



Documento de Investigación I2/2018

Programa de «Trabajo de Futuros»

—
«Panorama de tendencias geopolíticas»

-
**Tráficos ilícitos y criminalidad organizada
en el mar: retos en el horizonte 2050**

-
*Illicit trafficking and organized crime at
sea: challenges ahead 2050*

Organismo solicitante del estudio:
Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
(CESEDEN)



Trabajo maquetado, en junio de 2018, por el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

NOTA: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del Ministerio de Defensa, del CESEDEN o del IEEE.

Tráficos ilícitos y criminalidad organizada en el mar: retos en el horizonte 2050

Isabel Lirola Delgado

*Profesora titular Derecho Internacional Público
Grupo de Estudios Internacionales GRESIN,
Universidad Santiago de Compostela*

Resumen

El presente documento tiene como objeto identificar, desde una perspectiva jurídico-internacional y en el horizonte 2050, los retos que suscitan los varios tráfico ilícitos que, a través de redes de criminalidad organizada, hacen del mar su medio de transporte. Con este objetivo, partiendo del examen de una serie de circunstancias que confirman que seguirán siendo una de las principales amenazas a la seguridad marítima a escala global, se aborda el análisis de uno de los retos de mayor calado a efectos de la prevención y sanción de estas actividades criminales, como es la necesidad de contar con un marco normativo adecuado que permita superar las deficiencias y lagunas de las que adolece el actual. Así, desde una visión holística, que asume la insuficiencia de planteamientos exclusivamente represivos y la necesidad de actuar de forma preventiva sobre los elementos susceptibles de funcionar como caldo de cultivo para este tipo de criminalidad marítima, se detectan algunos de los problemas que dificultan y obstaculizan la efectividad del conjunto de instrumentos de Derecho del Mar y Derecho Internacional Penal que integran la regulación internacional que les resulta aplicable a la vez que se plantean posibles escenarios para su mejora.

Palabras Clave

Tráficos ilícitos, mar, criminalidad organizada, UNTOC, seguridad marítima.

Illicit trafficking and organized crime at sea: challenges ahead 2050

Abstract

The purpose of this document is to identify the challenges posed by different types of illicit trafficking which, through organized crime networks, make the sea their means of transport. This is done from a legal-international perspective and on the temporal horizon 2050. With this objective, based on the examination of a series of circumstances which confirm that they will remain one of the major threats to maritime security on a global scale, the analysis of one of the biggest challenges for the prevention and punishment of these criminal activities is addressed. Namely we focus on the need for an appropriate regulatory framework to overcome deficiencies and gaps in the current one. Thus, assuming the inadequacy of exclusively repressive approaches and the need to act in a preventive way on the elements that are likely to function as a breeding ground for this type of maritime crimes, we detect some of the problems that hinder and impede the effectiveness of the set of instruments of the law of the Sea and International Criminal Law that are presently applicable.

Keywords

Illicit trafficking, sea, organized crime, UNTOC, maritime security.

Introducción

Propiciado por el escenario al que ha dado lugar la globalización, el binomio formado por «tráficos ilícitos» y «criminalidad organizada» se configura como una de las principales manifestaciones de la actual delincuencia transnacional que aprovecha los nichos de impunidad que aun ofrece la inmensidad del mar para el desarrollo de sus actividades criminales. Una concurrencia de circunstancias explica esta asociación en un contexto de intensificación sin precedentes del transporte por vía marítima de mercancías debido al incremento de los flujos comerciales y económicos a escala global. En primer lugar, en una lógica de máximo beneficio y mínimo riesgo, el mar se ha convertido en el medio preferentemente utilizado para el desarrollo de todo tipo de tráfico ilícito en la medida en que facilita la elusión de controles y normas. En segundo lugar, las lagunas normativas derivadas de la globalización han propiciado un escenario altamente favorable para el desarrollo de la criminalidad organizada que, por sus propias características, proporciona las estructuras a través de las que se lleva a cabo el tráfico ilícito por mar de personas, drogas y armas, por referirse a los más habituales¹.

Los datos económicos ponen claramente de manifiesto el alcance de tales actividades criminales. Así, aunque no resulta posible obtener datos sobre la dimensión económica de los tráfico ilícitos por mar en su conjunto, el negocio de los tráfico ilícitos, que en su mayoría se desarrollan por vía marítima, mueve en su conjunto al menos 300 billones de dólares al año, lo que equivale a la vigesimoprimer economía del mundo². Por su parte, el negocio de la criminalidad organizada representa un montante de 1,6 a 2,2 trillones de dólares anualmente, incluyendo los tráfico ilícitos de drogas, armas, personas, órganos, bienes culturales, animales salvajes, pesca ilegal, madera, minerales y petróleo³. Más dramáticas resultan aun las consecuencias de los tráfico ilícitos transnacionales sobre los Estados y las sociedades, destacándose sus efectos negativos para la salud y el desarrollo, y el que contribuyan a la corrupción, el blanqueo de dinero, la convergencia entre insurgentes y grupos criminales, la prolongación de los conflictos, las nuevas formas de esclavitud y explotación de seres humanos, y al deterioro de la gobernanza⁴.

1 UN Office on Drugs and Crime (UNODC), *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, 17 June 2010, p. 40, disponible en: <http://www.refworld.org/docid/4cad7f892.html>.

2 GENEVA CENTER FOR SECURITY POLICY, THE INSTITUTE FOR FOREIGN POLICY ANALYSIS, *A Comprehensive Approach to Combat Illicit Trafficking*, June, 2010, p. 7, disponible en <https://www.sipri.org/sites/default/files/United-States-4-IFPA-GCSPTraffickingReport.pdf>.

3 MAY, Channing, *Transnational Crime and The Developing World*, Global Financial Integrity, 2017, p.5, disponible en <http://www.gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>.

4 NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General sobre el tráfico y los movimientos

La gravedad de la dimensión y los efectos de este tipo de criminalidad organizada en el mar ha dado lugar a que haya sido una cuestión recurrente en la agenda de la Asamblea general de las Naciones Unidas⁵ y que haya sido calificada específicamente como un «problema global que amenaza la seguridad, la estabilidad y el Estado de Derecho, socava la prosperidad económica y el desarrollo sostenible, y pone en riesgo al medio ambiente»⁶. A nivel regional y nacional, los instrumentos estratégicos la identifican como «uno de los más graves riesgos y amenazas para la Seguridad Nacional», tal como la Estrategia de seguridad marítima nacional de 2013 recoge para el caso de España⁷ o la Estrategia de seguridad marítima de la UE lo hace en el ámbito europeo⁸.

Partiendo de este panorama, el objeto del presente documento se centra en identificar, desde una perspectiva jurídico-internacional y en el horizonte 2050, los retos que suscita hacer frente a los tráfico ilícitos que, a través de redes de criminalidad organizada, hacen del mar su medio de transporte. Con este propósito, y aun con el riesgo que presenta todo análisis prospectivo, se hace referencia en primer lugar a una serie de circunstancias que parecen indicar que el desarrollo de tales tráfico por vía marítima continuará representando una de las principales amenazas a la seguridad marítima en dicho horizonte temporal.

A continuación, se aborda el análisis del que, en nuestra opinión, representa uno de los retos de mayor calado a efectos de la prevención y sanción de estas actividades criminales. Se trata de la necesidad de contar con un marco normativo adecuado que permita superar las deficiencias y lagunas de las que adolece la actual regulación internacional y, en muchos casos, los derechos nacionales. El objetivo a dicha fecha deberá ser por tanto estar en condiciones de hacer frente no sólo a los tráfico ilícitos en forma de redes de criminalidad organizada por mar ya existentes, sino también a los nuevos tipos delictivos que, sobre la base de tales elementos, puedan desarrollarse en las próximas décadas.

transfronterizos ilícitos, *Doc. S/2012/777*, 19 de octubre de 2012, párr.4 y FELTES, T., HOFMANN; R., «Transnational Organised Crime and its Impacts on States and Societies», en HAUCK, P. / PETERKE, S., *International Law and Transnational organised Crime*, Oxford University Press, 2016, p.52 y ss.

5 NACIONES UNIDAS, Asamblea General, Resolución 65/37, «Los océanos y el derecho del mar», *Doc. /RES/65/37*, 7 de diciembre de 2010. Más recientemente vid. NACIONES UNIDAS, Informe del Secretario General «Los océanos y el derecho del mar», *Doc. A/72/70/Add.1*, 6 de septiembre de 2017, párr.35.

6 NACIONES UNIDAS, Consejo Económico y Social, Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal, Res 20/5, «Medidas para combatir el problema de la delincuencia organizada transnacional en el mar», *Doc E/CN.15/2011/L.15/Rev.1*, 14 de abril de 2011.

7 GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de seguridad marítima nacional*, 2013, p.11.

8 CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea*, 2014, p.7.

Así, partiendo de un recordatorio de los instrumentos de Derecho del Mar y de Derecho Internacional Penal que conforman dicha regulación, se examinan las limitaciones y problemas que genera el marco jurídico internacional existente, respecto del que es posible anticipar su dispersión y la complejidad que conlleva su aplicación desde el punto de vista jurisdiccional. Este análisis en clave crítica se completa con una referencia a una serie de iniciativas que en ámbitos concretos (como el de la inteligencia, la cooperación operativa o las operaciones internacionales) están abriendo vías de actuación con las que completar y reforzar las obligaciones que se dimanen de los instrumentos internacionales de carácter vinculante. Por último, se incluyen unas reflexiones finales que pretenden recapitular las principales conclusiones del trabajo, enmarcándolas en una visión holística, que asume la insuficiencia de planteamientos exclusivamente represivos y la necesidad de actuar de forma preventiva sobre los elementos susceptibles de funcionar como caldo de cultivo para este tipo de criminalidad marítima.

Una previsible amenaza a la seguridad marítima en el horizonte 2050

Lejos de aminorarse, una serie de elementos hacen prever que las dimensiones y el alcance de la criminalidad organizada vinculada al desarrollo de tráfico ilícitos por mar seguirán aumentando en las próximas décadas. Tal perspectiva resulta, en primer lugar, del escenario esperable en función de la evolución de factores geoestratégicos y económicos en el plano global. A este respecto, a pesar de la reciente recesión económica y crisis a nivel global, los tráfico ilícitos se han visto reforzados y parece que seguirán creciendo, asumiendo la imprevisibilidad del comportamiento de los futuros ciclos económicos. Además, la permanencia de elementos de desestabilización política y social en distintas zonas del planeta contribuirá a que tales tráfico sigan siendo, en muchos casos, a la vez causa y resultado de los conflictos y la inestabilidad⁹. Incluso, la progresión geométrica de los avances tecnológicos en el ámbito de las comunicaciones seguirá proporcionando nuevas posibilidades para el desarrollo de las actividades de las redes de criminalidad organizada en el mar. En este sentido, si bien el avance en las nuevas tecnologías y la conformación de un escenario en el que éstas resultarán accesibles en cualquier lugar del planeta contribuirán a dotar de nuevos instrumentos para luchar contra tales actividades, previsiblemente también aumentará las capacidades delictivas de los grupos criminales en mayor medida que las posibilidades de represión por parte de gobiernos y organizaciones¹⁰.

9 THE GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL CRIME, *Strengthening UN System Responses to Organised Crime*, Policy Note, 2017, p.3, disponible en <http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/06/Global-Initiative-Strengthening-the-UN-System-Response-to-Organised-Crime-June-2017-.pdf>.

10 EUROPOL, *Exploring tomorrow's organised crime*, 2015, p.34, disponible en <https://www.europol>.

En segundo lugar, hay también que tener en cuenta los patrones específicos de comportamiento a los que responden los tráfico ilícitos por mar a través de redes de criminalidad organizada. Al respecto, se apuntan las sinergias entre tales actividades criminales y otro tipo de *maritime crimes* como el terrorismo, la piratería y los robos a mano armada e incluso la pesca INDNR, tanto desde la perspectiva de la financiación como de la utilización de las mismas rutas, medios humanos y de transporte¹¹.

En este sentido, se constata el uso de barcos de pesca y sus tripulaciones para el tráfico de drogas y personas¹². Sin embargo, a diferencia del carácter marcadamente predatorio de los delitos mencionados, la criminalidad organizada ligada a los tráfico ilícitos se mueve por consideraciones de mercado.

Partiendo de este presupuesto, se destaca la flexibilidad de los grupos criminales organizados para cambiar de un tráfico a otro y/o diversificar mercados o zonas geográficas de actuación en función de la presión represiva y sancionatoria¹³. Esta tendencia hacia la diversificación de las actividades delictivas de los grupos de criminalidad organizada se confirma en las pautas delictivas de los últimos años y es previsible que siga consolidándose en el futuro. Así, según datos de EUROPOL, si en el 2013, el 50 % de los grupos de criminalidad organizada dedicados al tráfico de drogas que operaban en la Unión Europea estaban involucrados en más de un delito, en 2017 esta cifra ha ascendido a un 65 %, teniendo en cuenta que tales delitos incluyen el tráfico de seres humanos, inmigrantes y armas¹⁴.

Haciendo una lectura de tales datos teniendo en cuenta que un porcentaje muy importante de estos tráfico ilícitos se llevan a cabo por vía marítima, resulta evidente la dimensión e importancia que tendrán en el horizonte 2050.

Se aprecia también una gran facilidad para modificar el *modus operandi* de los grupos de criminalidad organizada dedicados a tráfico ilícitos, como ejemplifica en el caso del tráfico de drogas por mar el recurso a submarinos o lanchas rápidas que escapan al control de los radares¹⁵. En suma, las formas con las que los grupos organizados dedicados a tráfico ilícitos por mar buscan la ganancia son cada vez más «creativas» y resulta previsible que esta flexibilidad y capacidad de adaptación sigan siendo una pauta de su actuación en el futuro¹⁶.

europa.eu/publications-documents/exploring-tomorrow%E2%80%99s-organised-crime.

11 PERCY, S., «Maritime Crime and Naval Response», *Survival*, vol. 58, 2016, nº3, p.156.

12 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry, Focus on: Trafficking in Persons Smuggling of Migrants Illicit Drugs Trafficking*, 2011, p. 7

13 The Globalization of Crime..., *cit.*, p. 234.

14 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *The Drug Problem and Organized Crime, Illicit Financial Flows, Corruption and Terrorism*, World Drug Report 2017, p.16.

15 PERCY, *cit.*, p.161.

16 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, «Emerging crimes» en www.

Por lo que se refiere en tercer lugar a los ámbitos geográficos más afectados, destaca el papel que seguirán desempeñando los llamados *geographic blind spots*, es decir espacios bajo la jurisdicción o en la proximidad de Estados fallidos o semifallidos que estén fuera de control o medidas de vigilancia¹⁷. Se apunta también una intensificación de la criminalidad organizada vinculada a determinados tráfico ilícitos como el de drogas o personas hacia los «mercados del Norte»¹⁸.

Desde esta perspectiva geográfica, y atendiendo a la situación geoestratégica de España destaca el riesgo particular que representa el Atlántico, un ámbito en el que se confirman las tendencias apuntadas con carácter general por relación a las sinergias entre los tráfico ilícitos por mar, redes de criminalidad organizada y otro tipo de delitos, como el terrorismo¹⁹. La suma de elementos desestabilizadores en Centroamérica, América del Sur y África Occidental, a la vez que el atractivo, que desde una perspectiva de negocio seguirán ofreciendo los mercados norteamericanos y europeos, son indicativos del riesgo de que esta situación, no sólo persista, sino que se agudice. A este respecto, se apunta como las redes criminales dedicadas al tráfico de personas, armas y drogas en las costas africanas no sólo han aumentado extraordinariamente y adoptado «un modelo específico de red de delincuencia»²⁰, sino que también han adoptado muchas de las tácticas y prácticas de los traficantes en América Latina, estableciéndose conexiones entre ambos grupos que «cruzan el vasto océano Atlántico como si fuera un simple arroyo»²¹. En esta línea, la criminalidad organizada en el mar, dedicada al tráfico ilícito de personas, armas, drogas y crudo se ha identificado por la Organización de la Unidad Africana como una de las principales amenazas para la seguridad marítima en el horizonte temporal 2050²².

unodc.org/unodc/en/organized-crime/intro/emerging-crimes.html.

17 *A Comprehensive Approach...cit.*, p.2.

18 NATIONAL INTELLIGENCE COUNCIL, *Global Trends. Paradox of Progress*, January 2017, p. 145.

19 EDWARDS, C., JEFFRAY, C., «The Growing Nexus between Terrorism and Organized Crime in the Atlantic Basin», *Dark Networks in the Atlantic Basin Emerging Trends and Implications for Human Security*, HAMILTON, D. (ed.), Center for Transatlantic Relations Paul H. Nitze School of Advanced International Studies Johns Hopkins University, 2015, pp. 57 y ss.

20 MAZZITELLI, A. «El desafío de las drogas, el crimen organizado y el terrorismo en África Occidental y Central», *ARI*, nº43/2006, p.8.

21 HESTERMAN, J., «Transnational Crime and Terror in the Pan-Atlantic: Understanding and Addressing the Growing Threat» en *Dark Networks...cit.*, p.60.

22 AFRICAN UNION, *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 Aim Strategy)*, version 2012, p.12.

Retos desde una perspectiva jurídico-internacional: La necesidad de contar con un marco normativo adecuado para su prevención y sanción

Fragmentación y dispersión del actual marco jurídico-internacional: la conveniencia de la adopción de un Tratado internacional sobre criminalidad organizada en el mar

La regulación jurídico-internacional aplicable en el momento presente a los tráficos ilícitos por mar a través de estructuras de criminalidad organizada resulta de la confluencia entre normas procedentes fundamentalmente de dos sectores del Derecho Internacional: el Derecho del mar y el Derecho Internacional Penal. A este respecto, el Derecho del mar, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), establece una serie de normas relativas a la atribución de jurisdicción y de competencias en materia de policía en los distintos espacios marinos, resultando de particular interés las disposiciones de la Convención que se refieren expresamente a algún tipo de tráfico ilícito, con referencia a:

- Las competencias del Estado ribereño para adoptar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial en el que se incluye: h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios (art. 21, 1, h).
- Las competencias del Estado ribereño para tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar en la zona contigua las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial (art. 33, 1, a) y b).
- La obligación de todos los Estados de cooperar en el reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales y la competencia del Estado del pabellón que presumiblemente se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas para solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico (art. 108)
- El derecho de visita de cualquier buque de guerra en el caso de buques que se dediquen a la trata de esclavos (art. 110)

Por su parte, los Instrumentos de Derecho Internacional Penal establecen obligaciones para los Estados parte en cuanto a la criminalización y sanción de determinados tráficos ilícitos (como el de personas, inmigrantes, drogas o armas), determinan también criterios para el ejercicio de la jurisdicción por los Estados parte y establecen mecanismos para facilitar la cooperación internacional orientada a su represión. En este sentido, hay que hacer referencia en primer lugar a la Convención

de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional de 2000 (UNTOC, en sus siglas en inglés) que establece un concepto de criminalidad organizada en función del doble criterio de realización a través de un «grupo delictivo organizado» y de que se trate de un delito grave. Junto con aquellos a los que se refiere expresamente la Convención, reúnen esta calificación cualquier tipo de ilícito que esté sancionado en el plano interno con una pena superior a cuatro años (art. 2, a y b). Además, el Convenio contiene tres Protocolos que abordan dos tipos de tráfico ilícitos: el de personas y el de armas (Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños; Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y el Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones).

Un segundo bloque a tener en cuenta son los Convenios adoptados para luchar contra el tráfico de drogas, en el que destaca la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988. Este instrumento incluye una disposición dedicada al tráfico ilícito de drogas por mar (art. 17) que puede considerarse un desarrollo específico del art. 108 UNCLOS y que ha dado lugar a su vez desarrollos en el plano regional y bilateral que permiten concretar fórmulas de cooperación más avanzada, como el Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar de 1995. En este mismo ámbito sectorial se añaden otros Convenios relativos a otros tráfico como el de armas nucleares o bienes culturales que también son susceptibles de llevarse a cabo en el mar (Convención sobre protección física de los materiales nucleares de 1980 y la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, de 1970).

Se concluye así que el actual marco normativo internacional que regula los tráfico ilícitos en el mar a través de forma de criminalidad organizada adolece de un carácter disperso y fragmentado. Como ha sido puesto de manifiesto, tal fragmentación repercute muy negativamente en la efectividad de la prevención y la sanción de tales tráfico²³. En este sentido, hay que advertir que, si bien los documentos estratégicos de las principales armadas del mundo reconocen la importancia de luchar contra la delincuencia marítima y por ende contra los tráfico ilícitos por mar a través de estructuras de criminalidad organizada, en cambio, rara vez se refieren a los Instrumentos y medidas a adoptar en el plano legislativo²⁴.

No existe pues por el momento un instrumento normativo específico como podría ser un código internacional de crímenes marítimos en el que se contemple con carácter general y de forma holística las cuestiones que suscita la prevención y sanción de los

23 DE CONING, E., STOLSVIK, G., «Combating Organised at Sea: What Role for the United Nations Office on Drugs and Crime», *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2013, vol. 28, nº1, pp.10-11.

24 PERCY, *cit.*, p.22.

distintos tipos de tráfico ilícitos en el mar²⁵, y de forma muy relevante las concernientes al ejercicio de la jurisdicción²⁶. Resulta claro que un objetivo deseable en el horizonte 2050 sería la adopción de un Tratado internacional sobre criminalidad organizada en el mar que incluya la problemática concreta que suscitan los tráficos ilícitos. La negociación de un Tratado de esta naturaleza podría llevarse en el marco de las Naciones Unidas bajo la iniciativa de la Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el delito (UNODC, en sus siglas en inglés), en función del papel de líder mundial de esta entidad en la lucha contra las drogas ilícitas y la criminalidad internacional que se concreta en una dilatada experiencia en el análisis de todo tipo de delincuencia marítima y en el desarrollo de proyectos de ámbito regional y nacional destinados a combatirla²⁷.

No obstante, un segundo escenario a tener en cuenta es que no se pueda llegar a adoptar un nuevo Tratado de esta naturaleza, escenario altamente posible en el horizonte 2050 si persisten a medio y largo plazo las actuales dificultades para la negociación de Tratados multilaterales sobre problemas globales. En el momento presente, tales dificultades se deben, entre otras razones, a una coyuntura internacional de cierto desconcierto debido a la imprevisibilidad de algunos de sus actores principales y su deriva hacia el unilateralismo. Se añade la tendencia de los Estados por dar preferencia a instrumentos de *soft law* que les permitan una mayor flexibilidad de actuación. Situados en este contexto, el objetivo principal deberá ser procurar la incorporación del mayor número de Estados a los instrumentos existentes, así como lograr su plena operatividad a través de la implementación en el plano regional y nacional²⁸. Es decir, se trataría de sacar todo el partido posible a los Instrumentos multilaterales y bilaterales ya existentes y asegurar que para el 2050 se hayan adoptado todas las medidas necesarias para que su plena efectividad. Nuevamente, hay que apuntar el papel que UNDOC puede desempeñar en esta tarea, ayudando a la implementación de los instrumentos existentes creando leyes modelos, asesorando a los Estados en la tipificación en el plano interno de los tráficos ilícitos y la criminalidad organizada en el mar, proporcionando ayuda y asesoramiento técnico, y facilitando la cooperación en la investigación y sanción de tales delitos²⁹.

25 MAKSEN, S., *Transportation of stowaways, drugs and contraband by sea from the Maghreb region: legal and policy aspects*, World Maritime University Dissertations, World Maritime University, 2007, p. 13.

26 PAPA STRAVIDIS, E., «EUNAVFOR MED Operation Sophia and Jurisdiction over Transnational Organized Crime at Sea», *QIL, Zoom-in* 30, 2016, p.23.

27 Para una visión general de las actividades de UNDOC ver <https://www.unodc.org/peruandecuador/es/nosotros/sobre-unodc.html>

28 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *Combating Transnational Organized Crime at Sea*, Issue Paper, 2013, p. 5.

29 DE CONING, STOLSVIK, *Combating Organised at Sea...*, cit., p.198.

Limitaciones y problemas del actual marco jurídico-internacional

El desarrollo de cualquiera de las dos opciones apuntadas requiere en todo caso del análisis previo del actual marco normativo. En efecto, un marco jurídico-internacional fragmentado y disperso como el descrito plantea toda una serie de problemas que dificultan y obstaculizan la efectividad de la prevención y sanción de los tráfico ilícitos que se llevan a cabo en el mar a través de estructuras de criminalidad organizada. En este sentido, una primera dificultad se deriva del hecho ya apuntado de que todas las actividades ilícitas en el mar llevadas a cabo por grupos de criminalidad organizada están muy relacionadas entre sí, ya que normalmente un mismo grupo criminal está implicado en una o más actividades delictivas, incluyendo algún tipo de tráfico ilícito. Por tanto, un problema inicial puede ser determinar cuál es la norma que resulta aplicable en cada caso concreto³⁰, teniendo en cuenta que los distintos instrumentos pueden llevar a distintas consecuencias desde el punto de vista del régimen de responsabilidad penal y sanciones³¹.

Un segundo problema que se ha detectado es el que suscita la escasa aplicación de la que está siendo objeto la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Llamada a ser el instrumento internacional más importante en la lucha contra la criminalidad organizada, la UNTOC está teniendo por el momento un grado de implementación mucho menor que el esperado y que no se corresponde con el número relativamente alto de Estados parte. Como se señala, estos han preferido por el momento adoptar legislaciones nacionales que les permitan el ejercicio de competencias extraterritoriales o el recurso a tratados bilaterales³². Esta situación se debe, entre otras razones, a elementos intrínsecos a la propia Convención tales como la indefinición del concepto de «criminalidad organizada» y el que este Instrumento esté más orientado a establecer mecanismos de cooperación que a resolver cuestiones de jurisdicción³³.

La solución de tales debilidades no parece fácil puesto que conllevaría una revisión de la Convención que no parece muy factible a medio y largo plazo. En cambio, otras

30 LING, C.W., «Maritime Crimes and the Problem of Crossborder Enforcement: Making the Most of Existing Multilateral Instruments», en ROACH, J. A., BECKMAN, R., (eds.), *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN: Prospects for Cooperation*, Edward Elgar, 2012, pp.212.

31 MAKSEN, *cit.*, p.12.

32 THE GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, UNTOC WATCH, «A 18 años de su adopción, ¿por qué la Convención de la ONU contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNTOC) aún no ha alcanzado su objetivo?», 20 Marzo, 2018, disponible en globalinitiative.net/adopted-18-years-ago-why-has-the-untoc-still-not-achieved-its-aim/.

33 BISOGNO, E., *Towards a Framework to Measure and Monitor Organized Crime, Illegal Economy and Illicit Financial Flows at Country Level*, 2016, p.5, disponible en https://hr.un.org/sites/hr.un.org/files/Sabbatical%202015%20-%20Enrico%20Bisogno%20-%20updated_o.pdf.

deficiencias, como la inexistencia de un órgano encargado de supervisar su aplicación o la escasez de los recursos para promover su implementación, sí podrían solventarse más fácilmente, tal como ponen de manifiesto las medidas ya adoptadas al respecto³⁴. En esta misma línea de problemas suscitados por la UNTOC, hay que referirse a la necesidad de reforzar la conexión entre tráficos ilícitos por mar-criminalidad organizada y los objetivos de desarrollo de la Agenda 2030, supliendo las debilidades del texto de la Convención con un planteamiento más holístico que tenga en cuenta las negativas consecuencias de este binomio para el desarrollo humano y la necesidad de actuar no sólo que el plano preventivo y sancionador sino también en todas las causas de pobreza y subdesarrollo que puedan estar en su raíz³⁵.

El tercer problema que identificamos tiene un alcance más general puesto que se deriva del sistema de gobernanza que se concluye del conjunto de instrumentos que resultan aplicables actualmente a los tráficos ilícitos por mar que se desarrollan a través de estructuras de criminalidad organizada. En este sentido, aunque es cierto que estamos ante un marco normativo disperso y fragmentado, ello no impide que exista interconexión entre los distintos instrumentos que lo componen. Así, tanto las disposiciones de los Protocolos a UNTOC como la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988 y sus desarrollos en el ámbito regional y nacional siguen el régimen marcado por el art. 110 de la Convención sobre Derecho del Mar. De misma manera, los Protocolos a UNTOC deben interpretarse de manera conjunta y siguiendo lo establecido por la Convención³⁶.

El sistema de gobernanza resultante, apoyándose en la soberanía de los Estados participantes, pivota fundamentalmente sobre el pleno respeto a las competencias del Estado del pabellón, como el Estado que resulta primeramente concernido en la medida que tales tráficos se desarrollan normalmente en los espacios marinos en los que resulta de aplicación el régimen de navegación en alta mar. En consecuencia, se da preferencia a una cooperación basada en el pleno respeto a las competencias del Estado del pabellón y por tanto a la necesidad de su previa autorización para el ejercicio por otros Estados de competencias de policía sobre sus buques. De la misma manera, cuando se trata del Estado ribereño, los instrumentos existentes favorecen la cooperación interestatal frente a la autorización del ejercicio de competencias de policía por otros Estados directamente en su territorio. Como se apunta, la base del

34 COUNSEL ON FOREIGN RELATIONS, *The Global Regime for Transnational Crime*, Report by International Institutions and Global Governance Program, June, 2013, disponible en <https://www.cfr.org/report/global-regime-transnational-crime>.

35 *Strengthening UN System Responses...cit.*, p. 3.

36 VLASSIS, V., «Overview of the Provisions of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and its Protocols», 119th International Training Course Visiting Experts' Papers, *Resource Material Series* nº 59, 2001, p.460.

sistema se encuentra por tanto en el presupuesto de que tales los Estados tienen que ejercer sus competencias jurisdiccionales de forma responsable y comprometida con los objetivos establecidos por el régimen multilateral al que responde cada uno de estos Instrumentos³⁷.

Sin embargo, este presupuesto no siempre se corresponde con lo que sucede en la práctica, de forma que se da lugar a una serie de disfuncionalidades. Una primera se deriva de los supuestos en los que se produce una dejación de funciones por parte del Estado del pabellón o del Estado ribereño, cuando estos no quieren o no están en condiciones de poder ejercer las competencias de policía que les corresponden. Tal es el caso de los llamados «pabellones de conveniencia», problema endémico del Derecho del Mar que, como es bien sabido, lastra la aplicación de UNCLOS. Para tener una idea de la dimensión del problema, se aporta el dato de que con carácter general aproximadamente un 60 % de todos los buques registrados tendrían pabellones de conveniencia³⁸. Y, en concreto, por relación a los tráfico ilícitos por vía marítima resulta conocida la utilización recurrente de mercantes con pabellones de conveniencia para el tráfico ilícito de drogas.

Ahora, sin embargo, se ha dado un paso más, puesto que la utilización de pabellones de conveniencia se ha extendido a los buques de pesca, ya que, tal como anticipamos, además de para actividades de pesca INDNR, los grupos de criminalidad organizada están recurriendo cada vez con más frecuencia a este tipo de embarcaciones para el tráfico de personas, drogas y armas. Varias circunstancias favorecen esta situación. Por una parte, hay que referirse al exceso de oferta de buques de pesca de segunda mano, pero la razón principal se encuentra en el escaso control del que estos buques son objeto y de las dificultades para su identificación debido a que no suelen constar en un registro internacional lo que facilita el cambio de nombre, registro y apariencia³⁹.

La tendencia de los grupos de criminalidad organizada es pues a registrar estos buques en Estados que no estén en condiciones de ejercer su jurisdicción penal y prevalecerse de la falta de transparencia a la hora de determinar la titularidad de su propiedad. Por esta razón, resulta preciso el reforzamiento del marco jurídico-internacional aplicable a los buques de pesca a través, de entre otras medidas, de las previstas en el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 y del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995. Además, uno de los principales retos cara al futuro es mejorar el intercambio de información y la cooperación entre agencias a nivel estatal y regional destinada a incrementar la capacidad de investigación sobre las actividades ilícitas de dimensión

37 LING, *cit.*, p.42.

38 PERCY, *cit.*, p.166.

39 DE CONING, STOLSVIK, *cit.*, p. 194.

transnacional en las que este tipo de buques puedan estar incurriendo. En el caso más frecuente de que se trate de Estados del pabellón que carezcan de los recursos necesarios para poder ejercer de manera efectiva su jurisdicción sobre estos buques, será preciso proporcionales ayuda financiera y técnica para que puedan cumplir adecuadamente sus obligaciones internacionales⁴⁰.

Una segunda cuestión relativa también a la obligación de respetar las competencias del Estado del pabellón se plantea a propósito del ejercicio por parte de otros Estados de medidas de policía que tengan como objetivo la represión de actividades de criminalidad organizada dedicada a tráfico ilícito en los espacios marinos en los que rige la libertad de navegación. Ante las dificultades que puede implicar la revisión del art. 110 UNCLOS, parece más adecuado seguir desarrollando las posibilidades que abre esta disposición a través de la cláusula de apertura que supone permitir que el derecho de visita se fundamente, además de en los supuestos en ella expresamente previstos, en el ejercicio de las facultades conferidas por un tratado. La práctica existente en materia de tráfico de drogas ofrece algunas soluciones cuyo uso podría extenderse y ampliarse a otro tipo de tráfico por mar. Este es el caso de los Tratados que permiten ejercer el derecho de visita sin necesidad de previa autorización (como el Tratado entre España e Italia de 1990) o los llamados Acuerdos híbridos que son aquellos que, requiriendo la previa autorización del Estado del pabellón, contienen disposiciones que permiten presumir el consentimiento pasado un determinado lapso (como es el caso de los Acuerdos suscritos por los EE. UU. con algunos Estados caribeños y de América Latina)⁴¹. Como se ha señalado, el recurso a este tipo de acuerdos híbridos para reprimir los tráfico ilícito por mar podría servir como un modelo que permita un equilibrio entre la soberanía del Estado ribereño y el interés legítimo de la Comunidad internacional en combatir el crimen organizado en el mar⁴².

En todo caso, el ejercicio de competencias de jurisdicción por los Estados que no tengan el pabellón del buque requiere que éstos previamente hayan establecido su competencia en el doble plano legislativo (*prescriptive*) y ejecutivo (*enforcement*). Es aquí donde se pone de manifiesto la necesidad de implementar adecuadamente los instrumentos convencionales existentes por los Estados parte, incorporando la sanción de los tráfico ilícito por mar en la legislación interna y adoptando medidas para el ejercicio de la jurisdicción extraterritorial a través de la aplicación de las cláusulas normalmente facultativas que a tal efecto recogen la mayoría de estos instrumentos. En el plano global, hay que promover el apoyo que pueda proporcionar UNDOC a través del asesoramiento técnico y la confección de leyes modelo.

40 «Transnational Organized Crime in the Fishing Industry», *cit.*, p.133.

41 PROELS A./HOFMAN, T., «Law of the Sea and Transnational Organised Crime» en *International Law and Transnational organised Crime*, *op.cit.*, pp. 439.

42 *Ibidem*, p. 447.

Nuevos ámbitos de actuación a explorar en el horizonte 2050

Como complemento a las opciones avanzadas sobre cómo seguir avanzando cara al futuro en la lucha contra tráfico ilícitos por mar que se desarrollan a través de estructuras de criminalidad organizada, hay que hacer referencia a una serie de nuevos desarrollos y mecanismos de actuación en el ámbito de la seguridad marítima que pueden servir para mejorar la capacidad de actuación contra este tipo de delincuencia marítima⁴³. El reto en el horizonte 2050 será orientarlos hacia la represión y sanción de tales tráfico, aprovechando las potencialidades que ofrecen y corrigiendo las disfuncionalidades que en estos momentos impiden que se utilicen con estos fines.

Con este objetivo, en el ámbito de la inteligencia, hay que recordar en primer lugar la puesta en marcha de una serie de mecanismos destinados a generar información sobre el entorno de seguridad marítima, entre los que destacan los llamados *Maritime Domain Awareness* (MDA) o *Maritime Situational Awareness* (MSA). Como se ha señalado, se trata de sistemas que permiten la recogida de un espectro muy amplio de datos generados, entre otros, por los sistemas de trazabilidad de buques (como los *Automated Identification Systems*); la vigilancia llevada a cabo a través del reconocimiento aéreo y/o las patrullas navales; los sistemas de satélite; y los datos de agencias nacionales e internacionales con competencias en materia de seguridad marítima, incluyendo autoridades portuarias, aduaneras y policiales⁴⁴. El desarrollo de este tipo de mecanismos requiere una intensificación de la cooperación entre los actores civiles y militares, y las armadas y cuerpos con competencias policiales que normalmente son bastante reacios a compartir la información. Por tanto, en el horizonte 2050 un objetivo debería ser seguir avanzando en la eliminación de las trabas que actualmente existen para el intercambio de información tanto en el plano nacional como internacional.

En segundo lugar, se constata la configuración de nuevos mecanismos organizativos como el *Contact Group on Piracy off the Coast of Somali* (CGPCS), un ejemplo de organización informal basada en un principio de inclusión en vez de en el de representatividad. Tales entidades agrupan a un conjunto heterogéneo de actores, incluyendo Estados, organizaciones internacionales, asociaciones empresariales, *think-tanks* y representantes civiles y militares. Por el momento están operando en el ámbito de la piratería pero podría extender su ámbito de actividad al de los tráfico ilícitos (por ejemplo el Código de conducta de Djibuti que ha incorporado a su ámbito de aplicación la pesca ilegal y el tráfico de personas).

43 Seguimos en este punto a BUEGER, C., EDMUNDS, T., «Beyond Seablindness: a New Agenda for Maritime Security Studies», *International Affairs*, vol. 93, 2017, nº6, pp. 1293–1311.

44 BUEGER, C., *Effective Maritime Domain Awareness in the Western Indian Ocean*, Policy Brief, Institute for Security Studies, June 2017.

Lo mismo cabría decir de las operaciones internacionales multifuncionales en el ámbito de la seguridad marítima que se han desplegado para prevenir el tráfico de armas de destrucción masiva, actividades terroristas y o de piratería pero que han ido ampliando su mandato y gama de operaciones para incluir labores de patrullaje, vigilancia y detención. Por el momento, este tipo de operaciones también suele ser también reticente a implicarse en la lucha contra los tráficos ilícitos por mar a través de estructuras de criminalidad organizada, principalmente por los problemas que se plantean para el ejercicio de la jurisdicción y posterior sanción de los detenidos. No obstante, ya hay algún precedente como el de la operación EUNAVFORMED SOPHIA, cuyo mandato se centra en la lucha contra el tráfico de seres humanos en el Mediterráneo⁴⁵. En el horizonte 2050 habrá que tener en cuenta el papel que tales operaciones pueden desempeñar para la represión de tales tráficos, llevando a cabo un análisis de las cuestiones que suscita la práctica existente y clarificando los aspectos en materia de jurisdicción⁴⁶.

Finalmente hay que hacer también referencia a las actividades de capacitación (*capacity building*) que se están llevando en distintos escenarios geográficos con el apoyo de Organizaciones internacionales como la Unión Europea o la Unión Africana. La continuidad de tales programas resulta esencial para dar efectividad al sistema establecido por el Convenio sobre el Derecho del Mar y que tanto los Estados del pabellón como los ribereños estén en condiciones de ejercer adecuadamente sus funciones de control y sanción en los correspondientes espacios marinos.

Conclusiones

- El tándem formado por los tráficos ilícitos por mar y la criminalidad organizada continuará siendo una de las principales amenazas a la seguridad marítima a escala global en el horizonte 2050, cuyas consecuencias sobre la estabilidad política, el desarrollo económico y la paz social seguirán padeciéndose a nivel nacional y regional. Es más, lejos de reducirse, sus dimensiones y alcance se incrementarán en las próximas décadas debido a que la permanencia de elementos de desestabilización política y social en distintas zonas del planeta dará lugar a que tales tráficos sigan siendo a la vez causa y resultado de conflictos. Por su parte, la progresión en los avances tecnológicos contribuirá a fortalecer la capacidad operativa de los grupos criminales que se dedican a este tipo de delitos. De la misma manera, se agudizarán las tendencias hacia la interrelación entre tráficos ilícitos y otros tipos de crímenes marítimos, como el terrorismo y la piratería, y proseguirán los procesos de diversificación de los tráficos ilícitos

45 <http://www.emad.mde.es/MOPS/I8o-UE-EUNAVFOR-MED-SOPHIA/>.

46 PAPA STRAVIDIS, *cit.*, p.22 y ss.

de un mismo grupo de criminalidad organizada, así como la flexibilidad de los modus operandi delictivos. Desde un punto de vista geográfico, aun partiendo de la vulnerabilidad que seguirán teniendo asociados los llamados *geographic blind spots*, hay que destacar el aumento del riesgo de intensificación de los tráfico ilícitos a través del Atlántico debido a las conexiones entre los grupos de criminalidad organizada de Centro América, América del Sur y África Occidental

- Desde la perspectiva jurídico-internacional a la que responde el enfoque de este trabajo, el reto de mayor calado que se presenta para la prevención y sanción de los tráfico ilícitos por mar a través de grupos de criminalidad organizada es el que representan las debilidades de la que adolece la actual regulación internacional debido a su carácter disperso y fragmentado. Dos opciones no excluyentes parecen posibles. Una consistiría en la negociación, en el marco de Naciones Unidas y bajo la iniciativa de la Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el delito, de un Tratado global de crímenes marítimos que pudiera ser aplicado para cualquier tipo de tráfico desarrollado por grupos de criminalidad organizada. Una segunda opción, en cierta manera complementaria, pero en todo caso independiente, es seguir avanzando en la incorporación del mayor número de Estados posibles a los instrumentos existentes y en su plena implementación en el plano regional y nacional.
- En todo caso, ambas opciones conllevan un análisis previo y detallado de las debilidades del actual marco normativo, entre las que destaca, en primer lugar, la escasa aplicación de la que está siendo objeto la UNDOC. Por lo que respecta al Derecho del Mar, se añaden los problemas que generan las dificultades a las que se enfrentan o la falta de voluntad de muchos Estados para cumplir con las obligaciones que la Convención sobre el Derecho del Mar atribuye al Estado del pabellón o al Estado ribereño. En este sentido, el problema endémico de los pabellones de conveniencia se ha extendido también a los buques de pesca que se utilizan cada vez con más frecuencia para el tráfico de personas, drogas y armas. La mejora de los mecanismos de control y registro de este tipo de embarcaciones constituye claramente un reto en el horizonte 2050. Resulta también necesario seguir desarrollando las posibilidades de cooperación que el art. 110 UNCLOS ofrece por vía convencional a través de fórmulas como los Acuerdos que permiten flexibilizar la obtención de la autorización del Estado del pabellón, así como la plena utilización de las cláusulas convencionales que permiten asumir el ejercicio extraterritorial de la jurisdicción en el caso de tráfico ilícitos por mar.
- Finalmente, hay que tener en cuenta que el marco normativo vigente no cierra otras posibles vías de actuación. Así lo ponen de manifiesto las posibilidades abiertas por nuevas vías que se están utilizando en relación con determinados crímenes marítimos como la piratería o el terrorismo. Tal es el caso de los

mecanismos para generar información, el recurso a Códigos de buena conducta en los que participan los distintos actores implicados o el despliegue de operaciones internacionales bajo el paraguas de organizaciones internacionales y coaliciones de Estados. El reto está en aprovechar las potencialidades de todas estas experiencias para aplicarlas en el caso de los tráficos ilícitos que grupos de criminalidad organizada seguirán desarrollando en el mar.

*Isabel Lirola Delgado**

* Trabajo realizado en el marco de la ejecución del Proyecto de investigación «España ante los nuevos retos de la seguridad marítima: Instrumentos y estrategias en el marco internacional, europeo y peninsular» (DER2016-78272-R), financiado por la Agencia Estatal de Investigación dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación orientada a los Retos de la Sociedad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Bibliografía

- AFRICAN UNION, 2012, *Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 Aim Strategy)*, version 2012,
- BISOGLIO, E., *Towards a Framework to Measure and Monitor Organized Crime, Illegal Economy and Illicit Financial Flows at Country Level*, 2016, p.5, disponible en https://hr.un.org/sites/hr.un.org/files/Sabbatical%202015%20-%20Enrico%20Bisoglio%20-%20updated_o.pdf.
- BUEGER, C., *Effective Maritime Domain Awareness in the Western Indian Ocean*, Policy Brief, Institute for Security Studies, June 2017.
- BUEGER, C., EDMUNDS, T., «Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies», *International Affairs*, vol. 93, 2017, n°6, pp. 1293–1311.
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea*, 2014.
- COUNSEL ON FOREIGN RELATIONS, *The Global Regime for Transnational Crime*, Report by International Institutions and Global Governance Program, June, 2013, disponible en <https://www.cfr.org/report/global-regime-transnational-crime>.
- DE CONING, E., STOLSVIK, G., «Combating Organised at Sea: What Role for the United Nations Office on Drugs and Crime», *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2013, vol. 28, n°1, pp.139-204.
- EDWARDS, C., JEFFRAY, C., «The Growing Nexus between Terrorism and Organized Crime in the Atlantic Basin», *Dark Networks in the Atlantic Basin Emerging Trends and Implications for Human Security*, HAMILTON, D. (ed.), Center for Transatlantic Relations Paul H. Nitze School of Advanced International Studies Johns Hopkins University, 2015
- EUROPOL, *Exploring tomorrow's organised crime*, 2015, p.34, disponible en <https://www.europol.europa.eu/publications-documents/exploring-tomorrow%E2%80%99s-organised-crime>.
- FELTES, T., HOFMANN; R., «Transnational Organised Crime and its Impacts on States and Societies», en HAUCK, P. / PETERKE, S., *International Law and Transnational organised Crime*, Oxford University Press, 2016, pp.42-63.
- GENEVA CENTER FOR SECURITY POLICY, THE INSTITUTE FOR FOREIGN POLICY ANALYSIS, *A Comprehensive Approach to Combat Illicit Trafficking*, June, 2010, p. 7, disponible en <https://www.sipri.org/sites/default/files/United-States-4-IFPA-GCSPTraffickingReport.pdf>.

GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de seguridad marítima nacional*, 2013.

LING, C.W., «Maritime Crimes and the Problem of Crossborder Enforcement: Making the Most of Existing Multilateral Instruments», en ROACH, J. A., BECKMAN, R., (eds.), *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN: Prospects for Cooperation*, Edward Elgar, 2012, pp.207-232.

MAKSEN, S., *Transportation of stowaways, drugs and contraband by sea from the Maghreb region: legal and policy aspects*, World Maritime University Dissertations, World Maritime University, 2007.

MAZZITELLI, A. «El desafío de las drogas, el crimen organizado y el terrorismo en África Occidental y Central», *ARI*, nº43/2006.

MAY, Channing, *Transnational Crime and The Developing World*, Global Financial Integrity, 2017, p.5, disponible en <http://www.gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>.

NACIONES UNIDAS,

- Asamblea General, Resolución 65/37, «Los océanos y el derecho del mar», *Doc. / RES/65/37*, 7 de diciembre de 2010
- Consejo Económico y Social, Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal, Res 20/5, «Medidas para combatir el problema de la delincuencia organizada transnacional en el mar», *Doc E/CN.15/2011/L.15/Rev.1*, 14 de abril de 2011
- Informe del Secretario General sobre el tráfico y los movimientos transfronterizos ilícitos, *Doc. S/2012/777*, 19 de octubre de 2012, párr.4
- Informe del Secretario General «Los océanos y el derecho del mar», *Doc. A/72/70/Add.1*, 6 de septiembre de 2017

NATIONAL INTELLIGENCE COUNCIL, *Global Trends. Paradox of Progress*, January 2017

PAPASTRAVIDIS, E., «EUNAVFOR MED Operation Sophia and Jurisdiction over Transnational Organized Crime at Sea», *QIL, Zoom-in 30*, 2016, pp.19-34.

PERCY, S., «Maritime Crime and Naval Response», *Survival*, vol. 58, 2016, nº3, pp.155-186.

PROELS A./HOFMAN, T., «Law of the Sea and Transnational Organised Crime» en HAUCK, P. / PETERKE, S., *International Law and Transnational organised Crime*, Oxford University Press, 2016, pp.422-447.

THE GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL CRIME, *Strengthening UN System Responses to Organised Crime*, Policy Note, 2017, p.3, disponible en <http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/06/Global-Initiative-Strengthening-the-UN-System-Response-to-Organised-Crime-June-2017-.pdf>.

- A 18 años de su adopción, ¿por qué la Convención de la ONU contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNTOC) aún no ha alcanzado su objetivo?», 20 Marzo, 2018, disponible en globalinitiative.net/adopted-18-years-ago-why-has-the-untoc-still-not-achieved-its-aim/.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, «Emerging crimes» en www.unodc.org/unodc/en/organized-crime/intro/emerging-crimes.html.

- *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, 17 June 2010, p. 40, disponible en: <http://www.refworld.org/docid/4cad7f892.html>.

- *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry, Focus on: Trafficking in Persons Smuggling of Migrants Illicit Drugs Trafficking*, 2011.

- *Combating Transnational Organized Crime at Sea*, Issue Paper, 2013.

- *The Drug Problem and Organized Crime, Illicit Financial Flows, Corruption and Terrorism*, World Drug Report 2017.

VLASSIS, V., «Overview of the Provisions of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and its Protocols», 119th International Training Course Visiting Experts' Papers, *Resource Material Series* n° 59, 2001.

The logo for the Instituto Español de Estudios Estratégicos (ieee.es) is centered within a white rounded rectangle with a blue border and a subtle drop shadow. The text 'ieee.es' is displayed in a bold, lowercase sans-serif font, with 'ieee' in black and '.es' in blue. Below this, the full name 'Instituto Español de Estudios Estratégicos' is written in a smaller, black, lowercase sans-serif font.

ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos