

PROTECCIÓN MARÍTIMA: HACIA UNA IDENTIFICACIÓN GLOBAL

F. Piniella (*) y J.C. Rasero

Departamento de CC.TT. Navegación. Universidad de Cádiz. Facultad Ciencias Náuticas. Campus Río San Pedro, E-11510, Puerto Real (Cádiz), España.

(*) e-mail: francisco.piniella@uca.es

RESUMEN

En este artículo analizamos en primer lugar los casos más importantes que han afectado a la Protección Marítima con anterioridad a los atentados terroristas del 11/9, especialmente los incidentes ocurridos con los buques: “Santa María”, “Achille Lauro”, “Cole”, “Limburg”,... y por otra parte hemos abordado el problema de la piratería en el mar. Finalmente nuestro objetivo se centra en un punto importante de discusión acerca de la Protección Marítima: la identificación de buques y personas con carácter global, así como las medidas unilaterales de los EE.UU. en materia de inspección de contenedores (con una especial incidencia en la iniciativa conocida como CSI); también abordamos el papel de las organizaciones internacionales: OMI, OIT e IMSO.

PALABRAS CLAVE: Protección Marítima, ISPS (Código PBIP), CSI, LRIT.

ABSTRACT

In this paper we will first analyse the most important cases and the key dates in the Maritime Security before and after the 9/11 terrorist attacks: “Santa María”, “Achille Lauro”, “Cole”, “Limburg”,... and the specific world of piracy at sea. Finally, we will discuss about the most important proposals about the maritime security: the global identification of ships and persons; the US measures about container security (with a special focus on CSI); and the role of the international institution IMO, ILO, and recently IMSO.

KEYWORDS: Maritime Security, ISPS, CSI, LRIT.

INTRODUCCIÓN

Podemos decir que desde el año 2001 en el mundo marítimo dos conceptos han surgido de la raíz común de la palabra “seguridad”, ello ha repercutido en la aplicación a los buques de dos códigos diferentes de gestión de la “seguridad”, el ya existente Código ISM, Código Internacional de Gestión de la Seguridad del buque y el Código en sus siglas inglesas ISPS, Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, que incluye la seguridad desde el punto de vista de los robos a la carga, terrorismo, piratería, etc. De hecho se ha traducido la palabra “security” por un vocablo diferente al de “seguridad”, utilizando

para ello el sinónimo de “protección”, término asociado a la legislación marítima sobre seguridad a partir de los ataques terroristas del 11 de Septiembre de 2001.

Recientemente hemos publicado un artículo en JMR sobre “Global Maritime Security and the role of Spain as a Port State” (PINIELLA et al., 2008), y ahora en esta segunda aportación al tema presentamos en primer lugar los casos más importantes que han afectado a la Protección Marítima con anterioridad a los atentados terroristas del 11/9, especialmente los incidentes ocurridos con los buques: “Santa María”, “Achille Lauro”, “Cole”, “Limburg”,... y por otra parte hemos abordado el problema de la piratería en el mar. Finalmente nuestro objetivo se centra en un punto importante de discusión acerca de la Protección Marítima: la identificación de buques y personas con carácter global.

LA PROTECCIÓN MARÍTIMA ANTES DEL CÓDIGO ISPS (PBIP)

Hoy día la Protección Marítima es parte integral de las responsabilidades de OMI. Y todo un complejo régimen de protección se ha desarrollado internacionalmente desde la entrada en vigor el 1 de Julio de 2004, como resultado de una Conferencia Diplomática que aprobó una serie de medidas encaminadas a la protección marítima y a la prevención de actos de terrorismo contra los buques e instalaciones portuarias.

Pero la preocupación sobre la protección marítima ha ido creciendo en los últimos años y fueron algunos los casos de terrorismo con repercusión en buques con anterioridad al año 2001. Nosotros analizaremos en este artículo dos casos, comenzando con el buque de pasajeros “Santa María”, ocurrido el 22 de Enero de 1961. El “Santa María” era un trasatlántico en ruta de Buenos Aires/Caracas a Lisboa/Vigo, secuestrado durante trece días por motivos políticos en protesta contra los regímenes militares de los generales Salazar y Franca en Portugal y España respectivamente. El buque fue rebautizado con el nombre de “Santa Liberdade”. El suceso fue llevado a cabo por 24 guerrilleros del llamado Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación (DRIL). El secuestro motivó incluso la intervención de los marines estadounidenses. Estados Unidos, asumió su papel de mediador y se hizo cargo de una ofensiva militar y diplomática para localizar el buque y neutralizar a los secuestradores. El secuestro finalizó en el puerto brasileño de Recife, gracias al régimen de derecho de asilo concedido por el presidente Janio Quadros. Sin embargo, a pesar de haber conmovido en su momento a la opinión pública mundial, se hizo luego sobre los hechos un

significativo silencio. Margarita Ledo Andino una directora de cine rescató el hecho en un reciente documental. (RECIO, 2005).

El “Achille Lauro”, segundo caso, era el quinto de los seis hijos del armador Gioacchino y de Laura Cafiero, y fue a su vez armador y fundador de la Flota Lauro. Él dio nombre a uno de los barcos más conocidos en los medios de comunicación por el secuestro ocurrido el 7 de octubre de 1985 en Egipto mientras navegaba entre Alejandría y el puerto de Said. El hecho se producía en demanda de la liberación de 50 prisioneros palestinos arrestados en Israel. El suceso alcanzó gran protagonismo por el terrible asesinato de un pasajero parálítico, judío y americano, Leon Klinghoffer, de 69 años, que fue asesinado a tiros y arrojado al mar en su silla de ruedas por los secuestradores, cuatro miembros del grupo encabezado por Abu Abas “Frente de Liberación de Palestina”, Después de tres días, Egipto dio libre pase a los secuestradores en una negociación para liberar a los 450 pasajeros de la embarcación. Los secuestradores escaparon en un avión que fue interceptado por una aeronave militar estadounidense y forzado a aterrizar en Italia.

Posteriormente, cuatro hombres fueron sentenciados a prisión, pero Abu Abbas escapó y fue condenado en ausencia a cadena perpetua. Casi veinte años después en plena invasión de EE.UU. a Irak, fue capturado Abu Abbas en Bagdad (2003). (CAESSE, 1987, 1989; HALBERSTAM, 1988).

LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DESPUÉS DEL CÓDIGO ISPS (PBIP)

La Conferencia, mantenida en Londres en la Organización Marítima Internacional (OMI) los días 9 al 13 de Diciembre de 2002 fue crucial no solo para el mundo marítimo sino para la comunidad global que ponía sobre la mesa la importancia decisiva del transporte marítimo en el escenario del comercio mundial. Las medidas representaban una labor intensa de un año previo de trabajos en el seno del Comité de Seguridad Marítima de OMI y en los grupos de trabajos que evaluaron las atrocidades cometidas por el terrorismo internacional en los EE.UU. en Septiembre de 2001.

El miedo a que Al Qaeda pudiera utilizar métodos de terrorismo en buques e instalaciones portuarias para el nuevo siglo XXI se hizo evidente en los casos de los buques “Cole” y “Limburg”. (DALY, 2003).

El USS “Cole” (DDG-67) fue atacado el 12 de Octubre del 2000 en el puerto de Adén por una célula terrorista suicida, a bordo de una embarcación neumática inflable cargada de

explosivos. Murieron 17 tripulantes y tuvieron lesiones por el atentado otras 36 personas. El USS “Cole” era un destructor de defensa aérea "Aegis" de la clase Arleigh Burke con trescientos cincuenta tripulantes, que estaba en el puerto de Adén para una sencilla maniobra de carga de combustible, venía del Mar Rojo hacia el Golfo Pérsico donde haría operaciones de intercepción marítima como ayuda al embargo contra Irak, como parte del grupo de combate del portaaviones USS “George Washington”. De acuerdo a testigos el bote se acercó al costado y los dos ocupantes se pusieron de pie en posición de atención, cuando sucedió la explosión. El bote llevaba una gran cantidad de explosivos suficiente para provocar un impacto que terminó inundando la sala de máquinas.

El buque petrolero francés Limburg partió de Irán con casi 400.000 barriles de petróleo a bordo. Al-Qaeda fue la organización que reivindicó el atentado contra este petrolero francés frente a las costas sur-orientales de Yemen (puerto de Al Mukalah) cuando se dirigía para cargar un millón y medio de barriles más y que provocó un marinero búlgaro muerto, veinte heridos más y numerosos daños materiales. Los restos de fibra de vidrio de una embarcación que habría embestido al petrolero y el hecho de que las planchas en torno al agujero estaban dirigidas hacia el interior son pruebas evidentes de que fue objetivo de un atentado terrorista, además de que en los restos de la embarcación, los investigadores encontraron residuos de TNT. Se produjo a su vez un gran daño ecológico por la gran cantidad de crudo vertido al mar.

PIRATERÍA EN EL MAR

La piratería en el mar parecía a principios de este nuevo siglo haberse quedado reservada para las películas, la literatura, pero la verdad es que ha supuesto un verdadero reto para la Organización Marítima Internacional como institución que debe cuidar de la protección de los buques y de la navegación marítima, especialmente a partir de la aprobación del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, 1982). Su artículo 101 define la piratería como cualquiera de 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 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.

Hoy día la piratería en el mar, ejercida esta de una forma sistemática se ha concentrado más en reductos del Tercer Mundo, especialmente en países como Somalia, Indonesia o Malasia. En cualquier caso las acciones de piratería marítima no debieran ser consideradas, a nuestro modo de ver, como acciones de terrorismo marítimo, ya que las razones de las primeras tienen un origen económico al contrario de las segundas que tienen la intención de presionar a los Gobiernos en sus políticas sociales, económicas o religiosas. (BIRNIE, 1987, ONG-WEBB, 2006; y YUN YUN, 2007).

A finales de los noventa se vio además un incremento de la piratería importante con los casos de: Alondra Rainbow, Tenyu, Cheung Son (1998). Ya en el siglo XXI la Organización Marítima Internacional ha sacado a la luz que sólo en los últimos diez años se produjeron 1.587 ataques de piraterías en tornos a buques mercantes en el Mundo. Por ello OMI ha puesto en marcha una campaña de reuniones temáticas en torno a la piratería en el mar. Este proyecto de OMI que empezó en 1998 ha servido para poner en marcha un Acuerdo Regional en Asia de Cooperación para el Combate de la Piratería y el Ataque armado a los buques, que en las siglas inglesas se recoge como RECAAP, y que fue firmado en Noviembre de 2004 por 16 países asiáticos. A ello se ha añadido un sistema de Información (RECAAP – Information Sharing Centre (ISC)) para facilitar el intercambio de los datos de buques y personas entre los países afectados. Igualmente se ha iniciado un programa sub-regional para promover la acción de los buques que luchan contra la piratería y que se ha desarrollado en Sana'a, Yemen, en Abril del 2005 para los Estados del área geográfica del Mar Rojo y Golfo de Adén, y que ha continuado con nuevas reuniones: en Omán en Enero del 2006; en Singapur en Septiembre de 2005, para el tema del Estrecho de Malaca; y posteriores iniciativas que ha llevado la OMI en otras zonas como Caribe, Asia Meridional, Asia Pacífico y África Central y Occidental, en 2006. OMI ha informado del

tema en una serie de circulares que tratan específicamente el tema de la piratería en el mar: Circular revisada MSC/Circ.622, 623, 1109, 1072, 1073, 1155,...

Las últimas noticias han puesto sobre el tapete el caso importante de piratería en Somalia. Y de hecho el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas el 2 de Diciembre de 2008 ha adoptado la Resolución 1846, para la que los Estados intervinientes en el conflicto y Organizaciones regionales trabajen con el Gobierno Federal de transición en Somalia (TFG) al objeto de que durante doce meses utilicen “todos los medios necesarios” para lucha contra la piratería y ataques armados a los buques que naveguen por las costas de Somalia de acuerdo a las leyes internacionales.

LA IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS

La situación resultante de los ataques terroristas ha sido al final favorable a los intereses de los Estados Unidos y su carácter hegemónico le ha permitido el establecimiento unilateral de un gran número de medidas que son, en definitiva, económicas (KING, 2005). Una nueva política ha sido diseñada por los EE.UU. impuesta al transporte marítimo a escala mundial. Por ello pretendemos analizar en detalle estas medidas de los EE.UU. a partir de diferentes programas que intentan frenar el terrorismo a través del control e identificación de las mercancías:

✓ “CSI” de las siglas en inglés **Container Security Initiative Program**: Ha sido una iniciativa del Departamento de Aduana de los Estados Unidos, lanzada a principios del año 2002, con el objetivo de mejorar la seguridad del contenedor marítimo, buscando evitar que la carga transportada en éstos pueda ser convertida en un fácil objetivo terrorista. Esta iniciativa incluye aspectos diversos como el diseño de los contenedores, los procedimientos para identificación de los contenedores de alto riesgo y la capacidad de monitorizar la carga contenedorizada en los puertos estadounidenses y en los más importantes del Mundo. CSI cuenta con cuatro elementos principales:

- Identificación del contenedor.
- Inspección anterior a la carga.
- Programas de mejora en la utilización de tecnología para la inspección.
- Utilización de contenedores más eficientes.

Esta iniciativa ha levantado ciertas críticas o al menos, controversia en los países de la Unión Europea y en la propia Cámara Internacional de Navegación (ICS) por lo que pueda

representar de intervencionismo en el comercio libre global a favor de los EE.UU. Recordemos que la iniciativa CSI obliga a los puertos del Mundo a incorporar agentes del Departamento de Aduanas de los Estados Unidos y equipos sofisticados de inspección (rayos X, gamma,...) (WILLIS, 2004; ECMT, 2005 and COOK, 2007).



En América y Caribe:

- Montreal, Vancouver & Halifax, Canadá
- Santos, Brasil
- Buenos Aires, Argentina
- Puerto Cortes, Honduras
- Caucedo, Republica Dominicana
- Kingston, Jamaica
- Freeport, Bahamas
- Balboa, Colón y Manzanillo, Panamá
- Cartagena, Columbia

En Europa:

- Rotterdam, Holanda
- Bremerhaven y Hamburgo, Alemania
- Antwerp y Zeebrugge, Bélgica
- Le Havre y Marsella, Francia
- Gotemburgo, Suecia
- La Spezia, Genova, Nápoles, Gioia Tauro, y Livorno, Italia

- Felixstowe, Liverpool, Thamesport, Tilbury, y Southampton, Reino Unido

- Pireo, Grecia
- Algeciras, Barcelona, y Valencia, España

- Lisboa, Portugal

En Asia y Oriente:

- Singapur
- Yokohama, Tokio, Nagoya y Kobe, Japón
- Hong Kong
- Pusan, Corea del Sur
- Port Klang y Tanjung Pelepas, Malasia

- Laem Chabang, Tailandia

- Dubai, Emiratos Árabes Unidos (UAE)

- Shenzhen y Shanghai
- Kaohsiung y Chi-Lung
- Colombo, Sri Lanka
- Puerto Salalah, Omán
- Puerto Qasim, Pakistán
- Puerto Ashdod, Israel
- Puerto Haifa, Israel
- Alejandría, Egipto

En África:

- Durban, Sudáfrica

Fig. 1. Puertos incluidos en CSI.

✓ **Megaport.** Es otra iniciativa surgida tras los atentados de Nueva York. Realmente es una iniciativa conjunta de la Aduana de los EE.UU. y la NNSA (Nacional Nuclear Security Administration), siendo el Departamento de Energía el que ha promovido esta actuación, que pretende, sobre todo, la detección del material radiactivo o nuclear en aquellos cargamentos con destino a puertos Norteamericanos. Como en CSI, ha sido la Agencia Tributaria la encargada de llegar a un Acuerdo para colaborar con el Departamento de Energía de los EE.UU., siendo este Gobierno norteamericano el que se compromete al establecimiento y mantenimiento temporal de las instalaciones Megaport. También Algeciras ha sido el primer puerto del sistema portuario de titularidad estatal en el que se desarrolla la iniciativa.

✓ **“24 hours Rule” Regla de las 24 horas.** Es una imposición de los EE.UU. a toda mercancía con destino a algunos de sus puertos: en base a esta Regla, todas las mercancías deben ser manifestadas vía transmisión electrónica de datos a la Aduana americana con una antelación de 24 horas antes de su salida del puerto origen. Las mercancías que no cumplan con este requisito no pueden entrar a ese país.

✓ **“C-TPAT”** de las siglas en inglés **“Customs - Trade partnership against terrorism”**. C-TPAT es otra iniciativa, que se enmarca en la auto-concienciación de las empresas sobre el tema de la amenaza terrorista. Las empresas “voluntariamente” participan en una asociación aduanero-comercial que le garantiza la seguridad del producto a lo largo de toda la cadena logística. Las empresas firman un acuerdo con la Aduana Americana con una serie de compromisos de auto-protección, donde se comprometen a que ellos mismos realizan una auto-evaluación dentro del procedimiento y recomendaciones sobre seguridad desarrolladas en conjunto por la Aduana y los propios empresarios americanos, a su vez se lleva un registro a través de cuestionarios sobre la seguridad en la cadena logística.

✓ **S.O.S.** de las siglas en inglés **“Sail Only if Scanned Act”**. Es una iniciativa igual de imperativa que la Regla de 24 horas pero aplicable en exclusividad a los contenedores, así todos los contenedores con destino a puertos de los EE.UU. deberán ser escaneados utilizando la mejor tecnología posible. La imagen obtenida con el escáner será revisada por personal de seguridad americano antes de ser embarcado en un buque. Una vez escaneado, el contenedor será provisto de un cierre de seguridad que permita verificar sus posibles manipulaciones. Esta acción repercute evidentemente en el tiempo de todas las operaciones portuarias y es un coste añadido que quizás sea una de las importantes repercusiones de

todas estas políticas e iniciativas marcadas por los EE.UU. y que curiosamente no tienen carácter retroactivo cuando las mercancías provienen de ese país a uno europeo o del resto del Mundo.

Otras medidas, aunque quizás no de tanta importancia, ha sido puestas en marcha con respecto a la seguridad de la cadena logística y que afectan a todos los modos del transporte, entre estas podemos citar CIP de las siglas en inglés “Carrier Initiative Program”, y a nivel privado están los acuerdos como SCIA de “Super Carrier Initiative Agreement”, ACSI “Americas Counter Smuggling Initiative”, y el BASC “Business Alliance for Secure Commerce”.



Foto1. Medidas de control de seguridad en contenedores (CSI).
Fuente: Reuters.



Foto2. Sistema de inspección en contenedores de acuerdo a CSI.
Fuente: APBA – Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras

IDENTIFICACIÓN GLOBAL

La segunda parte de las políticas de identificación se ha centrado en el control de todas las personas que intervienen en el transporte de mercancías por vía marítima. Como parte de la necesidad de identificar todos los agentes que intervienen en los asuntos marítimos se han llevado a cabo medidas que han desarrollado un concepto que podemos denominar “identificación global”, y que afecta no solo a las personas sino a los buques e instalaciones portuarias. De esta forma el Capítulo XI-1 del Convenio Internacional de Seguridad de la vida humana en la mar se enmendó para se incluyeran nuevas medidas tales como la necesidad de que el buque dispusiera de un Registro Sinóptico de Buques, la obligatoriedad de marcas identificativas del buque en lugares visibles tales como los costados del buque, la cubierta, ciertos mamparos, etc. Que aunque ya en el año 1987 se habían aprobado (IMO Res. A.600 (15)), no se habían implementado y tuvo que ser la Conferencia de 2002 la que realmente forzara a su cumplimiento. En el caso de los buques de pasaje incluye la obligación de que el buque disponga de un número IMO visible desde el aire. La labor de asignar los números IMO fue asignada con exclusividad a Lloyd’s Register – Fairplay, en el proceso de construcción. Y consiste en el conjunto formado por tres letras “IMO” seguidas de un número de siete dígitos. En general este número es obligatorio para todos los buques mercantes de propulsión mecánica mayores de 100 GT, con excepción de los buques pesqueros, sin medio de propulsión, embarcaciones de recreo, barcasas, barcos especiales, de guerra, de madera,... Este número nunca se reasigna a otro barco y será referente del buque en todos los certificados.

También el registro del historial y la información sobre la propiedad del buque han sido modificados, pidiendo a los buques que se mantenga un CSR (“Continuous Synopsis Record”). El objetivo es ofrecer un registro a bordo del historial del buque que incluya información sobre el pabellón, fecha de registro, nombre y número IMO del buque. Asimismo contendrá información sobre el propietario o propietarios registrados, fletador o fletadores, sociedades de clasificación y documentación del Código ISM. Además, deberá facilitarse información acerca de la persona que escoge a la tripulación, la persona que determina la utilización del barco y la persona que firma el contrato de fletamento en nombre del propietario.

En Mayo del 2005 IMO adoptó igualmente un número parecido pero a nivel de los Armadores, se trata del “IMO Company and registered owner identification number”.

(Regla XI-1/3-1), que entró en vigor el 1 de Enero de 2009, tal como había sido solicitado por la Resolución MSC.160(78), especialmente para los certificados de Código ISM e ISPS. Esto implica que cualquier documento oficial del buque (certificados) llevará el número IMO del buque y el número IMO de la Compañía. (LR, 2006)

Otro paso importante en la identificación global son las personas que van a bordo de los buques. El Código ISPS (PBIP) ha llevado a que en muchos Puertos se hayan dado situaciones de prohibir el paso e incluso las visitas a los tripulantes de los buques. De hecho son muchas las organizaciones en defensa de los marinos que han manifestado sus quejas al respecto (RODRIGUEZ MARTOS, 2004). Una forma de poder erradicar esta situación puede ser el nuevo Convenio adoptado en la 91ª Sesión de la Organización Internacional del Trabajo (en Junio del 2003), el Convenio para el Documento de Identificación del Marino, que reemplazará el Convenio establecido por la OIT que fue adoptado en el año 1958. El nuevo Convenio establece un régimen muy riguroso de identificación para los marinos con el objetivo de desarrollar un sistema efectivo que compagine la seguridad contra actos terroristas y el libre movimiento de personas para su bienestar y para sus actividades profesionales y, en general para facilitar el propio comercio internacional (ILO, 2003). Aunque ello implique, en muchos casos, una quiebra en la confidencialidad de los datos de las personas a través de unas tarjetas de identidad que incluyen los datos biométricos y el control total de los movimientos de las personas, política que se utiliza por los EE.UU. para los que acceden al país a través de aeropuertos, fronteras, etc., y que puede llegar a sustituir un visado en aquellos puertos en que sea exigido a los tripulantes para bajar a tierra.

En Mayo del 2006 el Comité de Seguridad Marítima (81ª MSC-IMO) adoptó incluir en el Capítulo V del SOLAS la obligatoriedad para determinados tipos buques del nuevo sistema de identificación LRIT (del inglés “Long range identification and tracking”), que permitiera la identificación y seguimiento de buques a larga distancia en cualquier parte del mundo, teniendo en cuenta que el Sistema AIS es de un alcance que está limitado a las zonas costeras.

El LRIT permite a los Estados ribereños el acceso a la información acerca de los buques que se dirijan a sus instalaciones o que simplemente naveguen o transiten frente a sus costas, pero con una lógica limitación a la obtención de datos confidenciales de todos los buques que navegan por el Mundo:

- buques de su bandera;

- buques que le hayan comunicado su intención de entrar en un puerto o lugar bajo jurisdicción de ese país;
- buques, cualquiera que naveguen a una distancia no superior a 1000', siempre que tales buques no estén en aguas interiores situadas en el interior de las líneas de base recta de otro Gobierno y siempre y cuando el buque no se encuentre en el mar territorial del Gobierno contratante cuyo pabellón está autorizado a enarbolar.

El LRIT proporcionará información confidencial, que no podrá (no debiera) ser usada comercialmente, y estará protegida contra el acceso y divulgación no autorizados. Los Gobiernos se harán cargo de todos los costos sobre identificación y seguimiento de largo alcance, sin cargo alguno para los buques. Los servicios de Salvamento tendrán derecho a recibir gratuitamente esta información.

En principio IMO ha considerado que la “Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite” (IMSO) va a ser la adecuada para asumir las funciones de Coordinador LRIT. En todo caso, cada Gobierno deberá decidir y notificar a IMO qué centro de datos LRIT deberá transmitir la información LRIT los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, y deberá proporcionar al centro de datos LRIT seleccionado la información relativa a cada uno de sus buques. Este tipo de información, a su vez, debe estar suficientemente actualizada en caso de cambio de pabellón para que el seguimiento sea efectivo. La última reunión del MSC en IMO (83 sesión: del 3-12 Octubre 2007), ha acordado que el International LRIT Data Exchange (IDE) tenga su base en los EE.UU. Aunque esta decisión sea temporal pone de manifiesto su liderazgo en los temas de protección y seguridad marítima.

CONCLUSIONES

En este trabajo hemos analizado la seguridad y/o protección en los buques e instalaciones portuarias; nuestro objetivo era determinar en la primera parte del artículo cual era la situación con anterioridad al año 2001 y como ha sido probado en el mismo ya habían existido casos de terrorismo que han sido relatados en dos buques anteriores a la fecha. Ello nos lleva a pensar que los ataques terroristas del 11/9 fueron los que crearon esa atmósfera, en algunos casos de histeria, que forzó a que los EE.UU. impusieran de forma unilateral las políticas de protección que al final han terminado imponiendo un sistema de identificación global de personas y mercancías que no existían hasta entonces.

Como ha establecido una editorial de la revista *Maritime Policy & Management: Los problemas causados por la seguridad llevarán consigo un retraso considerable y unos gastos que difícilmente se tendrá la posibilidad de compensarlos con otro tipo de ingresos. Pocos clientes se mostrarán entusiastas de pagar más por lo que parece ser un servicio menos eficiente.* (MP&M, 2002)

El futuro decidirá si estas medidas tienen su sentido o si son más fruto de la desesperación de un país o de un periodo histórico marcado por las decisiones del antiguo Presidente George W. Bush, en el que un solo país imponía todo al resto, incluso a los inspectores que debían controlar la seguridad de unos contenedores transportados en un buque de un país a otro.

AGRADECIMIENTOS

A la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras por la información suministrada, y especialmente al Dr. O. Pernia.

BIBLIOGRAFÍA

- BIRNIE, PW. 1987. Piracy: Past, present and future. *Marine Policy*; 11-3: 163-183.
- CASSESE, A. 1989. *Terrorism, politics and law : the Achille Lauro affair*. London: Polity Press.
- CASSESE, A. 1987. *Il caso "Achille Lauro" : terrorismo, politica e diritto nella comunità internazionale*. Rome: Editori riuniti.
- COOK, TA. 2007. *Global Sourcing Logistics*. New York: AMACOM.
- DALY, JCK. 2003. *Al-Qaeda and Maritime Terrorism (Part I)*. Jamestown Foundation.
- FAIRPLAY. <http://www.imonumbers.lrfairplay.com>
- HALBERSTAM, M. 1988. *Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety*. *The American journal of international law*; 82: 269-310.
- ILO, C185 *Seafarers' Identity Documents Convention (Revised)*, 2003. Geneva: International Labour Office Publisher; 2004. <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C185>

- IMO, MSC 81/25/Add.1 (I:\MSC\81\25-Add-1.doc) Annex 14 Resolution MSC.211(81) adopted on 19 May 2006: Arrangements for the timely establishment of the Long-range Identification and Tracking System.
- IMO Resolution A.959(23). Format and Guidelines for the Maintenance of the Continuous Synopsis Record (CSR). London; 2003.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), London 1974.
- International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, (SOLAS Reg.XI-2/3), London 2002.
- International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM) Code, (SOLAS Chapter IX), London 1994.
- KING, J. 2005. The security of merchant shipping. *Marine Policy*; 29: 235-245.
- Maritime Policy & Management 2002; Editorial *The Maritime Economics of Security*. 29-2: 105-106.
- Lloyd's Register & Fairplay. Setting Industry Standards. London; 2006.
- Maritime Transport Committee ECMT, Container Transport Security Across. Paris: OECD; 2005.
- ONG-WEBB GG (Edit.). 2006. Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Institute of Southeast Asian Studies, The Netherlands & Institute of Southeast Asian Studies. Singapore.
- RECIO, A. 2005. El secuestro del "Santa María" en la prensa del régimen franquista. *Revista Historia y Comunicación Social*; 10: 157-177.
- RODRÍGUEZ MARTOS, R. 2004. El código ISPS y los derechos de los tripulantes. Barcelona: Stella Maris.
- United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 1982.
- WILLIS H.H., & D. SANTANA ORTIZ, 2004. Evaluating the Security of the Global Containerized Supply Chain. Rand Corporation.
- YUN YUN, T. 2007. Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia. *Studies in Conflict & Terrorism*; 30: 541-561.