejercer su competencia para investigar y juzgar el acto, o para conceder la extradición para ello a otra nación²⁷.

Lo anterior, debido a que la piratería es un delito de trascendencia internacional que afecta a toda la comunidad; los Estados, de acuerdo a los artículos 100, 105, 110 y 111 de la Convemar 1982, pueden utilizar la legislación interna del país que arreste a los piratas para su posterior juzgamiento criminal y castigo, aunque el gobierno aprehensor no tenga ninguna clase de conexión con el infractor y el crimen no se haya cometido en su territorio. Ello, porque los piratas son considerados *enemigos de toda la humanidad*²⁸.

- “La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipiélago, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial”. (artículo 2). “Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base (...)” (artículo 3).

25 MORELLI, M. *Loc. cit.*

26 Véanse las disposiciones recién citadas en el anexo del acápite VII más adelante de este trabajo.

27 ENRÍQUEZ, D. *Op. cit.* p. 181.

28 SALAMANCA, M. *Op. cit.* p. 65.

Ya detallado el ámbito de aplicación del Convenio SUA, corresponde analizar -en el capítulo que sigue a continuación- los incidentes terroristas más relevantes que se ajustan al concepto ya explicado precedentemente en el acápite III.B. de este artículo, sobre la base de la definición estudiada, que señala una serie de conductas consideradas como *terrorismo marítimo*.

IV. ANÁLISIS DE CASOS DE TERRORISMO MARÍTIMO A LA LUZ DEL CONVENIO SUA 1988 / 2005

Preliminarmente, se puede afirmar que el número de incidentes terroristas en el mar ha sido menor en proporción al número total de atentados terroristas registrados. Desde 1960 al 2006 ha habido menos de 200 incidentes terroristas en el ámbito marítimo, comparado con cerca de los 10.000 atentados terroristas de que haya registro en total²⁹. Ello se debe a que la perpetración de ataques terroristas en el mar requiere experiencia como navegante y, por ende, una planificación más sofisticada por parte de los terroristas que los que se cometen en tierra, debido a las complejidades técnicas propias que implica la navegación³⁰.

Hecha esta prevención en el párrafo anterior, se procederá a realizar un breve análisis de algunos casos en los cuales las disposiciones del Convenio SUA pueden ser empleadas para describir a los actos de terrorismo marítimo que los autores que tratan este tema (que serán citados en los acápites siguientes) han reconocido como los cuatro más importantes, siendo estos: (i) el secuestro del crucero italiano “Achille Lauro” en 1985, (ii) el ataque al “USS Cole” el 2000, (iii) el ataque al barco petrolero “MV Limburg” el 2002 y (iv) el hundimiento del “SuperFerry 14” el 2004.

A. Secuestro del crucero italiano “Achille Lauro” (Mar Mediterráneo egipcio, 1985)

En primer lugar, se estudiará el caso del secuestro del crucero italiano “Achille Lauro”, el cual dio origen al establecimiento del Convenio SUA, según se explicó anteriormente en el acápite III.A. de este trabajo. Dicho acto terrorista fue perpetrado el 7 de octubre de 1985 frente a las costas mediterráneas de Egipto por una célula compuesta de cuatro hombres miembros de la Facción Abu Abbas Organización para la Liberación Palestina (OLP), se tomó el control del buque y se exigió la liberación de determinados prisioneros palestinos detenidos en Israel y que Tel Aviv se rehusaba a entregar. Para

29 CHALK, Peter. Maritime Terrorism en the Contemporary Era: Threat and Potential Future Contingencies. En: The MIPT Terrorism Annual 2006. Oklahoma City, EE.UU. National Memorial Institute for Prevention of Terrorism, 2006, p. 21. Citado por MURPHY, M. *Op. cit.* p. 97, n. 2.

30 MURPHY, M. *Op. cit.* pp. 69-70.

llamar la atención sobre su actuar, los terroristas asesinaron al ciudadano discapacitado estadounidense-israelí León Klinghoffer, de 79 años de edad, quien fue arrojado por la borda³¹. De acuerdo a Virseda:

“Los terroristas capturaron el barco, amenazaron a los pasajeros y mataron sin fijarse en su pabellón ni en la nacionalidad de las víctimas, siendo el motivo el odio, la venganza o el deseo de llamar la atención por una causa política. El incidente tensó las relaciones entre Estados Unidos, Egipto e Italia. Egipto infringió su obligación de extraditar o perseguir a los secuestradores conforme a la Convención de Refugiados; Estados Unidos obligó al avión que llevaba a los secuestradores a aterrizar en una base de la OTAN en Italia y solicitó la extradición de los secuestradores”³².

A pesar de que este caso de terrorismo marítimo ocurrió con anterioridad a la entrada en vigencia del Convenio SUA 1988 / 2005, de todas formas, si ocurriese nuevamente un evento similar, es posible entenderlo como un acto de terrorismo en el mar propiamente tal, en los términos del artículo 3 número 1 letras a), b) y número 2 del Convenio SUA 1988 / 2005, puesto que hubo un apoderamiento de un buque mediante el uso de la fuerza, se cometió un acto violento (homicidio) contra una persona que estaba a bordo del mismo, todo ello con el propósito de obligar al Estado de Israel para que liberara los prisioneros palestinos que los terroristas deseaban.

B. Ataque al “USS Cole” (Yemen, 2000)

Este acto terrorista, llevado a cabo en el entorno marítimo, si bien fue efectuado contra un objetivo militar, puede ser comprendido como tal, puesto que para el redactor de este trabajo, las conductas de terrorismo marítimo pueden ser ejecutadas en contra de buques de guerra, siguiendo la opinión de todos los autores consultados que tratan este ataque³³.

El 12 de octubre del año 2000 un *zodiac* (lancha semirrígida neumática) cargado de explosivos, piloteado por dos terroristas suicidas, impactó al destructor lanzamisiles estadounidense clase *Arleigh Burke* “USS Cole”, en el puerto yemení de Adén, matando a 17 marineros e hiriendo a 39; causándole un forado de proporciones, de 9 por 12

31 *Ibidem*, p. 44.

32 VIRSEDA, M. *Op. cit.* p. 479.

33 DÍAZ-BEDIA, Luis. La yihad y el terrorismo marítimo. Al Qaeda y algo más. **Revista de Publicaciones Navales** [Armada Argentina], Buenos Aires (706): 461-471. 2010, pp. 463-466.

FEAL, Javier. La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo. **Boletín de Información** [Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional]. Madrid. (304): 5-27. 2008, pp. 12-13.

MURPHY, M. *Op. cit.* pp. 45-46.

NELSON, E., *Op. cit.* p. 20.

metros (o 40 pies de diámetro) al casco de uno de los buques de guerra más poderosos estacionados en aquel puerto, encargado de la seguridad de la flota estadounidense que recalaba en él³⁴. El atentado fue realizado mientras el buque se encontraba recalado abasteciéndose de combustible en el puerto³⁵.

La siguiente ilustración³⁶ permite apreciar la forma en que se realizó este ataque al “USS Cole”³⁷:



FUENTE: WALKER, J. *LOC. CIT.*

Jamal al-Badawi, de Al Qaeda, fue el líder del comando responsable, quien fue detenido y encarcelado por este ataque. Al Qaeda, antes de perpetrar este acto terrorista, en enero del año 2000, “intentó colisionar una embarcación cargada de explosivos contra el *USS The Sullivans* en Yemen mientras el buque de guerra estaba reabasteciéndose; sin embargo, por exceso de peso la embarcación se hundió antes de alcanzar su objetivo”³⁸.

A la luz del Convenio SUA 1988 / 2005, que a esa fecha solamente estaba en vigor internacional su versión original de 1988, se desprende de lo dispuesto en el artículo 3

34 MURPHY, M. *Op. cit.* p. 46.

35 NELSON, E. *Op. cit.* p. 20.

36 REUTERS. USS Cole diagram. Citado por WALKER, Jim. How the Next Jihadist Terror Attack Against Cruise Passengers Will Happen. 24 de marzo de 2015. [En línea]. Cruise Law News. [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en <http://www.cruiselawnews.com/2015/03/articles/terrorism-1/how-the-next-jihadist-terror-attack-against-cruise-passengers-will-happen/>

37 Realizando una traducción libre del contenido de la imagen, es posible apreciar que el “USS Cole” es un barco de 154 metros de eslora (505 pies), con un desplazamiento de 8.300 toneladas (7.470 toneladas métricas), de una velocidad de 30 nudos, con una tripulación de 26 oficiales y 300 marineros, con base en Norfolk, Virginia. Está armado con un cañón de 5 pulgadas (.54), una lanzadera de 29 misiles en la proa y de 61 misiles en la popa, un sistema de armamento guiado de corto alcance *Phalanx*, una lanzadera de torpedos y un helipuerto en la popa. El forado de 9 por 12 metros (o 40 pies de diámetro) al casco del barco fue hecho entre las salas de máquinas delantera y de popa.

38 FEAL, J. *Op. cit.* p. 13.

letras b) y c) Convenio SUA 1988 / 2005, que el acto descrito es una conducta terrorista marítima en todas sus formas, debido a que se colocó un artefacto explosivo en una lancha con terroristas suicidas, que destruyó parte de la nave, causándole severos daños estructurales que impidieron su navegación, además de herir y asesinar a marineros estadounidenses.

C. Ataque al barco petrolero “MV Limburg” (Yemen, 2002)

El 6 de octubre del año 2002, un *zodiac* cargado de explosivos estalló en el costado de estribor del petrolero francés “MV Limburg”, mientras se aproximaba a la terminal petrolífera de Ash Shihir, en Yemen, matando a un miembro de la tripulación, abriendo un orificio en el casco y derramando lo que se estima en 90.000 barriles de crudo, provocándose luego un incendio. El buque debió ser remolcado a Emiratos Árabes Unidos para su posterior reparación³⁹.

Abd al-Rahim Al-Nashiri, de Al Qaeda, fue quien planificó los ataques al “USS Cole” y al “MV Limburg”. Apresado y juzgado, fue ejecutado en Yemen en septiembre de 2004. Su muerte ha sido “un duro golpe para Al Qaeda, pues ha disminuido su capacidad de cometer actos terroristas en el ambiente marítimo”⁴⁰.

Mohammed Hamdi al-Ahdal, también de Al Qaeda, fue el responsable directo del atentado en contra de este barco cargado con cerca de 400.000 barriles de petróleo⁴¹. Estos militantes de Al Qaeda se inspiraron en el ataque terrorista llevado a cabo en contra del “USS Cole” usando un *modus operandi* muy similar: una lancha rápida con terroristas suicidas a bordo que se auto inmolaron⁴².

Las consecuencias económicas de esta acción terrorista, según explica Díaz-Bedia, fueron:

“[Hubo] una reducción temporal del tráfico marítimo en el golfo de Adén y sus proximidades y una subida del precio del barril de Brent de 0,48 dólares. El atentado supuso un aumento de las primas de seguros para los buques que hiciesen escala en Yemen, lo que motivó la disminución de las escalas y unas pérdidas en ingresos por tasas portuarias para dicho país de 3,8 millones de dólares al mes”⁴³.

39 DÍAZ-BEDIA, L. *Op. cit.* p. 463.

40 FEAL, J. *Loc. cit.*

41 DÍAZ-BEDIA, L. *Op. cit.* p. 463.

42 MURPHY, M. *Op. cit.* pp. 56-57.

43 DÍAZ-BEDIA, L. *Loc. cit.*

Por las consideraciones ya expuestas en el caso del “USS Cole”, y a fin de evitar repeticiones, este acto terrorista se enmarca plenamente con la conducta tipificada como acto de terrorismo marítimo en el artículo 3 número 1, letras b), c) y d) Convenio SUA 1988 / 2005.

D. Hundimiento del “SuperFerry 14” (Filipinas, 2004)

La acción de terrorismo marítimo de mayor envergadura es el atentado contra el “SuperFerry14”, de 10.000 toneladas de desplazamiento; puesto que este acto ostenta el mayor número de víctimas fatales registradas en un evento de esta categoría: 116 personas muertas, de las cuales 63 perecieron como consecuencia directa de la explosión, 53 resultaron desaparecidas y 717 personas saltaron por la borda, en aquella oportunidad, para salvar sus vidas⁴⁴.

Este atentado se llevó a cabo el 27 de febrero de 2004, una vez que la nave había zarpado del puerto de Manila con rumbo a la ciudad de Bacolod, en Filipinas, con 899 personas a bordo. Tras una hora y media de navegación, una bomba -que había sido introducida adentro de un televisor- estalló, provocando la muerte de 116 personas y el hundimiento del buque⁴⁵.

El ataque se lo adjudicó el grupo islamista separatista del archipiélago Sulu, Abu Sayyaf, el cual está familiarizado con el medio marino, ya que sus miembros proceden de familias de pescadores. Dicho grupo terrorista perpetró este atentado como represalia contra la empresa naviera propietaria del buque, la cual se había rehusado a pagar el monto que se le exigía, a título de extorsión, para poder financiar a la organización terrorista⁴⁶. De acuerdo a Díaz-Bedia: “el grupo terrorista no pretendía causar un número tan elevado de víctimas, sino que su intención era enviar un mensaje a la compañía para que pagase en el futuro”⁴⁷.

De todos los actos terroristas cometido en el ámbito marítimo, este es el que más claramente puede ser identificado sin necesidad de recurrir al Convenio SUA 1988 / 2005, porque comparte las características comunes de un acto terrorista normal: uso de cualquier tipo de violencia política en contra de la población civil, sin perjuicio que este acto haya tenido como fin último la obtención de fondos para financiar al grupo terrorista.

44 MURPHY, M. *Op. cit.* p. 46.

45 DÍAZ-BEDIA, L. *Op. cit.* p. 466.

46 MURPHY, M. *Op. cit.* p. 66.

47 DÍAZ-BEDIA, L. *Op. cit.* p. 466.

En síntesis, en el marco del artículo 3, número 1, letras b), c) y d) Convenio SUA 1988 / 2005, este ataque terrorista causó la muerte de personas por medio de la colocación de un artefacto explosivo que destruyó el buque, realizado con la intención señalada en el número 2 del artículo 3 en referencia: obligar a una persona jurídica a ejecutar el pago de una suma dinero a Abu Sayyaf.

CONCLUSIONES

La inquietud que ha movido esta breve investigación es mostrar cómo el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) ha tratado de regular los actos de terrorismo que podrían tener lugar en el ámbito marítimo, de los cuales se destacarán determinadas características, las que se exponen a continuación a modo de reflexión final.

El Convenio SUA (en sus versiones de 1988 y de 1988 / 2005) se encarga de efectuar una enunciación y descripción de determinadas y específicas conductas que dicho convenio internacional califica como actos que atentan contra la seguridad de la navegación en el mar, sin usar la expresión terrorismo marítimo.

La catalogación de actos ilícitos en referencia, a juicio del autor de este trabajo, fue necesaria para que los Estados parte del Convenio SUA pudieran adoptar un marco regulatorio común para hacer frente a la amenaza que el terrorismo representa para la seguridad marítima internacional, ya que los Estados no han podido ponerse de acuerdo en una definición general de terrorismo en el mar.

A partir del análisis de los cuatro casos de terrorismo marítimo señalados en el cuerpo de este trabajo, y que los autores citados en este han reconocido como los más relevantes, siendo estos: (i) el secuestro del crucero italiano "Achille Lauro" en 1985, (ii) el ataque al "USS Cole" el 2000, (iii) el ataque al barco petrolero "MV Limburg" el 2002 y (iv) el hundimiento del "SuperFerry 14" el 2004; es posible apreciar que la enunciación y catalogación de estos actos ilícitos hecha por el Convenio SUA contrasta con el concepto de terrorismo generalmente aceptado en el Derecho Internacional, debido a que se involucran a agentes estatales como potenciales víctimas de los atentados en comento, solamente porque el Convenio SUA así lo establece. Esta distinción se puede apreciar, claramente, en el caso del ataque al buque guerra estadounidense "USS Cole".

Para el Derecho chileno, cabe destacar que solamente se encuentra vigente en nuestro ordenamiento jurídico, desde el año 1994, el Convenio SUA (en su versión original de 1988), que permite perseguir los eventuales ataques terroristas en el ámbito marítimo que ocurran en las aguas nacionales, cuestión que es favorable para la seguridad nacional, siempre y cuando se empleen armas convencionales para los atentados terroristas que pudiesen ocurrir.

Mas, Chile no ha sido parte del grupo de 40 Estados que han ratificado el Protocolo de Londres de 2005, para que así tenga aplicación el Convenio SUA 1988 / 2005, el que tiene la ventaja de describir un catálogo más amplio de conductas terroristas en el mar, como el empleo de armas biológicas, químicas y nucleares (armas "BQN"), por ejemplo, lo que podría traer problemas en caso que se produjeran ataques con este tipo de armamento en nuestro territorio.

Por ello, es necesario que Chile, al igual que los otros 126 Estados que han ratificado o adherido al Convenio SUA 1988 pero no a su Protocolo de 2005, adopte el Convenio SUA 1988 / 2005, puesto que aquel tratado describe con mayor precisión las conductas que se entienden como terrorismo en el mar, además de incorporar este tratado internacional en su texto las nuevas tecnologías que pueden ser empleadas en atentados terroristas en el mar, como las armas BQN en comento.

Ahora bien, los actos de terrorismo marítimo, si bien son escasos a nivel mundial (representando cerca de un 2% de los incidentes terroristas registrados entre 1960 y 2006) y todavía inexistentes en las aguas chilenas; estos tienen el potencial de agravar la situación de seguridad de los mares del mundo, lo que puede llegar a constituir un peligro para la paz y seguridad de la navegación mundial.

En razón de ello, si los actos de terrorismo marítimo se volvieran más frecuentes, podrían inducir al Consejo de Seguridad para que, en uso de las facultades contenidas en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, proceda a emplear métodos para refrenarlos, tal como ocurrió con los actos de piratería y de robo a mano armada perpetrados contra buques que navegaban frente a las costas de Somalia.

A su turno, se debe tener presente que el ataque terrorista más mortífero en el ámbito marítimo, hasta la fecha, fue el perpetrado en contra de un transbordador civil filipino -caso del "SuperFerry 14"- el cual, si bien no tuvo una motivación eminente política, fue un acto de violencia contra población civil, evidenciando que la generalización de estos atentados, que podrían ser cometidos en un crucero, por ejemplo, pueden llegar a convertirse en una amenaza muy seria para la navegación, el comercio y la seguridad marítima internacional.

En adición, cabe tener presente el atractivo que tendría como objetivo para un grupo terrorista un crucero o en un ferrie lleno de pasajeros, los que son medios de acceso público sumamente vulnerables, pues podrían infiltrarse terroristas disfrazados de pasajeros que podrían causar un atentado en donde dejaran un importante número de muertos y heridos en un medio desolado y hostil como lo es el mar adentro. A dicho escenario habría que sumar el impacto propagandístico que tendría para el grupo terrorista el reto que significaría este eventual ataque marítimo para las fuerzas de rescate y salvataje SAR ("Search And Rescue") del país ribereño en donde se registre aquel.

En consecuencia, como estos actos no son habituales pasan más inadvertidos para la Comunidad Internacional, no obstante, la peligrosidad de los mismos radica en el potencial que estos actos sean ejecutados por organizaciones terroristas en forma

masiva y que quieran ser reconocidas públicamente en la prensa. Este un riesgo que los Estados deben tener en cuenta a la hora de prevenir las amenazas existentes en contra de su seguridad.

Finalmente, cabe advertir si la Comunidad Internacional no toma medidas al respecto, empezando a adoptar por la mayoría de los Estados el Convenio SUA 1988 / 2005, cuestión que han hecho tan solo 40 países, se corre el riesgo que un crucero o un barco mercante sea prontamente víctima de un atentado terrorista en el mar, y que dicho atentado no pueda ser castigado y perseguido con el instrumento internacional más adecuado para ello: el Convenio SUA 1988 / 2005. Chile podría dar este importante primer paso, incorporando el texto de este tratado a su legislación interna.

BIBLIOGRAFÍA

- BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO N° 170, de 14 de julio de 2010. Reino de España. Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005 (Convenio SUA 1988 / 2005). Contiene el texto refundido del Convenio SUA de 1988 y del Protocolo relativo al mismo, de 2005.
- DECRETO N° 793. Promulga el Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA de 1988) y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental. Ministerio de Relaciones Exteriores. 3 de junio de 1994, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile de 8 de agosto de 1994.
- DECRETO N° 1.393. Promulga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus Anexos (Convemar 1982) y el Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de dicha Convención y su Anexo. Ministerio de Relaciones Exteriores. 28 de agosto de 1997, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile de 18 de noviembre de 1997.
- DÍAZ-BEDIA, Luis. La yihad y el terrorismo marítimo. Al Qaeda y algo más. **Revista de Publicaciones Navales** [Armada Argentina], Buenos Aires (706): 461-471. 2010.
- ENRÍQUEZ, David. Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005. **Anuario Mexicano de Derecho Internacional**. Ciudad de México. VII: 153-187. 2007.
- FEAL, Javier. La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo. **Boletín de Información** [Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional]. Madrid. (304): 5-27. 2008.
- MORELLI, María. La prevención de la piratería en aguas jurisdiccionales, ¿nueva costumbre del Derecho internacional? **Lecturas seleccionadas** [Escuela de Guerra Naval de Uruguay]. Montevideo. 3(16): 14-19. 2010.
- MURPHY, Martin. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security. **Adelphi paper**. Londres. (388): 1-108. 2007.
- NACIONES UNIDAS. Summary of Status of Conventions. 8 de marzo de 2016. International Maritime Organization [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

- NELSON, Eric Shea. Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. **Global Security Studies**. [En línea]. 3(1): 15-28. 2012. [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en <http://globalsecuritystudies.com/Nelson%20Piracy%20Final.pdf>
- SALAMANCA, María. La represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia: la acción de la Unión Europea en el marco de la política común de seguridad y defensa. **Revista de estudios europeos** [U. de Valladolid]. Valladolid. (55): 57-86. 2010.
- VILLEGAS, Myrna. Terrorismo: ¿crimen organizado? Análisis comparado. **Anales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile**. Santiago. (1): 227-248. 2004.
- VIRSEDA, María. Terrorismo Marítimo. Convenio SUA 2005. **Revista General de Marina** [Armada Española]. Madrid. 263(3): 479-494. 2012.
- WALKER, Jim. How the Next Jihadist Terror Attack Against Cruise Passengers Will Happen. 24 de marzo de 2015. [En línea]. Cruise Law News. [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016]. Disponible en <http://www.cruiselawnews.com/2015/03/articles/terrorism-1/how-the-next-jihadist-terror-attack-against-cruise-passengers-will-happen/>
- ZALAUQUETT D., José. El terrorismo desde un punto de vista normativo. En: VARAS, Augusto. Jaque a la Democracia: orden internacional y violencia política en América Latina. Buenos Aires. Grupo Editor Latinoamericano, 1990, pp. 108-119.

ANEXO

Cuadro sinóptico de los artículos más importantes del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima citados en este trabajo⁴⁸

CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	
<u>CONVENIO SUA DE 1988</u>	<u>CONVENIO SUA 1988 / 2005</u>
<p>CONVENIO HECHO EN ROMA EL DÍA 10 DE MARZO DE 1988 ACORDE AL TEXTO ACTUALMENTE VIGENTE EN CHILE (CONTENIDO EN EL DECRETO N° 793 DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, DE 3 DE JUNIO DE 1994, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE 8 DE AGOSTO DE 1994)</p>	<p>TEXTO REFUNDIDO DEL CONVENIO SUA DE 1988 Y DEL PROTOCOLO RELATIVO AL MISMO DE 2005 (PROTOCOLO HECHO EN LONDRES EL DÍA 14 DE OCTUBRE DE 2005 [SIN VIGENCIA EN CHILE])</p>
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 1</i></p> <p>A los efectos del presente Convenio, por «buque» se entenderá toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier artefacto flotante.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 1</i></p> <p>1. A los efectos del presente Convenio:</p> <p>a) Por «buque» se entenderá toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier artefacto flotante.</p> <p>b) Por «transporte» se entenderá iniciar u organizar el movimiento de una persona o artículo, o ejercer su control efectivo, incluida la autoridad decisoria.</p> <p>c) Por «daños o lesiones graves» se entenderán: (i) las lesiones corporales graves; o (ii) la destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, instalación de infraestructura o red de transporte público, cuando produce un gran perjuicio económico; o (iii) los daños sustanciales al medio ambiente, incluidos el aire, el suelo, las aguas, la fauna o la flora.</p> <p>d) Por «arma BQN» se entenderán: (i) las «armas biológicas», que sean: (1) agentes microbianos u otros agentes biológicos o toxinas [...] que no estén justificados para fines profilácticos, de protección u otros fines pacíficos [...]; (ii) las «armas químicas», que sean, conjunta o separadamente: (1) sustancias químicas tóxicas o sus precursores, salvo cuando se destinen a: (A) actividades industriales, agrícolas, de investigación, médicas, farmacéuticas o realizadas con otros fines pacíficos [...]; o (C) fines militares [...]; o (D) mantenimiento del orden [...]; (iii) armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos.</p> <p>e) Por «sustancia química tóxica» se entenderá toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes [...].</p>

48 Cuadro sinóptico de elaboración propia sobre la base de los textos del Convenio SUA de 1988 y del Convenio SUA 1988 / 2005, contenidos en el DECRETO N° 793 y BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO N° 170, respectivamente.

<p style="text-align: center;"><i>Artículo 2</i></p> <p>1. El presente Convenio no se aplica:</p> <p>a) a los buques de guerra; ni</p> <p>b) a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial; ni</p> <p>c) a los buques que hayan sido retirados de la navegación o desarmados.</p> <p>2. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 2</i></p> <p>1. El presente Convenio no se aplica:</p> <p>a) a los buques de guerra; ni</p> <p>b) a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial; ni</p> <p>c) a los buques que hayan sido retirados de la navegación o desarmados.</p> <p>2. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.</p>
	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 2bis.</i></p> <p>1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a los demás derechos, obligaciones y responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional [...].</p> <p>2. Las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado [...] no estarán sujetas al presente Convenio y tampoco lo estarán las actividades realizadas por las fuerzas militares de un Estado en el cumplimiento de sus funciones oficiales [...].</p>
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 3</i></p> <p>1. Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente:</p> <p>a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o</p> <p>b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o</p> <p>c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o</p> <p>d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o</p> <p>e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o</p> <p>f) difunda información a sabiendas esa persona de que es falsa, poniendo en peligro la navegación segura de un buque.</p> <p>2. También comete delito toda persona que amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los párrafos 1 b), 1 c) y 1 e), si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 3</i></p> <p>1. Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente:</p> <p>a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o</p> <p>b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o</p> <p>c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o</p> <p>d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o</p> <p>e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o</p> <p>f) difunda información a sabiendas esa persona de que es falsa, poniendo en peligro la navegación segura de un buque.</p> <p>2. También comete delito toda persona que amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los párrafos 1 b), 1 c) y 1 e), si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.</p>

	<p style="text-align: center;">Artículo 3bis.</p> <p>1. Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente:</p> <p>a) cuando de propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo: (i) use en un buque, o en su contra, o descargue desde él, cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma BQN de forma que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; o (ii) descargue, desde un buque, hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva y potencialmente peligrosa, que no esté abarcada en el apartado a) i) en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; o (iii) utilice un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves; o (iv) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) i), a) ii) o a) iii); o</p> <p>b) transporte a bordo de un buque: (i) cualquier tipo de explosivos o de material radiactivo, conociendo que la finalidad es usarlos para causar, o para amenazar con causar, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, la muerte o daños o lesiones graves con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo; o (ii) cualquier arma BQN, conociendo que es un arma BQN según se define en el artículo 1; o [...] (iv) cualquier equipo, materiales o software o tecnología conexas que contribuya de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma BQN con la intención de que se use para ese fin.</p>
	<p style="text-align: center;">Artículo 3ter.</p> <p>Comete un delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente transporte a bordo de un buque a una persona de la que sepa que ha cometido un acto que constituye un delito en virtud de lo dispuesto en los artículos 3, 3bis o 3quater [...] y con la finalidad de ayudar a esa persona a evadir su enjuiciamiento penal.</p>
	<p style="text-align: center;">Artículo 3quater.</p> <p>También comete un delito, en el sentido del presente Convenio, toda persona que:</p> <p>a) ilícita e intencionadamente lesione o mate a cualquier persona en relación con la comisión de cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3, en el artículo 3bis o en el artículo 3ter; o</p> <p>b) intente cometer uno de los delitos enunciados [...]; o</p> <p>c) participe como cómplice en la comisión de uno de los delitos enunciados [...]; o</p> <p>d) organice la comisión de uno de los delitos enunciados [...], o dé órdenes a otros para cometerlo; o</p> <p>e) contribuya a la comisión de uno o más de los delitos enunciados [...], por un grupo de personas que actúen con un propósito común, intencionadamente, ya sea: (i) con el objetivo de facilitar la actividad delictiva o los fines delictivos del grupo [...]; o (ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer uno de los delitos enunciados [...].</p>

<p style="text-align: center;">Artículo 4</p> <p>1. El presente Convenio se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas.</p> <p>2. En los casos en que el Convenio no sea aplicable de conformidad con el párrafo 1, lo será no obstante si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo 1.</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 4</p> <p>1. El presente Convenio se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas.</p> <p>2. En los casos en que el Convenio no sea aplicable de conformidad con el párrafo 1, lo será no obstante si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo 1.</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 5</p> <p>Cada Estado se obliga a establecer para los delitos enunciados en el artículo 3 penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de dichos delitos.</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 5</p> <p>Cada Estado Parte establecerá para los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter y 3quater penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de dichos delitos.</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 6</p> <p>1. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido:</p> <p>a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; o</p> <p>b) en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o</p> <p>c) por un nacional de dicho Estado.</p> <p>2. Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:</p> <p>a) sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado; o</p> <p>b) un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o</p> <p>c) sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa [...].</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 6</p> <p>1. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter y 3quater cuando el delito sea cometido:</p> <p>a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; o</p> <p>b) en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o</p> <p>c) por un nacional de dicho Estado.</p> <p>2. Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:</p> <p>a) sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado; o</p> <p>b) un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o</p> <p>c) sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa [...].</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 7</p> <p>1. Todo Estado Parte en cuyo territorio se halle el delincuente o el presunto delincuente, si estima que las circunstancias lo justifican procederá, de conformidad con su legislación, a la detención de este o tomará otras medidas para asegurar su presencia durante el tiempo que sea necesario a fin de permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición [...].</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 7</p> <p>1. Todo Estado Parte en cuyo territorio se halle el delincuente o el presunto delincuente, si estima que las circunstancias lo justifican procederá, de conformidad con su legislación, a la detención de este o tomará otras medidas para asegurar su presencia durante el tiempo que sea necesario a fin de permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición [...].</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 13</p> <p>1. Los Estados Partes cooperarán en la prevención de los delitos enunciados en el artículo 3, en particular:</p> <p>a) adoptando todas las medidas factibles a fin de impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de dichos delitos, tanto dentro como fuera de ellos;</p> <p>b) intercambiando información [...] y coordinando las medidas administrativas [...] para impedir que se cometan los delitos enunciados [...].</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 13</p> <p>1. Los Estados Partes cooperarán en la prevención de los delitos enunciados en los artículos 3, 3 bis, 3ter y 3quater, en particular:</p> <p>a) adoptando todas las medidas factibles a fin de impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de dichos delitos, tanto dentro como fuera de ellos;</p> <p>b) intercambiando información [...] y coordinando las medidas administrativas [...] para impedir que se cometan los delitos enunciados [...].</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 18</p> <p>1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que quince Estados lo hayan firmado sin reserva [...].</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 18</p> <p>1. El presente Convenio / Protocolo entrará en vigor noventa días después de la fecha en que doce Estados lo hayan firmado sin reserva [...].</p>