

**FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS**



**ZIENTZIA
JURIDIKOEN
FAKULTATEA**

TRABAJO FIN DE GRADO

EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PIRATERÍA EN EL MAR

Daniel Grafulla Cumba

DIRECTOR

Unai Belintxon Martín

Pamplona

18 de Mayo de 2022

AGRADECIMIENTOS.

Deseo transmitir mis más sinceros agradecimientos a todos aquellos que me han acompañado a lo largo de esta maravillosa etapa de mi vida que ha sido el grado en Derecho, y en particular,

A Unai, por hacerme disfrutar tanto en esas dos asignaturas de tercero y por haberme guiado magistralmente durante la elaboración de este trabajo de fin de grado. Por toda tu atención, especialmente en aquel verano de 2021, y por darme la oportunidad de redactar y publicar mis primeras páginas.

A mi familia. A mi padre, por ser el espejo en el que me miro todos los días. Yo estudio Derecho pero tú dominas las leyes más antiguas todavía hoy vigentes, las de la física. A mi madre, por ser mi ángel de la guarda. No existen palabras para describir todo lo que has hecho por mí. A Mario, por ser el mejor hermano que alguien pudiera desear y por tener el alma más pura de este planeta.

A Jon, por seguirme en todas mis locuras, por insensatas o extravagantes que estas fueran. Jamás hubiera podido imaginar un compañero y amigo mejor que tú. Por conquistar el mundo conmigo y por esos bocadillos de tortilla en la cafetería.

A Adriana, por estar ahí siempre que este tafallés anda solo y perdido por el campus. Espero que cuando todo esto acabe sigamos yendo a comer fideos con asiduidad. Por acordarte de mí siempre y por volverme loco de vez en cuando.

A Joseba, por poner algo de cordura, sentido común y sensatez cuando nadie más lo hace. Por haber sido capaz de aguantarnos durante estos cuatro años y por todas esas angustias. No todo va a ser el fútbol.

A Miguel, por ser aquel con el que desearía trabajar el resto de mi vida codo con codo. Por todos esos momentos en la cafetería en las horas libres y por todas y cada una de nuestras paranoias. Estoy convencido de que te acabarás convirtiendo en el jurista de reconocido prestigio que mereces ser.

A Julen, porque todas y cada una de nuestras conversaciones son extremadamente placenteras. Nunca pensé que pudiera existir alguien con tantos gustos y aficiones similares a los míos. Por ser el mejor Mariscal que Napoleón pudiera tener.

A Laura, por quererme a pesar de todo y por soportar todos mis desvaríos y tonterías a lo largo del grado. Nunca pensé que te convertirías en alguien tan importante y especial para mí, y sin embargo, ahora no concibo estos cuatro años sin ti. Por buscarme siempre con la mirada y por hacerme sacar lo mejor de mí.

A Mariana, por brillar con luz propia y por toda la ayuda que me has prestado a lo largo de estos años sin pedir nada a cambio. Por sonreírme siempre, por creer en mí y por ser la mejor compañera de piso y amiga que un tafallés perdido en Austria pudiera desear. Por todos esos maravillosos momentos juntos en Praga, Bratislava, Liubliana, Viena y Salzburgo, y por supuesto, también aquí, en Navarra. Sin ti nada hubiera sido igual.

A Ainhoa, por significar tanto en tan poco tiempo y por la larga lista de gustos y aficiones que tenemos en común. Por esas hermosas palabras que eres capaz de arrancarle a la pluma y plasmar en el

papel y por preocuparte siempre tanto por mí. Por todas aquellas magníficas tardes de invierno en Salzburgo y por ser mi hermana.

A Leire, por adivinar siempre lo que pienso con antelación y por tu devastadora sinceridad. Pensaba que el último semestre no me iba a deparar nuevas sorpresas pero afortunadamente me equivocaba y haberte conocido ha sido un estupendo regalo de fin de carrera. Por todos tus consejos y por los años que vienen, porque esto no se termina aquí.

Al resto de compañeros que me han acompañado estos cuatro años: Naiara, Victoria, María, Christian, Aimar, Martín, Aitana, Josu, Rodrigo, Blanca, Irati, Eva, Mikel, Dani, Marisa, Julen, Lucía, Marta, Adriana, ...

A todas esas maravillosas personas que conocí en esa maravillosa oportunidad llamada Erasmus: Iciar, Paula, Mireia, Gerard, Sunita, Celia, Elena, Marta D., Isabel, María, Andrea y Marta C.

Y por supuesto, a mis amigos de Tafalla, a Irache, a Itsaso, a Prithvi, a Naroa, a Sergio, a Ainhoa, a Alba, a Andrea, a Zuriñe, a Renzo y a Javier, por ser tan maravillosos y por estar siempre ahí. Siempre estaréis en mi corazón allá donde vaya, gracias.

Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo. Arquímedes.

RESUMEN.

La piratería marítima no es, como pudiera parecer, un fenómeno de tiempos pasados y remotos. Al contrario, la piratería está más que presente en la actualidad y todos los años se registran más de un centenar de ataques que comprometen la libertad de navegación de los mares y el comercio mundial. Así, en este estudio abordaremos todas las cuestiones jurídicas subyacentes en el ámbito de la piratería, señalando tanto sus ventajas como sus inconvenientes. Partiendo del concepto internacional de piratería y toda la problemática que de él se deriva, examinaremos el régimen jurídico de este acontecimiento desde la óptica del Derecho internacional, del Derecho penal y del Derecho privado, tanto desde una perspectiva interestatal como nacional. De esta forma, determinaremos la eficacia y adecuación de estos mecanismos jurídicos de acuerdo con la finalidad para la que fueron concebidos; la represión de la piratería.

PALABRAS CLAVE: Piratería marítima, derecho de apresamiento, competencia judicial internacional, cooperación internacional, seguridad marítima.

ABSTRACT.

Maritime piracy is not, as it might seem, a phenomenon of bygone and remote times. On the contrary, it is more than present today, and every year more than a hundred attacks that compromise the freedom of navigation of the seas and world trade are registered. Therefore, in this study we will address all the underlying legal issues in the field of piracy, pointing out its advantages and disadvantages. Starting from the international concept of piracy and all the problems that derive from it, we will examine the legal framework of this incident from the perspective of international Law, criminal Law and private Law, both from an interstate and national point of view. In this way, we will determine the effectiveness and adequacy of these legal mechanisms for the purpose for which they were conceived; the repression of piracy.

KEYWORDS: *Maritime piracy, right of seizure, international jurisdiction, international cooperation, maritime security.*

Índice.

ABREVIATURAS.	13
I. INTRODUCCIÓN A LA PIRATERÍA: CONTEXTO HISTÓRICO, SOCIAL Y ECONÓMICO.	15
II. EL CONCEPTO DE PIRATERÍA.	19
1. El Concepto de Piratería en la CONVEMAR y Críticas de la Doctrina.....	20
1.1 El elemento espacial, alta mar.....	20
1.2 Las conductas de la piratería.	25
1.3 El elemento subjetivo, el “propósito personal”.....	25
1.4 El requisito de los dos buques o “ <i>Two-Ship-Requirement</i> ”.	28
2. Distinción entre la piratería y otras figuras jurídicas.	31
2.1 El motín.....	31
2.2 La insurgencia.	33
2.3 El terrorismo marítimo.	35
2.4 El robo a mano armada contra buques.	38
2.5 El corso marítimo.	39
3. La piratería como delito internacional de <i>Ius Cogens</i>	42
4. El delito de piratería en el mundo y su relación con el concepto de piratería de la CONVEMAR.....	43
5. El delito de piratería en España.	45
III. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PIRATERÍA.....	47
1. Pérdida o conservación de la nacionalidad del buque pirata.	48
2. El régimen de apresamiento de un buque pirata.	51
2.1 El ámbito espacial del apresamiento.	51
2.2 Buques susceptibles de apresamiento.	54
2.3 Buques autorizados para proceder al apresamiento de buques piratas.....	56
2.4 Cómo ha de efectuarse el apresamiento: procedimiento, límites y uso de la fuerza.	56
3. Competencia judicial internacional para enjuiciar la piratería.	62

3.1 El principio de jurisdicción del Estado del pabellón o principio de territorialidad	63
3.2 El principio de justicia o jurisdicción universal y la piratería.....	63
3.3 La conjugación de los principios de jurisdicción del Estado del pabellón y de justicia universal.....	66
3.4 La jurisdicción sobre la piratería en el mar territorial y el caso particular de Somalia.....	67
3.5 La jurisdicción de los tribunales españoles sobre la piratería.	69
3.6 El alcance de la jurisdicción de los tribunales franceses sobre la piratería.....	73
3.7 La jurisdicción universal alemana sobre la piratería: el caso del buque MV “Taipan”.	74
3.8 La jurisdicción sobre la piratería en otros Estados.....	76
3.9 La renuncia a ejercer jurisdicción sobre la piratería en casos de apresamiento.	78
3.10 Un tribunal internacional como solución a la problemática de la competencia judicial internacional sobre la piratería.	82
4. Ley Aplicable en el Enjuiciamiento de la Piratería.	85
IV. LA RESPUESTA GLOBAL CONTRA LA PIRATERÍA Y SU MARCO JURÍDICO.	86
1. Las Resoluciones de Naciones Unidas para combatir la piratería en Somalia.	86
1.1 Los antecedentes; las Resoluciones 1676 (2006), 1801 (2008) y 1814 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.....	86
1.2 La Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas; autorización a terceros Estados a intervenir en las aguas somalíes para reprimir la piratería.....	88
1.3 La Resolución 1838 (2008); la exhortación al despliegue militar y la autorización al uso de la fuerza.	91
1.4 Las Resoluciones 1844 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008). La prórroga a la autorización para intervenir en las aguas somalíes y otras medidas.	92
1.5 Las Resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la piratería somalí a partir del año 2009.	94
1.6 El Informe del Secretario General de 26 de julio de 2010.	96
1.7 El Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas como base jurídica de las resoluciones del CSNU sobre la piratería en Somalia.....	98

1.8 Consecuencias de la actitud de Naciones Unidas frente a la piratería en Somalia.....	100
1.9 La respuesta de Naciones Unidas ante la piratería en el Golfo de Guinea y su comparativa con el caso de Somalia.	101
2. La postura de la OMI frente a la piratería.....	102
3. La respuesta de la Unión Europea; la EU NAVCO y la operación “Atalanta”. ...	105
3.1 Los medios de los que dispone la UE para combatir la piratería.	105
3.2 La Acción Común 2008/749/PESC, la EU NAVCO, Célula de Coordinación de la UE.....	108
3.3 La Acción Común 2008/851/PESC, la EU NAVFOR, operación “Atalanta”. 109	
3.4 Los acuerdos entre la UE y terceros Estados para la entrega y enjuiciamiento de piratas.	112
4. Las operaciones de la OTAN para reprimir la piratería en las aguas del Cuerno de África.	116
5. La respuesta de la Unión Africana.....	118
6. El Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia.	118
V. LA PIRATERÍA DESDE LA ÓPTICA DEL DERECHO PRIVADO.....	120
1. La piratería como causa de fuerza mayor y la responsabilidad de las partes del contrato de transporte.....	120
2. La responsabilidad en el cambio de ruta de un buque motivado por el riesgo de piratería y el asunto del buque “Triton Lark”.	123
3. Los seguros contra la piratería.	124
4. Las empresas privadas de seguridad en la protección de buques contra la piratería.	126
4.1 La normativa internacional sobre seguridad privada y su aplicación al ámbito de la piratería.....	126
4.2 Responsabilidad internacional y competencia judicial internacional sobre los actos perpetrados por las entidades de seguridad privada.....	129
4.3 La normativa en materia de seguridad privada en España.	129
VI. CONCLUSIONES.....	130
1. Conclusiones sobre el concepto de piratería.	130
1.1 La problemática que se deriva del concepto de piratería.	130

1.2 Soluciones propuestas.	131
2. Conclusiones sobre el derecho de apresamiento.....	132
3. Conclusiones sobre la competencia judicial internacional en el enjuiciamiento de la piratería.	133
3.1 La problemática en la jurisdicción sobre la piratería.	133
3.2 Soluciones propuestas.	133
4. Conclusiones sobre el marco jurídico de la respuesta global contra la piratería. .	134
4.1 El marco jurídico creado por Naciones Unidas para enfrentar la piratería.	134
4.2 La respuesta de la OMI, la UE y la OTAN frente a la piratería.	135
5. Conclusiones sobre los retos de la piratería en el ámbito del Derecho privado. ..	135
VII. BIBLIOGRAFÍA.	136
VIII. JURISPRUDENCIA.	143
1. Jurisprudencia española.	143
1.1 Tribunal Constitucional.....	143
1.2 Tribunal Supremo.....	144
1.3 Audiencia Nacional.	144
1.4 Juzgado Central de Instrucción.	145
2. Jurisprudencia europea.....	145
2.1 Tribunal de Justicia de la Unión Europea.	145
3. Jurisprudencia de Tribunales internacionales.	145
3.1 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.	145
3.2 Tribunal Permanente de Justicia Internacional.	146
4. Jurisprudencia belga.	146
4.1 Corte de Casación.....	146
5. Jurisprudencia estadounidense.....	147
5.1 Corte Suprema.....	147
5.2 Tribunales de Apelación.....	147
5.3 Tribunales de Distrito.....	147
6. Jurisprudencia alemana.	148

6.1 Tribunal de Distrito de Hamburgo.	148
7. Jurisprudencia británica.	148
7.1 Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales.	148
8. Jurisprudencia de Tribunales arbitrales.	148
8.1 Tribunales arbitrales constituidos a efectos del Anexo VII de la CONVEMAR.	148
8.2 Asociación de Árbitros Marítimos de Londres.	148
IX. NORMATIVA.	148
1. Normativa española.	148
2. Normativa europea.	149
2.1 Tratados constitutivos.	149
2.2 Reglamentos.	149
2.3 Decisiones.	150
2.4 Acciones comunes.	151
2.5 Acuerdos entre la UE y terceros Estados.	151
3. Normativa internacional.	152
3.1 Tratados internacionales.	152
3.2 Proyectos de Tratados internacionales.	154
3.3 Textos no vinculantes.	154
4. Normativa de Naciones Unidas.	154
4.1 Resoluciones del CSNU.	154
5. Normativa de la OMI.	157
5.1 Circulares del Consejo de la OMI.	157
5.2 Resoluciones de la Asamblea de la OMI.	158
5.3 Circulares del Secretario General de la OMI.	159
5.4 Códigos de Conducta promovidos por la OMI.	159
5.5 Otras.	159
6. Normativa de otros Estados.	159
6.1 Normativa francesa.	159

6.2 Normativa estadounidense.	160
6.3 Normativa italiana.	160
6.4 Normativa británica.	160
6.5 Normativa de otros Estados.	160
7. Normativa de la Unión Africana.	161

ABREVIATURAS.

AN.	Audiencia Nacional.
CC.	Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
CNUAM.	Convención de las Naciones Unidas sobre Alta Mar, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958.
Convenio SUA.	Texto refundido del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, hechos en Roma el 10 de marzo de 1988, y el Protocolo de 2005 relativo al Convenio hecho en Londres el 14 de octubre de 2005.
CONVEMAR.	Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.
CP.	Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
CSNU.	Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.
DOUE.	Diario Oficial de la Unión Europea.
EUCAP NESTOR.	<i>European Union Capacity Building Mission in Somalia.</i> Misión de la Unión Europea de Creación de Capacidad en Somalia.
EU NAVCO.	<i>European Union Naval Coordination Action.</i> Acción de Coordinación Naval de la Unión Europea.
EU NAVFOR.	<i>European Union Naval Force Somalia.</i> Fuerza Naval de la Unión Europea en Somalia.
LN.M.	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

LPEMM.	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
OMI.	Organización Marítima Internacional.
ONG.	Organización no gubernamental.
OTAN.	Organización del Tratado del Atlántico Norte.
Pág./Págs.	Página/Páginas.
PESC.	Política Exterior y de Seguridad Común.
PESD.	Política Exterior de Seguridad y Defensa.
TC.	Tribunal Constitucional.
TFUE.	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, hecho en Lisboa el 13 de diciembre de 2007.
TIDM.	Tribunal Internacional de Derecho del Mar.
TJUE.	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
TS.	Tribunal Supremo.
TUE.	Tratado de la Unión Europea, hecho en Lisboa el 13 de diciembre de 2007.
UE.	Unión Europea.

I. INTRODUCCIÓN A LA PIRATERÍA: CONTEXTO HISTÓRICO, SOCIAL Y ECONÓMICO.

Es imposible definir una fecha exacta en la que datar el surgimiento de la piratería y sin embargo, sabemos que este fenómeno existe prácticamente desde el mismo momento en el que los seres humanos construyen sus primeras embarcaciones y las utilizan para viajar y comerciar entre ellos. De hecho, ya en las Cartas de Amarna¹, que datan del XIV siglo a.C., podemos encontrar la que es considerada una de las primeras referencias en la historia a la piratería² en la correspondencia que mantuvieron el Rey Rib-Hadda de la antigua ciudad fenicia de Biblos y el Faraón egipcio Akenatón. Así, el primero se lamentaba ante el segundo de que los buques de los ciudadanos de Arwada habían interceptado unos navíos de guerra fenicios, los habían capturado y se habían hecho con la carga de los mismos, y no contentos con esto, incluso se habían atrevido a atacar y saquear poblaciones costeras³.

Desde entonces, la piratería se convertiría en un fenómeno habitual y extendido en las cálidas aguas del Mar Mediterráneo, y muchos pueblos la adoptaron como una forma de vida más. En la antigua Grecia, el derecho de gentes helénico consideraba la piratería como una práctica despreciable e ilícita cuando no se había declarado una guerra en el mar⁴, aunque esto no impidió a las ciudades-estado helénicas recurrir a ella según sus intereses. Así, la polis griega de Esparta, sumida en la Guerra de Corinto (395 a 386 a.C), promovió los actos de piratería perpetrados por los habitantes de la Isla de Egina, en el Golfo Sarónico, que saqueaban las costas del Ática y minaban el comercio ateniense⁵. También los quinquerremes romanos hubieron de enfrentarse a la piratería, siempre aprovechando la más mínima oportunidad para atormentar las rutas comerciales en el *Mare Nostrum*. De sobra es conocida la fama de los ilirios como piratas, que alcanzaron su máximo esplendor bajo el mando de la Reina Teuta y la tribu de los

¹ Tablilla EA 105 de las Cartas de Amarna.

² EMANUEL, J.P. *Naval Warfare and Maritime Conflict in the Late Bronze and Early Iron Ages*. Brill Academic Pub, Culture and History of the Ancient Near East, Ancient Warfare Series, Vol. 2, 5 de noviembre de 2020, págs. 73 y ss.

³ Véase la traducción al inglés de la tablilla EA 105 en MORAN, W.L. *The Amarna Letters*. The Johns Hopkins University Press, 1992, págs. 178 y ss.

⁴ FORNIS VAQUERO, C. “Egina y la piratería sobre el Ática en la Guerra de Corinto (395-386 a.C.)”, en *Revista de Historia Naval*, núm. 101, 2008, pág. 10.

⁵ FORNIS VAQUERO, C. *op. cit.*, nota 4, pág. 9 y ss.

ardiaeos, amenazando el tráfico comercial en el Mar Adriático hasta que los romanos pusieron fin a sus infames actos con sus victorias en las Guerras Ilíricas (229 a 219 a.C.)⁶. También un joven Julio César sufrió la piratería en sus propias carnes, cuando, habiendo sido expulsado de Roma por el dictador Sila, navegaba hacia la isla de Rodas con el fin de inscribirse en la academia del prestigioso Apolonio Molón. En el transcurso de este trayecto, César fue sorprendido y capturado por piratas frente a la Isla de Farmacusa, en el Dodecaneso, a los cuales, una vez pagado el rescate, persiguió, detuvo y ejecutó⁷. Más conocida es quizás, la expedición comandada por Cneo Pompeyo Magno dirigida contra la piratería en el año 67 a.C. En aquel entonces los piratas habían interrumpido la llegada de grano y alimentos a Italia, motivo por el cual el precio del trigo se había disparado. Investido por la Asamblea del pueblo con *imperium* para actuar en todo el Mediterráneo y Mar Negro, Pompeyo consiguió en una campaña de tres meses reprimir la piratería de tal modo que esta quedó reducida a mínimos históricos en el *Mare Nostrum*, y tardaría décadas en recuperarse⁸.

Por supuesto, a pesar de todo, la piratería sobrevivió al Imperio Romano y también floreció en la Edad Media. Así, ya en los albores de este período histórico, el Rey vándalo Genserico (428 a 477 d.C.), cuyos dominios se extendían sobre la antigua provincia romana de África, incentivó las actividades piratas de sus súbditos en el Mediterráneo Occidental⁹, que utilizaban su capital, la vieja Cartago, como base de operaciones para sembrar el caos en estas aguas. Pero no fueron los únicos, vikingos o berberiscos también lanzaron operaciones piratas en el Atlántico y en el Mediterráneo. Tampoco el Báltico quedó libre de las incursiones piratas, y este fue uno de los motivos que llevó a la constitución de la Liga Hanseática¹⁰, encabezada por la bella ciudad de Lübeck.

La piratería también dejó sentir sus efectos en la Edad Moderna, y de este modo, los piratas berberiscos, patrocinados por el Imperio Otomano y en particular liderados por

⁶ Tesis doctoral de WILLOUGHBY, J.J. *Interventions by the Roman Republic in Illyria 230 - 167 BC*. University of Exeter, septiembre de 2018, págs. 62 y ss.

⁷ GOSSE, P. *Historia de la Piratería*. Renacimiento, Sevilla, 2008, págs. 6 y ss.

⁸ AMELA VALVERDE, L. “La Campaña de Pompeyo Magno contra los Piratas en Hispania (67 a.C.)”, en *Hispania Antiqua*, núm. 30, 2006, págs. 17 y ss.

⁹ GIL EGEA, M.E. “Piratas o Estadistas: La Política Exterior del Reino Vándalo durante el Reinado de Genserico”, en *Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica*, núm. 9, 1997, págs. 107 y ss.

¹⁰ WALFORD, C. “An Outline History of the Hanseatic League. More Particularly in its Bearings upon English Commerce”, en *Transactions of the Royal Historical Society*, Vol. 9, diciembre de 1881, pág. 86.

los hermanos Horuc y Kheyr-ed-Din “Barbarroja”, se convirtieron en una verdadera pesadilla para la Monarquía Hispánica y otros reinos cristianos del Mediterráneo Occidental¹¹, llegando a influir fuertemente en el comercio de la zona. Y esta situación no cambiaría hasta la victoria naval ante la flota turca en Lepanto en 1571. Como era de esperar, la era colonial y el comercio intercontinental entre Europa y América sentó las bases de una nueva Edad de oro la piratería que se extendió desde el siglo XVI hasta el siglo XVIII. Así, piratas y corsarios ingleses, franceses, neerlandeses, portugueses o españoles aterrorizaron durante siglos el comercio transatlántico y en particular, causaron estragos en el Caribe Español, donde pugnaban por hacerse con el oro que transportaban los galeones de la Flota de Indias a España. Destacada mención merece además el caso de las Islas Canarias, enclave comercial de gran importancia en el que se entrecruzaban las rutas de América, África y Europa y que sufrió el azote de la piratería de todas las nacionalidades durante siglos¹².

También el Pacífico sufrió en sus aguas el acoso pirata. De esta forma, el Galeón de Manila fue apresado por piratas ingleses y holandeses en tres ocasiones¹³ en su trayecto hacia el Virreinato de Nueva España. O también, el pirata chinojaponés Koxinga dominó el sur del Mar de China en el siglo XVII, enfrentándose por igual a holandeses, españoles y a la dinastía Ming, llegando a forjar un verdadero imperio pirata¹⁴.

A partir del siglo XVIII, la piratería entró en declive, aunque sin llegar a desaparecer del todo. Y al contrario de lo que pueda parecer, se fue modernizando y actualizando, adaptándose a los nuevos tiempos, lo que le ha permitido subsistir hasta nuestro siglo. Así, entre 1984 y 2019 se produjeron un total de 8415 ataques¹⁵, que

¹¹ MARTÍNEZ RUIZ, E. “La Defensa de las Costas Mediterráneas”, en *La Expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos*. Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, XLI Jornadas de Historia Marítima, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ciclo de Conferencias de octubre de 2010, Cuaderno Monográficos núm. 61, Madrid, 2011, pág. 58.

¹² RUMEU DE ARMAS, A. *Piraterías y Ataques Navales contra las Islas Canarias*. Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947, Tomo I, Título I, Capítulo Primero, pág. 4.

¹³ En 1587, 1743 y 1762.

¹⁴ BUSQUETS ALEMANY, A. “Por Dios, por el Rey y por Koxinga: Las negociaciones de Vittorio Riccio”, en MARTÍN RÍOS, J. *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China. Homenaje a Pedro San Ginés Aguilar*. Comares, Granada, 2019, págs. 171 y ss.

¹⁵ Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.265, 29 de abril de 2021, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2020 [International Maritime Organization, Piracy Reports].

alcanzaron su cota máxima en los años 2009 (406 ataques)¹⁶, 2010 (489 ataques)¹⁷ y 2011 (544 ataques)¹⁸. A partir del año 2011, los ataques piratas se fueron reduciendo exponencialmente, como consecuencia de la ejecución de las operaciones “Atalanta” y “Ocean Shield” de la UE y la OTAN respectivamente, en el Cuerno de África. De esta forma, en 2019 se produjeron un total de 193 ataques, la cifra más baja desde el año 1996¹⁹, si bien, en 2020 la OMI registró un nuevo repunte con 229 ataques²⁰, un 19% más que en 2019, como resultado del aumento de la piratería principalmente en el Golfo de Guinea. En concreto, la piratería ha prosperado en las aguas próximas a aquellos países en vías de desarrollo, quedando confinada a regiones geográficas como el Golfo de Adén y el Cuerno de África, el Océano Índico occidental, el Golfo de Guinea o el Sudeste Asiático²¹. En los últimos meses la piratería está volviendo a crecer con particular intensidad en el Estrecho de Malaca, y así, en el mes de febrero de 2022, de los 16 ataques que se reportaron en total, 9 de ellos se produjeron en dicha región, por los 5 que tuvieron lugar en África Occidental y los 2 de que se registraron en América²². Llama la atención también que en 11 de estos 16 ataques pirata los Estados ribereños no emprendieron ningún tipo de acción, si bien, en 4 de los otros 5 casos en los que sí lo hicieron, los piratas hubieron de retirarse con las manos vacías.

¹⁶ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.152, 29 de marzo de 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2009* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

¹⁷ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.169, 1 de abril de 2011, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2010* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

¹⁸ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.180, 1 de marzo de 2012, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2011* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

¹⁹ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.264, 27 de abril de 2020, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2019* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

²⁰ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.265, 29 de abril de 2021, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2020* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

²¹ MORAL MARTÍN, P. “La Piratería Marítima, un Fenómeno de Índole Regional y Alcance Global. Naturaleza e Impacto Económico”, en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Documento de Opinión 42/2015, 23 de abril de 2015, pág. 3.

²² Consejo de la Organización Marítima Internacional. *Piracy monthly report February 2022* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

En definitiva, la piratería ha sufrido en las últimas décadas un repunte en ciertas zonas del planeta, convirtiéndose en ocasiones en una verdadera amenaza para la seguridad marítima y para el comercio mundial, pues a pesar de que esta se ha concentrado en algunas zonas planetarias concretas, su repercusión se ha dejado sentir en todo el globo. Prueba de ello es que en 2015, la piratería marítima significó un coste de alrededor de 700 millones de dólares²³, esto es, unos 590 millones de euros, para la economía mundial. La piratería impide a los buques realizar sus entregas en el plazo acordado provocando pérdidas millonarias, y dispara los precios de las aseguradoras. Pero los daños derivados de este fenómeno no son únicamente económicos. En muchos casos, los ataques pirata implican el secuestro o violencia contra la tripulación o pasajeros del buque asaltado, lo que en ocasiones se traduce en lesiones o incluso en la muerte de alguno de ellos.

Habiendo expuesto por tanto el impacto de la piratería en el mundo actual se hace evidente la necesidad de un marco jurídico adecuado capaz de ofrecer una respuesta eficaz a los retos que propone la piratería en el siglo XXI. Y precisamente esto es lo que examinaremos y analizaremos en este documento, el régimen jurídico de la piratería desde las distintas ópticas y perspectivas del Derecho Internacional Público, Derecho Internacional Privado y Derecho Penal, y los principales problemas que plantea.

II. EL CONCEPTO DE PIRATERÍA.

El concepto de piratería presenta una doble dimensión. Desde la óptica del Derecho Internacional se trata de un fenómeno que los Estados han acordado perseguir y erradicar, como consecuencia de la amenaza que supone para la seguridad en la libre navegación marítima. Desde un punto de vista penal, los Estados pueden tipificar o no la piratería como delito en sus respectivos ordenamientos jurídicos, o subsumirla en otros tipos penales.

²³ BELTON, P. “Así funciona la piratería, el sangriento negocio de US\$700 millones que afecta a la navegación mundial”, en *BBC News Mundo*, 12 de septiembre de 2016. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

En general, se considera que la definición propuesta en la CONVEMAR²⁴ constituye la definición tradicional o consuetudinaria de la piratería²⁵, si bien, esto no ha impedido a los Estados establecer sus propios conceptos que difieren en mayor o menor medida del ofrecido en el texto de la Convención.

1. El Concepto de Piratería en la CONVEMAR y Críticas de la Doctrina.

La piratería queda definida en el artículo 101 de la CONVEMAR, heredero directo del artículo 15 de la CNUAM^{26 27}. Dice el apartado a) del artículo 101 que constituye la piratería todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación, perpetrado en alta mar o en un área no sometida a la jurisdicción de un Estado, con un propósito personal por la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave privada, contra un buque o aeronave o contra las personas o bienes que se encuentran a bordo de ese buque o aeronave.

El apartado b) extiende el concepto de piratería a la participación voluntaria y con pleno conocimiento en los hechos que convierten a un buque o una aeronave en pirata, y el apartado c) incluye también a las conductas de inducción a la comisión de actos de piratería o su facilitación. Finalmente, el artículo 102 considera también como piratería los actos referidos en los apartados a), b) y c) del artículo 101 cuando son perpetrados por la tripulación amotinada de un buque o aeronave de Estado.

En cualquier caso, es interesante analizar con precisión cada uno de los elementos que conforme al apartado a) del artículo 101 constituyen la piratería, pues muchos de ellos sí que han despertado las incesantes críticas de la doctrina.

1.1 El elemento espacial, alta mar.

El acto, para poder ser considerado pirata, debe producirse en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. De este modo, la piratería no es

²⁴ Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 [BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997].

²⁵ JORGE URBINA, J. “El Régimen Jurídico Internacional de la Piratería y los Problemas que Plantea su Persecución en las Costas de Somalia y el Golfo de Adén”, en CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág. 37.

²⁶ Convención sobre la alta mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de 1958 [BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971].

²⁷ En realidad, el ancestro primigenio del régimen de piratería previsto en la CONVEMAR o en la CNUAM no es otro que el Proyecto de Convención de Harvard sobre Piratería, de 1932 (*Harvard Draft Convention on Piracy*). De esta forma, se puede observar la gran similitud existente entre el artículo 101 de la CONVEMAR y el artículo 3 del Proyecto.

compatible con las aguas interiores de los Estados, ni con su mar territorial, pues su soberanía se extiende plenamente también sobre estas aguas como señala el artículo 1 de la CONVEMAR. Tampoco se puede apreciar la piratería en las aguas archipelágicas, donde el Estado archipelágico ejerce soberanía plena conforme a lo dispuesto en el artículo 49. Cada Estado será libre de definir la piratería en estas aguas sobre las que proyecta su soberanía.

En lo que respecta a la zona contigua, el artículo 33 de la CONVEMAR también permite proyectar ciertos poderes soberanos de los Estados sobre ella; poderes para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, y también, para sancionar estas infracciones. En la práctica, este precepto ha permitido a los Estados extender su jurisdicción todavía un poco más en el mar²⁸.

Del mismo modo, el artículo 56 CONVEMAR otorga a los Estados ribereños una serie de derechos y poderes que pueden ejercer en su zona económica exclusiva. Estos son, “derechos de soberanía” para la exploración, conservación, administración y explotación de recursos naturales vivos y no vivos, tanto en las aguas como en el lecho y subsuelo marino, y también, jurisdicción para establecer islas artificiales y otras estructuras o para investigación científica marina, entre otras. En realidad, se trata de una serie de potestades de carácter económico que poco tienen que ver con el régimen previsto para la zona contigua o el mar territorial.

En definitiva, la cuestión reside en si los actos descritos en el artículo 101 CONVEMAR pueden considerarse piratería cuando son perpetrados en la zona contigua o en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño. El artículo 58.2 CONVEMAR ofrece una respuesta parcial a este interrogante, pues dispone que los artículos 100 a 107, que regulan el régimen de la piratería, se aplican en la zona económica exclusiva en tanto “no sean incompatibles con esta Parte”. No parece en ningún caso que la represión de la piratería sea incompatible con los derechos y obligaciones atribuidos al Estado ribereño en la zona económica exclusiva. Como se ha mencionado con anterioridad, estos derechos y obligaciones revisten un carácter puramente económico, mientras que la persecución de la piratería tiene por fin garantizar la seguridad en el ejercicio de la libertad de navegación, uno de los pilares de la CONVEMAR. Se puede concluir, por tanto, que los actos de

²⁸ DE PIETRI, D. “La Redefinición de la Zona Contigua por la Legislación Interna de los Estados”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. LXII/1, Madrid, enero-junio de 2010, pág. 128.

piratería sí se pueden producir en la zona económica exclusiva de un Estado²⁹ y en consecuencia, será perfectamente aplicable el régimen de los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR, incluyendo el derecho de apresamiento que estudiaremos posteriormente en mayor profundidad.

La aplicación del régimen general de la piratería en la zona económica exclusiva determina también su aplicación en la zona contigua. Los Estados pueden atribuirse de una zona contigua de hasta 24 millas marinas, contadas a partir de las líneas de base de mar territorial, tal y como establece el artículo 33 de la CONVEMAR. Del mismo modo, los Estados pueden dotarse de una zona económica exclusiva de hasta 200 millas marinas, también contadas a partir de las líneas de base de mar territorial. Esto conlleva una superposición o solapamiento de la zona contigua y de la zona económica exclusiva³⁰. Si la CNUAM atribuía expresamente en su artículo 24 el carácter de alta mar a la zona contigua, el solapamiento con la zona económica exclusiva a consecuencia de la nueva regulación en la CONVEMAR ha llevado a la doctrina a determinar la aplicación del régimen previsto para la zona económica exclusiva a la zona contigua de forma supletoria o residual. Por tanto y debido a este solapamiento, se considera que el concepto de piratería también se extiende sobre la zona contigua y de esta forma, el régimen previsto en los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR también es susceptible de aplicación en la zona contigua.

Desde un punto de vista pragmático, parece evidente que el régimen de la piratería se debe de extender a la zona contigua y a la zona económica exclusiva. De lo contrario, existiría una extensa área determinada entre la costa y 200 millas marinas (algo más de 320 kilómetros) en la que los Estados carecerían de mecanismos para enfrentarse a la piratería y en la que solo el correspondiente Estado ribereño, que en ocasiones puede no disponer de los medios adecuados, tendría jurisdicción para combatirla. Y de este modo, la seguridad en el tráfico naval se vería seriamente mermada.

De hecho, esta parece ser la interpretación correcta, pues en 2008, ante el incremento de la piratería en las aguas territoriales de Somalia, el CSNU, a petición del

²⁹ MARÍN CASTÁN, F. “La Piratería como Crimen Internacional”, en *Cuadernos de Estrategia*, núm. 160, año 2013, pág. 123.

³⁰ DÍEZ DE VELASCO, M. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. Tecnos, Madrid, 2007, pág. 494.

Gobierno de Somalia, autorizó a los Estados mediante la Resolución 1816 (2008)³¹ para entrar en el mar territorial de Somalia y reprimir allí la piratería. Es decir, esta resolución permite a los Estados combatir la piratería en las aguas territoriales de Somalia, donde dicho Estado proyecta su soberanía absoluta. Esta autorización no se extiende a la zona económica exclusiva ni a la zona contigua por el sencillo motivo de que no es necesario. Los Estados ya podían actuar contra la piratería en ambas zonas sin consentimiento alguno, y de hecho, lo hacían.

En conclusión, la soberanía o jurisdicción que los Estados proyectan sobre su zona contigua y sobre su zona económica exclusiva no goza de entidad suficiente como para impedir que otros Estados actúen en contra de la piratería en estas aguas, y así lo expresa el artículo 58 de la CONVEMAR.

Una de las críticas que se le puede hacer al artículo 101 es precisamente la no calificación como piratería de los actos perpetrados en las aguas territoriales de los Estados. Los actos que el artículo 101 define como piratería, si se cometen en el mar territorial, no podrán considerarse como tal, y por tanto, embarcaciones de otros Estados no podrán apresarse el buque pirata amparándose en el artículo 105. Todo ello favorece además que los piratas se refugien y actúen en las aguas territoriales de aquellos Estados que carecen de los medios suficientes para enfrentarlos, donde se saben intocables. A pesar de todo, los Estados se muestran muy reacios a suprimir este requisito espacial, temerosos de que buques de guerra extranjeros utilicen el pretexto de la represión de la piratería para operar o intervenir en sus aguas territoriales.

Del mismo modo, quedan excluidos del concepto de piratería todos los actos cometidos cuando la embarcación no ha abandonado todavía el puerto o cuando se producen antes de zarpar. Es decir, el secuestro de un buque que todavía fondeaba amarrado en el puerto no puede considerarse en ningún caso piratería.

En cuanto al segundo apartado del artículo 101.a), debemos de entender por “lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado” aquel que no está sometido *de iure* a la

³¹ Resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902.ª sesión, celebrada el 2 de junio de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1816 (2008)].

jurisdicción de Estado alguno, pues esta interpretación ha de efectuarse siguiendo la línea del primer apartado, es decir, en función del régimen de alta mar.

No obstante, parte de la doctrina ha dejado abierta la puerta a otra lectura de este apartado. Siguiendo esta última línea de razonamiento, dentro de este precepto encajarían tanto aquellos lugares no sometidos *de iure* a la jurisdicción de ningún Estado como los no sometidos *de facto*. Estos últimos son áreas geográficas que sí se hallan de derecho bajo la jurisdicción de un Estado pero el cual es incapaz de ejercer su soberanía de forma material sobre dicho espacio. Esta idea está íntimamente ligada con el concepto de “mares fallidos”³². Este término hace referencia a la falta de capacidad de la que adolecen ciertos Estados para garantizar el control y la seguridad en las aguas sobre las que ejercen su soberanía, de modo que estas son utilizadas por los piratas para actuar contra la libertad de navegación a nivel regional o mundial. De esta forma, las aguas interiores y territoriales de estos Estados incapaces de ejercer control alguno sobre estas aguas en las que gozan de soberanía plena serían lugares no sometidos *de facto* a la jurisdicción de Estado alguno, facultando a otros Estados a intervenir para combatir la piratería.

Esta teoría permitiría resolver las críticas que la doctrina había dirigido contra el artículo 101.a).i), autorizando a los Estados a internarse en las aguas interiores y mar territorial de aquellos Estados que carecen de los medios para enfrentarse a la piratería.

A pesar de todo, esta corriente no ha cuajado en el panorama internacional. Efectuando una interpretación sistemática de la CONVEMAR y podemos observar que la primera idea es la más acorde con el espíritu de la Convención, pues es la que más se acerca al régimen de alta mar. Finalmente debemos volver a hacer referencia a la Resolución 1816 (2008) del CSNU. En efecto, la propia existencia de esta resolución, que autoriza a los Estados para intervenir en el mar territorial de Somalia, Estado que carece manifiestamente de los medios para combatir la piratería, descarta la intervención discrecional en los “mares fallidos” por parte de otros Estados. Para poder intervenir en estas aguas, los Estados han necesitado de la mencionada resolución, que fue emitida a petición y tras una negociación con el Gobierno de Somalia. Es decir, se hace patente que los Estados no pueden perseguir la piratería en las aguas interiores o mares territoriales de propia voluntad sin la autorización del Gobierno del Estado correspondiente.

³² FERNÁNDEZ FADÓN, F. “Piratería en Somalia: 'mares fallidos'”, Documento de Trabajo núm. 10/2009, Real Instituto Elcano, 20 de febrero 2009, pág. 5.

Por tanto, cuando el artículo 101.a).ii) CONVEMAR acepta como piratería los actos cometidos en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado se refiere a aquellos lugares no sometidos *de iure*, y en ningún caso *de facto*, a la jurisdicción de un Estado.

Para concluir, cabe mencionar que las conductas de los apartados b) y c) del artículo 101, es decir, la participación voluntaria, la incitación y la facilitación de la comisión de alguno de los actos del apartado a), no exigen en ningún caso que estas deban de tener lugar en alta mar o en un espacio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado para ser consideradas piratería. De este modo, la incitación a la piratería que tenga lugar en tierra firme será considerada a todos los efectos como piratería, al igual que la facilitación.

1.2 Las conductas de la piratería.

En segundo lugar, a efectos del artículo 101, constituyen actos de piratería “todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación” que se ejecuta “contra un buque o una aeronave” o “contra personas o bienes a bordo de ellos”. Esta definición es afortunadamente lo suficientemente amplia como para incluir un dilatado elenco de actos, tales como ataques, abordajes o acometidas contra un buque, robo, destrucción o daño causado a la carga o los bienes a bordo del buque, y todo tipo de violencia ejercida contra la tripulación o los pasajeros, incluyendo secuestro, lesiones, homicidio o agresiones sexuales, entre otras. Todas estas conductas, por tanto, podrán ser calificadas como piratería de concurrir los demás elementos necesarios.

1.3 El elemento subjetivo, el “propósito personal”.

El artículo 101 CONVEMAR exige que las conductas que ya hemos mencionado, para ser consideradas como actos de piratería, deben ser perpetradas “con un propósito personal”. La delimitación de este elemento subjetivo es complicada y ha generado cierto debate entre la doctrina.

Históricamente se ha identificado el “propósito personal” con el ánimo de lucro, el beneficio económico o el enriquecimiento del particular³³. No obstante, ha señalado

³³ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J.L. “Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional de Piratería”, en CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág. 121.

acertadamente la doctrina que el adjetivo “personal” incluye además otros motivos no patrimoniales, pero que también revisten carácter privado, sea por ejemplo el odio, el resentimiento o la venganza³⁴.

En general, la doctrina y la jurisprudencia se han inclinado por efectuar una interpretación extensiva del término, en lugar de una restrictiva. En Estados Unidos³⁵ destaca por ejemplo la decisión del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el noveno circuito, en *Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd*³⁶ que analiza profundamente el concepto de “propósito personal”. En esta decisión, el Tribunal de Distrito³⁷ había entendido que el contenido del “propósito personal” únicamente abarcaba el “*financial enrichment*”, o en castellano, el enriquecimiento personal o financiero. El Tribunal de Apelaciones va a descartar esta idea, pues considera que el “propósito personal”³⁸ incluye todos los fines o motivos que no pueden considerarse públicos³⁹.

De este modo, el Tribunal concluye que son personales o privados todos aquellos actos que no se toman en nombre de un Estado, y por tanto, prácticamente cualquier tipo de motivación puede ser aceptada para calificar unos hechos de piratería. En consecuencia, hay que recalcar que en Estados Unidos sí que se incluyen los motivos

³⁴ LÓPEZ LORCA, B. *La Piratería y otros Delitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pág. 197.

³⁵ Aunque Estados Unidos no es parte de la CONVEMAR, sí que aplica el régimen de la piratería en virtud de los artículos 15 y ss. de la CNUAM, que como ya señalamos anteriormente, son los antecesores de los artículos 101 y ss. de la CONVEMAR, y ambos son prácticamente idénticos.

³⁶ *United States Court of Appeals, Ninth Circuit, Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society, No. 12-35266. Decided: February 25, 2013 (25/02/2013)* [FindLaw]. <https://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1632126.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

³⁷ *United States District Court Western District of Washington at Seattle, Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society, Case No. C11-2043RAJ, District Judge Richard A. Jones, March 19, 2012 (19/03/2012)* [JUSTIA US Supreme Court]. <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/washington/wawdce/2:2011cv02043/180528/95/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

³⁸ En inglés, este término queda recogido en la CONVEMAR como “*private ends*”. En la versión inglesa se puede ver más claro ese contraste entre fines privados y públicos “*private ends*” y “*public ends*”, respectivamente.

³⁹ “*The district court's analysis turns on an erroneous interpretation of “private ends” and “violence.” The district court construed “private ends” as limited to those pursued for “financial enrichment.” But the common understanding of “private” is far broader. The term is normally used as an antonym to “public” (e.g., private attorney general) and often refers to matters of a personal nature that are not necessarily connected to finance*”.

religiosos o políticos dentro del “propósito personal” y por tanto, no impiden la apreciación de la piratería⁴⁰.

En otros Estados como Bélgica también ha prevalecido una interpretación amplia del “propósito personal”⁴¹. En concreto, nos gustaría hacer una referencia a la sentencia emitida por el Tribunal de Casación de Bélgica el 19 de diciembre de 1986⁴². En abril de 1985, activistas de Greenpeace abordaron un buque perteneciente a una empresa que recientemente había obtenido permiso del Gobierno Belga para verter residuos de dióxido de titanio en el Mar del Norte. Los activistas se ataron al buque, realizaron pintadas en algunas ventanas, y amenazaron con soltar las anclas, entre otras acciones. Además, utilizaron uno de los buques de Greenpeace, el “Sirius”, para bloquear el acceso al Puerto de Amberes.

Tras dos apelaciones, el asunto llegó al Tribunal de Casación Belga que ratificó las decisiones anteriores. El Tribunal entendió que la motivación que llevó a los activistas a asaltar el buque se derivaba de su propia percepción subjetiva o personal sobre la protección del medio ambiente y por tanto, sí que encajaba en el concepto “propósito personal” del artículo 101.a) de la CONVEMAR y los hechos podían ser calificados como piratería. Esto ha llevado a algunos autores⁴³ a afirmar que se ha producido una evolución de la tradicional concepción de la piratería como respuesta al crecimiento y variedad de la violencia en el mar, desde la celebración de la CONVEMAR.

También en Reino Unido se ha entendido históricamente el concepto de “propósito personal” de forma amplia y flexible. En particular, nos gustaría hacer una referencia al *Report of the Lords of the Judicial Committee of the Privy Council*, de 26 de

⁴⁰ HONNIBALL, A.N. “The ‘Private Ends’ of International Piracy: The Necessity of Legal Clarity in Relation to Violent Political Activists”, en *ICF Brief*, issue 13, 2015, pág. 7.

⁴¹ En la traducción al francés de la CONVEMAR, “*pour des buts personnels*”.

⁴² *Cour de Cassation de Belgique, Jugement du 19 décembre, 1986* (19/12/1986) [Juportal. ECLI:BE:CASS:1986:ARR.19861219.2]. <https://juportal.be/content/ECLI:BE:CASS:1986:ARR.19861219.2/FR?HiLi=eNpVj0EOgjAQRe/SAxiGgsqwItrELgTTToHuiTejCYhDdGO8u0xbR5Xtp/rw2CCm+DEb5HSFctunsU9vBdJblBmG0KbK2eQyaOB6ZI7vqnoiPICE7mL4ZdG/ci2TeuRiaWZBNJ1uVJ1HWsirJLoM9/91c+Zu74lgL4nXgqSHzDXuhXGEU0CcBhCapiloo6RYg9vL2Gwp8btpKSnKlkMxR3w+8P7cEVT0=> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁴³ MENEFFEE PYEATT, S. “The Case of the *Castle John*, or Greenbeard the Pirate? Environmentalism, Piracy and the Development of International Law”, en *California Western International Law Journal*, Vol. 24, 1993, núm. 1, págs. 14 y ss.

julio de 1934⁴⁴, sobre la piratería y el derecho de gentes. Dice el Comité Judicial en esta decisión que el “*private ends*” no exige que el ataque pirata se inspire en el deseo de ganancia propia, y se admiten otros fines como la venganza o el anarquismo, entre otros⁴⁵.

En general la doctrina española también defiende una interpretación extensiva del “propósito personal”, si bien, no podemos afirmar que esta concepción sea tan amplia como hemos observado en Estados Unidos o en Bélgica. Es así como la mayoría de los autores españoles han optado por descartar motivaciones políticas o ideológicas⁴⁶, pues consideran que son más próximas al terrorismo o a la insurgencia que a la piratería. Incluso, un sector minoritario de la doctrina todavía defiende ese alcance más restrictivo del “propósito personal”, término que, según ellos, está íntimamente ligado con el ánimo de lucro⁴⁷. En cualquier caso, la jurisprudencia española no ha tenido oportunidad de pronunciarse todavía sobre esta cuestión, y tampoco la europea.

1.4 El requisito de los dos buques o “*Two-Ship-Requirement*”.

El cuarto y último elemento nos indica que los actos de piratería deben de ser perpetrados por la tripulación o los pasajeros de un buque o aeronave privada⁴⁸ contra un navío o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ella. La problemática que se deriva de esta afirmación y la cual queremos recalcar es la necesidad de la presencia de dos buques en unos hechos para poder calificarlos de piratería.

La versión en castellano de la CONVEMAR puede inducir a error y debemos de consultar la versión en inglés, que es más ilustrativa en este aspecto. Dice el 101.a) que los actos de piratería serán cometidos “*by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft*” y tal como indica el primer apartado de dicho artículo, deberán de estar

⁴⁴ *In the matter of a Reference under the Judicial Committee Act, 1833, in the matter of Piracy jure gentium. Report of the Lords of the Judicial Committee of the Privy Council, delivered the 26th July, 1934* [Bailii]. [https://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/uk/cases/UKPC/1934/1934_54.html&query=\(piracy\)+AND+\(jurisdiction\)](https://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/uk/cases/UKPC/1934/1934_54.html&query=(piracy)+AND+(jurisdiction)) (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁴⁵ “*In our view, the act of taking for private ends does not necessarily mean that the attack is inspired by the desire for gain. It is quite possible to attack without authorisation from any State and for private ends not with desire for gain but for vengeance or for anarchistic or other ends*”.

⁴⁶ JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 25, pág. 38, y LÓPEZ LORCA, B. *op. cit.*, nota 34, pág. 197.

⁴⁷ MARTÍNEZ ALCAÑIZ, A. “Cuestiones Jurídicas sobre Piratería en la Mar”, en *Revista General de Marina*, Vol. 256, 2009, pág. 233.

⁴⁸ Son buques privados aquellos que la CONVEMAR no designa como buques de guerra o de Estado.

dirigidos “*on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*”. Es precisamente ese “*against another ship*” (contra otro buque) el que nos libera de toda duda, y nos permite afirmar sin temor a equivocarnos que los actos de piratería los cometen los pasajeros o la tripulación de un buque privado contra otra embarcación distinta. Y así, en general, la doctrina española acepta esta idea y entiende que en toda piratería deben estar involucrados dos buques⁴⁹. No obstante, también ha existido cierto debate a la hora de determinar qué es o no un buque a estos efectos, y si embarcaciones pequeñas tales como lanchas o esquifes pueden tener tal consideración a la hora de calificar unos hechos como piratería.

Así, el requisito de los dos buques, más conocido entre la doctrina internacional como el “*Two-Ship-Requirement*”, exige que una embarcación, que debe ser privada, sea utilizada contra otro buque, que puede o no ser privado⁵⁰. De esta forma, los eventos sucedidos durante la conocida popularmente como Guerra del fletán de 1995, en la que una patrullera canadiense disparó al pesquero español “Estai”, no pueden considerarse piratería, como sí defendieron España y la Unión Europea en su momento. El buque agresor no era un buque privado, y por este motivo queda totalmente excluida la apreciación de la piratería en estos hechos. La excepción al carácter privado del buque atacante aparece recogida en el artículo 102 CONVEMAR. De este modo, también podrá ser considerada piratería las actuaciones perpetradas por buques de Estado o de guerra, cuando su tripulación se ha amotinado. En cualquier caso, el amotinamiento u otras figuras como la insurrección, no constituyen por sí mismas actos de piratería, pues para ello deberán de cometer alguno de los hechos descritos en el artículo 101. Con posterioridad analizaremos estas figuras jurídicas para diferenciarlas de la piratería.

El “*Two-Ship-Requirement*” ha recibido duras críticas prácticamente desde la celebración de la CONVEMAR. En 1985, el buque de bandera italiana “Achille Lauro” fue secuestrado por el Frente de Liberación Palestino, que exigía la puesta en libertad de 50 palestinos hechos prisioneros por Israel. Los asaltantes se habían hecho pasar por turistas para subir en la embarcación y mientras este viajaba de Alejandría a Puerto Saíd,

⁴⁹ Tesis doctoral de FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, M. *Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, Consecuencias y Respuestas. Un Fenómeno en Perspectiva Comparada*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017, pág. 48 y JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 25, pág. 38.

⁵⁰ GEIß, R. y PETRIG, A. “*Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*”, Oxford University Press, Oxford, 2011, págs. 62 y ss.

se hicieron con el control del buque. Durante el secuestro, los atacantes ejecutaron al estadounidense de origen judío Leon Klingoffer.

Estos hechos despertaron rápidamente el interés de la doctrina por dos motivos, en primer lugar, por la cuestión del “propósito personal”⁵¹ y en segundo lugar, en lo relativo al requisito de los dos buques. En este caso, se determinó que fuera personal o no la motivación de los asaltantes, la ausencia de un segundo buque impedía la calificación de los hechos como piratería. En efecto, el secuestro de la nave por parte de los pasajeros de la misma no encajaba en la descripción del artículo 101 CONVEMAR⁵², y en su caso, debía ser calificado como terrorismo. Aún así, muchos autores aprovecharon para criticar el “*Two-Ship-Requirement*”, pues consideraban que limitaba innecesariamente el concepto de piratería.

Pero este requisito también ha recibido críticas desde el sector del Derecho aéreo. La CONVEMAR prevé la aplicación del régimen de piratería no solo para buques, sino también para aeronaves. Así, en el caso de la piratería aeronaval, el “*Two-Ship-Requirement*” exige la presencia de dos aeronaves, o de un buque y una aeronave, para que los hechos puedan ser calificados como piratería. En realidad es muy difícil que una aeronave en pleno vuelo reciba un ataque o sea abordada por parte de otra aeronave o de un buque⁵³, lo que ha llevado a algunos autores⁵⁴ a pesar del mismo tratamiento que les dispensa la CNUD. Es así como el término “piratería aérea” queda identificado con el apoderamiento ilícito de una aeronave, cuya regulación internacional se ha plasmado primero a través del artículo 11 del Convenio de Tokio de 1963 sobre las Infracciones y

⁵¹ Se hizo patente de nuevo el conflicto entre los que defendían una interpretación más amplia y más restrictiva del término. Desde Estados Unidos se justificó la necesidad de admitir la motivación ideológica o política como “propósito personal”, pues como ya hemos explicado con anterioridad, los tribunales americanos siempre han apostado por esta línea interpretativa amplia.

⁵² HALBERSTAM, M. “The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, en *The American Journal of International Law*, Vol. 82, núm. 2, 1988, págs. 290 y ss.

⁵³ Por este motivo y aunque el régimen previsto en la CONVEMAR también se aplica en el caso de aeronaves, nosotros nos referiremos en este estudio sobre todo a la piratería marítima.

⁵⁴ TAPIA SALINAS, L. “La Política Aérea Internacional y la ‘Piratería Aérea’ ”, en *Revista de Política Internacional*, núm. 150, 1977, pág. 105.

ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves⁵⁵, y después, a través del Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves⁵⁶.

En realidad, el concepto de apoderamiento ilícito de una aeronave o “piratería aérea” difiere considerablemente de lo dispuesto en la CONVEMAR. El Convenio de La Haya de 1970 únicamente exige que una persona que se halle a bordo de una aeronave en vuelo se apodere o ejerza el control sobre dicha aeronave a través de la violencia o intimidación. No se exige por tanto que los actos se produzcan en alta mar o en un lugar fuera de la jurisdicción de los Estados, ni que estos estén motivados por un propósito personal, ni tampoco es preceptiva la participación de dos aeronaves.

En cualquier caso y a pesar de todo lo anteriormente expuesto, lo correcto estrictamente hablando es denominar piratería únicamente a las conductas previstas en el artículo 101 CONVEMAR⁵⁷, y que no ha de ser confundida con la noción de apoderamiento ilícito de una aeronave, regulado en el Convenio de La Haya.

2. Distinción entre la piratería y otras figuras jurídicas.

Habiendo definido el concepto de piratería a efectos de la CONVEMAR y cada uno de los requisitos y elementos que lo componen, conviene ahora diferenciar la piratería de otras figuras jurídicas que pueden presentar ciertas similitudes con ella y que en ocasiones pueden llevar a confusión.

2.1 El motín.

El amotinamiento es la acción violenta ejecutada por los tripulantes de un buque que se alzan contra la autoridad del mismo, es decir, el Capitán⁵⁸. Solo la tripulación del buque puede amotinarse y no los pasajeros del mismo, pues estos últimos se hallan sometidos a un régimen jurídico distinto. El motín no requiere la participación de dos buques, ni exige un propósito personal, y además, su comisión no está determinada a un

⁵⁵ Instrumento de Ratificación del Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, concluido en Tokio el 14 de septiembre de 1963 [BOE núm. 308, de 25 de diciembre de 1969].

⁵⁶ Instrumento de Ratificación del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970 [BOE núm. 13, de 15 de enero de 1973].

⁵⁷ Memoria del Máster de LIJOI, L. “El delito de “Piratería Aérea” por el Derecho Internacional: Análisis, evolución e implicaciones con el terrorismo internacional”. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2016, págs. 28 y ss.

⁵⁸ MARTÍNEZ ALCAÑIZ, A. *op. cit.*, nota 47, pág. 235.

espacio marítimo concreto, por lo que puede producirse en aguas interiores, en aguas archipelágicas, en el mar territorial, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva y en alta mar.

Otro motivo que apoya la exclusión del amotinamiento de la piratería está relacionado con el peligro o riesgo que supone para la navegación marítima. De este modo, objetivamente, el motín propiamente hablando no supone peligro o riesgo alguno para la seguridad y la libre de navegación marítima. En el amotinamiento únicamente se está produciendo una alteración del orden público en el interior de una embarcación, y esta situación no representa una amenaza hacia el exterior. Castigar o no esta conducta corresponderá por tanto al Estado cuyo pabellón enarbole el buque amotinado, que es quien ejerce la jurisdicción sobre el buque a efectos del artículo 94.2.b) CONVEMAR. La doctrina⁵⁹ entiende que, de admitir el motín como un acto de piratería, se estaría aceptando la intervención de terceros Estados en buques amotinados en virtud del artículo 105 de la CONVEMAR, a pesar de que se trata de un asunto nacional que en base a lo anteriormente expuesto, corresponde al Estado del pabellón. Ahora bien, se ha llegado a discutir que cuando la peligrosidad excede del propio buque y trasciende a la libertad de navegación, podría admitirse el amotinamiento como piratería. No obstante, es difícil defender en unos hechos que constituyen puramente un motín el cumplimiento del “*Two-Ship-Requirement*”, lo que descartaría completamente la apreciación de la piratería.

No obstante, el que el motín no sea piratería no implica que no sea incompatible con la misma. En efecto, los buques amotinados que perpetran alguno de los actos previstos en el artículo 101 de la CONVEMAR sí incurrirán en piratería, aplicándose desde ese momento todo el régimen de los artículos 100 y ss. Y este régimen se aplica también a los buques de guerra cuya tripulación se ha amotinado, tal y como señala el artículo 102, perdiendo toda inmunidad que la propia CONVEMAR les reconoce en el artículo 32 de la misma.

Que el motín no sea piratería tampoco significa que no sea una conducta perseguida por los Estados. En España, el castigo del amotinamiento varía en función de si este tiene lugar en un buque de guerra o en un buque mercante. En el primer caso, se

⁵⁹ SOBRINO HEREDIA, J.M. “Piratería y Terrorismo en el Mar”, en *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz = Vitoria-Gasteizko nazioarteko zuzenbide eta nazioarteko herremanen ikastaroak*, núm. 1, 2009, pág. 106.

aplica el artículo 38 de la Ley Orgánica 14/2015, de 14 de octubre del Código Penal Militar⁶⁰, y se castiga a los tripulantes por un delito de sedición militar. En lo que respecta a los buques mercantes, se apercibe a los tripulantes mediante sanción administrativa por una infracción grave contra la seguridad y protecciones marítimas del artículo 307.2.b) de la LPEMM⁶¹.

2.2 La insurgencia.

El concepto de insurgencia o insurrección puede definirse como todo acto de violencia perpetrado por aquellas personas que han tomado el control de una embarcación, sean o no la propia tripulación sublevada de la misma, cometidos por motivos políticos⁶². No obstante, esta definición puede entenderse incompleta y muy próxima al terrorismo, y para diferenciar ambos, parece que la propia naturaleza de la insurrección exige un importante carácter antigubernamental, una voluntad de hacer frente al Gobierno de un Estado. Aquellas acciones perpetradas por motivos políticos que carezcan de esta finalidad antigubernamental no podrán ser consideradas como insurgencia.

La insurrección, al igual que el motín, tampoco exige la participación de dos buques, y no está condicionada a que los actos se produzcan en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o en alta mar. Y sin embargo, donde más difiere con respecto de la piratería es en el requisito del “propósito personal”, pues la motivación política de la insurgencia la aleja inexorablemente de esta figura. Aún así, como ya se ha discutido previamente, hay que recordar que en algunos Estados como Estados Unidos, sí se ha admitido las razones políticas como móviles de la piratería y en consecuencia, la frontera entre la insurgencia y la piratería se difumina.

Por tanto, los actos de violencia cometidos por los insurrectos dirigidos contra otros navíos de su mismo Estado no pueden considerarse piratería. En un principio, tampoco podrán calificarse como piratería los actos dirigidos contra embarcaciones de

⁶⁰ Ley Orgánica 14/2015, de 14 de octubre, del Código Penal Militar [BOE núm. 247, de 15 de octubre de 2015].

⁶¹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante [BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011].

⁶² JIMÉNEZ PIERNAS, C. “El Apoderamiento de la Patrullera Iraní ‘Tabarzin’ en el mar territorial español. Un caso de insurgencia”, en *Revista de Estudios Internacionales*, Vol. 3, núm. 1, 1982, pág. 181.

terceros Estados, siempre que estos ataques se encuentren fuertemente ligados con la actividad política de la insurrección. No obstante, aquellos actos que no presenten un carácter antigubernamental suficiente serían perfectamente calificables de piratería y por tanto perseguibles por terceros Estados.

Además, parte de la doctrina⁶³ ha propuesto vincular el tratamiento como piratería o como insurrección al carácter de beligerante de los asaltantes. De este modo, los Estados podrían tratar a los insurrectos como piratas cuando estos no han sido reconocidos como beligerantes⁶⁴ por el Estado en cuestión o por terceros Estados.

Algunos de los casos más interesantes de insurgencia son el de la lancha patrullera iraní “Tabarzin” y el del buque portugués “Santa María”. En el primer caso, la “Tabarzin” fue abordada y capturada en 1981 por un comando contrario al régimen iraní instaurado por Ruhollah Jomeiní, que se hizo con el control de la nave frente a las costas de Cádiz (de tres a cinco millas). El que la “Tabarzin” fuera una lancha patrullera, esto es, un buque de guerra, acerca más los hechos narrados al concepto de insurgencia que al de piratería, pues revela una motivación política por parte de los atacantes. El secuestro de la nave se utilizó como propaganda contra el régimen islamista de Irán y en ningún momento supuso peligro alguno para la libre navegación marítima. En cualquier caso, la piratería es fácilmente descartable, al no concurrir todos los elementos exigidos por el artículo 101 de la CONVEMAR, en aquellos tiempos el artículo 15 de la CNUAM: los hechos se produjeron en aguas territoriales españolas y no en alta mar y la motivación de los atacantes no era privada o personal. Sí que se cumplió el “*Two-Ship-Requirement*” puesto

⁶³ JIMÉNEZ PIERNAS, C. *op. cit.*, nota 62, pág. 181.

⁶⁴ En el caso *Williams v. Bruffy*, 96 U.S. 176 (1877), la Corte Suprema de los Estados Unidos analizó el estatus de beligerante la Confederación como consecuencia de la Guerra de Secesión (1861-1865) “*Cuando una rebelión se organiza y alcanza una proporción tal que puede colocar una fuerza militar formidable en el campo de batalla, es usual que el Gobierno establecido le conceda algunos derechos beligerantes. Esta concesión es hecha en el interés de la humanidad, para prevenir las crueldades que inevitablemente seguirían a las mutuas represalias y retaliaciones. (...) La concesión hecha al gobierno Confederado en su naturaleza militar fue demostrada en el trato de los capturados como prisioneros de guerra, el intercambio de prisioneros, el reconocimiento de banderas de tregua, la liberación de oficiales bajo libertad condicional y otros acuerdos tendientes a mitigar los males de la contienda*”.

Williams v. Bruffy, 96 U.S. 176 (1877) [JUSTIA US Supreme Court].
<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/96/176/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

que los asaltantes utilizaron una pequeña embarcación española que previamente habían alquilado para abordar el “Tabarzin”.

En el segundo caso, el trasatlántico portugués “Santa María” fue secuestrado por opositores españoles y portugueses a las dictaduras ibéricas de Franco y Salazar en 1961. A pesar del evidente carácter político del ataque, los gobiernos de Portugal, Estados Unidos y Reino Unido se apresuraron a condenar los hechos como piratería. Ya hemos mencionado en repetidas ocasiones la tendente doctrina y jurisprudencia americana a considerar las razones políticas como “propósito personal” y por tanto, a calificar prácticamente casi cualquier acto violento en el mar como piratería.

2.3 El terrorismo marítimo.

El concepto de terrorismo es tan amplio y complejo de definir como lo es el de piratería. Una descripción quizás muy adecuada es la que define el terrorismo como aquella estrategia o táctica política que utiliza la intimidación o la violencia con el fin de provocar el terror o la inseguridad en un grupo de población y facilitar de este modo el cumplimiento de sus exigencias⁶⁵. En cualquier caso, no existe una definición exacta que abarque todas las dimensiones y variantes del terrorismo y que sea respaldada por toda la comunidad internacional⁶⁶.

El concepto de terrorismo marítimo surge precisamente a consecuencia de los hechos antes descritos anteriormente relativos al secuestro del buque italiano “Achille Lauro” por parte del Frente de Liberación de Palestina en 1985. En efecto, como ya analizamos previamente, estos hechos no podían ser calificados como piratería y en consecuencia, se hizo necesario definir otra figura jurídica, el terrorismo marítimo. Así

⁶⁵ CALDUCH CERVERA, R. “Una revisión crítica del terrorismo a finales del siglo XX”, en REINARES NESTARES, F. *State and Societal Reactions to Terrorism*. Instituto Internacional de Sociología Jurídica de Oñati, 1997, pág. 12.

⁶⁶ Si bien, es interesante la Resolución 1566 (2004), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5053.^a sesión, celebrada el 8 de octubre de 2004 [Consejo de Seguridad, S/RES/1566 (2004)], que recoge una especie de definición de los actos que constituyen el terrorismo “Recuerda que los actos criminales, inclusive contra civiles, cometidos con la intención de causar la muerte o lesiones corporales graves o de tomar rehenes con el propósito de provocar un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinada persona, intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto, o a abstenerse de realizarlo, que constituyen delitos definidos en los convenios, las convenciones y los protocolos internacionales relativos al terrorismo y comprendidos en su ámbito, no admiten justificación en circunstancia alguna por consideraciones de índole política, filosófica, ideológica, racial, étnica, religiosa u otra similar e insta a todos los Estados a prevenirlos y, si ocurren, a cerciorarse de que sean sancionados con penas compatibles con su grave naturaleza;”

es como en 1986 Italia, Egipto y Austria propusieron a la Organización Marítima Internacional la elaboración de un convenio internacional sobre terrorismo marítimo. De esta iniciativa surgió el Convenio SUA de 1988⁶⁷, que fue modificado en 2005 a través de un Protocolo⁶⁸.

Este Convenio recoge en su artículo 3 una serie de conductas, “actos ilícitos”, que tipifica como delito, sin mencionar, con excepción del preámbulo, el término “terrorismo”. A pesar de ello, la doctrina considera que todos estos actos descritos en el Convenio constituyen distintas modalidades del terrorismo marítimo⁶⁹ y que la omisión expresa de la palabra “terrorismo” se debe únicamente a la incapacidad de los Estados de acordar una definición para este concepto.

Entre estos actos podemos destacar por ejemplo el apoderamiento de un buque o el hacerse con el control del mismo mediante violencia, amenaza e intimidación⁷⁰, realizar actos de violencia contra cualquier persona a bordo del buque, destruir la embarcación, causarle daños o colocar en el buque un artefacto explosivo, entre otros muchos. La realidad es que el Convenio SUA no establece en ningún momento la necesidad de que estos actos sean cometidos por motivos políticos, ideológicos o religiosos para poder apreciar el delito, característica que suele considerarse parte inherente del concepto genérico de terrorismo. De hecho, la doctrina sí que encuentra un punto diferencial entre la piratería y el terrorismo marítimo precisamente en la motivación, pues si en la piratería se exigía ese “propósito personal”, el terrorismo se produce por razones políticas o ideológicas⁷¹. Quizás podría interpretarse el Convenio entendiendo que los actos

⁶⁷ Instrumentos de Ratificación del Convenio para la Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, hechos en Roma el 10 de marzo de 1988 [BOE, núm. 99, de 24 de abril de 1992].

⁶⁸ 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 [BOE núm. 170, de 14 de julio de 2010].

⁶⁹ FERNÁNDEZ SANZ, J.C. “Terrorismo Marítimo: Análisis desde el Convenio SUA”, en *Revista “Política y Estrategia”*, núm. 127, 2016, pág. 164, y ENRÍQUEZ, D. “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”, en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, Vol. VII, 2007, pp. 175 y ss.

⁷⁰ Es interesante la gran similitud que presenta el artículo 3.1 del Convenio SUA con respecto al artículo 1 del Convenio de La Haya de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. De este modo, se puede extraer la conclusión de que la llamada “piratería aérea” no es sino una forma de terrorismo.

⁷¹ FERNÁNDEZ SANZ, J.C. *op. cit.*, nota 69, págs. 166 y ss.

tipificados como delito en su artículo 3 solo forman parte del terrorismo marítimo cuando su comisión está motivada por causas políticas, mientras que, cuando no está presente este elemento, constituyen otros delitos contra la seguridad en la navegación marítima distintos e independientes.

En cualquier caso, perpetrados o no por motivos políticos, los actos ilícitos del Convenio SUA presentan una serie de diferencias insalvables con la piratería. De nuevo, estos delitos no están limitados a alta mar y espacios marítimos asimilables, sino que se pueden producir en todas las aguas. Tampoco se exige que el ataque se produzca desde otro buque y por tanto, el terrorismo marítimo sí abarca la violencia ejercida por los pasajeros de un buque sobre el propio buque o sobre el resto de personas, a diferencia de lo que sucedía en la piratería. Finalmente, otra diferencia sustancial que hay que mencionar es que la CONVEMAR en ningún momento se refiere a la piratería como un delito, ni insta a los Estados parte a tipificarla como tal, mientras que el Convenio sí que identifica desde el primer momento a las conductas ilícitas como delictuales.

Algunos autores han criticado la diferenciación de la piratería de la CONVEMAR y los actos ilícitos del Convenio de SUA, defendiendo que la piratería debería incluir las conductas del artículo 3. Este sector de la doctrina entiende que el concepto de piratería que brinda la CONVEMAR es excesivamente concreto y restrictivo y abogan por una actualización y redefinición del mismo⁷². Y por ello, estos autores utilizan el término de “para-piratería” para referirse a aquellos actos de violencia en el mar acontecidos tanto en alta mar como el mar territorial, haya uno o dos navíos presentes en los hechos, y ejecutados con motivación personal o política⁷³. Es una forma de referirse a aquellos ataques que no pueden considerarse piratería por no concurrir todos los requisitos exigidos en la CONVEMAR y que muchos de los cuales acaban siendo calificados como terrorismo marítimo.

El ejemplo quizás más emblemático del terrorismo marítimo que ya hemos mencionado en cuantiosas ocasiones es el del secuestro del “Achille Lauro”. Aún así, existen otros sucesos de interés que nos pueden servir de ejemplo para ilustrar esta figura jurídica. En octubre de 2002 Al Qaeda utilizó una lancha neumática cargada de explosivos

⁷² SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 59, págs. 88 y ss.

⁷³ SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 59, págs. 108 y ss.

y dirigida por un grupo de terroristas suicidas para abrir una brecha en el buque petrolero que navegaba bajo el pabellón francés “MV Limburg” en las proximidades de Yemen. El ataque resultó en la muerte de un tripulante a consecuencia de la explosión y en la pérdida de grandes cantidades de petróleo. La doctrina entendió que este ataque, motivado por razones ideológicas, encajaba perfectamente en los apartados b) (ejecutar violencia contra una persona que en ese momento se hallase en el buque), c) (causar daños a un buque o a su carga) y d) (colocar un artefacto que pueda destruir o causar daños al buque) del artículo 3 del Convenio de SUA, y por tanto debía de ser calificado como terrorismo marítimo.

2.4 El robo a mano armada contra buques.

La figura del robo a mano armada surge como consecuencia de las limitaciones espaciales que presenta el concepto de piratería y que ya hemos señalado a lo largo de este documento. De este modo, indica la doctrina, la única diferencia que existiría entre el robo a mano armada y la piratería sería el lugar en que uno y otra se pueden producir⁷⁴. Si la piratería solo puede tener lugar en alta mar, en la zona económica exclusiva y en la zona contigua, el robo a mano armada únicamente se puede apreciar en las aguas interiores, en el mar territorial o en las aguas archipelágicas.

En cualquier caso, si queremos analizar la definición reconocida internacionalmente de este término debemos de dirigirnos al Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos que en diciembre de 2009 fue aprobado por la Asamblea de la OMI⁷⁵. El artículo 2.1 de dicho Código informa que la definición de piratería es la recogida en el artículo 101 de la CONVEMAR. El apartado segundo del mismo artículo establece que el robo a mano contra buques lo constituye todo acto ilícito de violencia, detención, amenaza o depredación dirigidos contra un buque o contra las personas o bienes a bordo del mismo, que no encajen en el concepto de piratería facilitado en la CONVEMAR, que sean

⁷⁴ LÓPEZ LORCA, B. *op. cit.*, nota 34, págs. 82 y ss. y MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, págs. 125 y ss.

⁷⁵ Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.1025(26), adoptada el 2 de diciembre de 2009 (Punto 10 del orden del día), por la Asamblea en el 26.º período de sesiones. Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada, perpetrados contra los Buques [International Maritime Organization, A 26/Res.1025, 18 de enero de 2010], en relación con Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.922(22), adoptada el 29 de noviembre de 2001 (Punto 9 del orden del día), por la Asamblea en el 22.º período de sesiones. *Code of Practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery* [International Maritime Organization, A 22/Res.922, 22 de enero de 2002].

cometidos con un propósito personal y que tengan lugar en las aguas interiores de un Estado, en sus aguas archipelágicas o en su mar territorial.

Aunque acierta la doctrina al señalar que la principal diferencia entre piratería y robo a mano armada se halla en el ámbito espacial de comisión, también existe una divergencia en lo que respecta al “*Two-Ship-Requirement*”. De este modo, estrictamente hablando, en el robo a mano armada no se exige la presencia de un buque privado que realice un ataque a un segundo buque, a diferencia de lo que sucedía en la piratería.

En cualquier caso, el término de “robo a mano armada contra buques” es perfectamente válido y el CSNU lo utiliza frecuentemente en sus resoluciones contra la piratería, como por ejemplo en la mencionada Resolución 1816 (2008).

2.5 El corso marítimo.

El corso marítimo incluye todo tipo de acciones perpetradas por un particular con la autorización o permiso de su Estado, que se recoge en un documento que tiene por nombre “patente de corso”, contra los buques de los enemigos de su Estado⁷⁶. El objetivo no es otro que el de entorpecer y minar el comercio del enemigo.

El corso marítimo exige una situación de guerra entre dos Estados y se considera una dimensión del ejercicio del derecho de presa marítima⁷⁷. El corsario, a diferencia del pirata, debe de actuar conforme a las normas internacionales y costumbres de la guerra⁷⁸ y en particular, respetando las cuatro Convenciones de Ginebra de 1949⁷⁹. En cualquier caso, la más importante divergencia entre la piratería y el corso marítimo reside en el hecho de que el corsario actúa amparado en sus actuaciones en el permiso que le ha

⁷⁶ CORRALES ELIZONDO, A. “Regulación Legal del Corso y la Piratería Marítimas”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Cuaderno núm. 46, 2004, pág. 74.

⁷⁷ Aquel derecho que permite a un Estado beligerante hacerse con los buques privados de un Estado enemigo, convirtiéndolos en buques de guerra propios.

⁷⁸ MARTÍNEZ ALCANIZ, A. *op. cit.*, nota 47, págs. 235 y ss.

⁷⁹ I Convenio de Ginebra para Aliviar la Suerte que Corren los Heridos y Enfermos de las Fuerzas Armadas en Campaña (que actualizaba los textos de 1864, 1906 y 1929), II Convenio de Ginebra para Aliviar la Suerte que Corren los Heridos, los Enfermos y los Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar (que actualizaba los textos de 1906 y 1929), III Convenio de Ginebra relativo al trato debido a los prisioneros de guerra (que actualizaba el texto de 1929) y el IV Convenio de Ginebra, relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempos de guerra, hechos en 1949, y sus subsiguientes protocolos: Protocolo I (1977), relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales, Protocolo II (1977), relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados sin carácter internacional y Protocolo III (2005), relativo a la adopción de un emblema distintivo adicional.

conferido su Estado, mientras que el pirata actúa por voluntad y nombre propio, careciendo de dicha autorización.

Otrora muy habitual entre las potencias marítimas de la Edad Moderna, el corso marítimo fue abolido internacionalmente con la Declaración de París de 1856⁸⁰, emitida por las potencias que habían combatido en la Guerra de Crimea y que habían firmado la paz ese mismo año también en París. Con los años prácticamente todas las naciones se adhirieron a la misma y el corso marítimo se ha convertido en una figura jurídica obsoleta, o al menos hasta ahora. Suprimido el corso, todas las acciones que pudieran emprender los buques privados amparándose en esta figura pueden ser consideradas piratería, si encajan en lo dispuesto en el artículo 101 de la CONVEMAR.

No obstante, el corso marítimo ha regresado del ostracismo al que había sido sometido y recientemente se ha debatido su existencia y la conveniencia de su uso en el contexto del pulso que mantienen China y Estados Unidos en el teatro del Mar de China. De esta forma, algunos autores⁸¹ han encontrado paralelismos entre la Milicia Marítima China y el corso marítimo histórico. La Milicia Marítima China es una especie de cuerpo de reserva civil susceptible de ejecutar acciones militares o gubernamentales generalmente de apoyo, inteligencia, transporte o defensa en estrecha colaboración con la Armada china y la Guardia Costera.⁸² En realidad, esta Milicia está formada generalmente por buques pesqueros chinos, los cuales están siendo empleados por el Gobierno Chino para salvaguardar sus intereses y objetivos estratégicos en aguas disputadas (especialmente en relación con Japón, Filipinas y Vietnam)⁸³. De esta forma, al parecer, los buques pesqueros chinos están habilitados para acosar u hostigar a los pesqueros de otros Estados, e incluso hundirlos, como sucedió en el caso del navío filipino “F/B Gimver 1” en junio de 2019. No obstante, las actuaciones de esta Milicia no se han dirigido únicamente contra buques privados de otras naciones, sino que incluso también

⁸⁰ Real Decreto de enero de 1908, sobre Declaración de París de 16 de abril de 1856 [Gaceta de Madrid núm. 22, de 22 de enero de 1908].

⁸¹ MCLAUGHLIN, R. “The Legal Status and Characterisation of Maritime Militia Vessels”, en *EJIL:Talk, Blog of the European Journal of International Law*. <https://www.ejiltalk.org/the-legal-status-and-characterisation-of-maritime-militia-vessels/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁸² SILVANA ELIZONDO, L. “Estrategia de Zona Gris y Libertad de Navegación.”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 852, SEP/DIC 2019, pág. 335.

⁸³ KRASKA, J. y MONTI, M. “The Law of Naval Warfare and China’s Maritime Militia”, en *International Law Studies, U.S. Naval War College*, Vol. 91, 2015, págs. 451 y ss.

han participado en operaciones contra buques extranjeros de Guerra y por tanto inmunes, como en el caso del incidente del buque americano “USNS⁸⁴ Impeccable” en marzo de 2009.

El estatus de los pesqueros de la Milicia es complicado de determinar, si bien, a efectos prácticos es indudable que implica un incremento de la capacidad naval china (cerca de doscientos mil buques pesqueros componen esta Milicia), que posee una marina mercante considerablemente mayor a la estadounidense. Para contrarrestar este hecho, en Estados Unidos se han propuesto dos soluciones. La primera de ellas consiste en la construcción y fabricación de más naves y aviones militares, algo irrealizable a día de hoy teniendo en cuenta el ya de por sí alto presupuesto que Estados Unidos destina a defensa. La segunda propuesta radica en el apartado undécimo de la Sección Octava del artículo 1 de la Constitución de los Estados Unidos. De esta forma, el Congreso de los Estados Unidos, haciendo efectivos los poderes conferidos en ese precepto, podrá conceder patentes de corso a buques privados con el fin de habilitarles para emprender acciones contra navíos chinos⁸⁵.

Es nuestro parecer que, ni los buques pesqueros chinos de la Milicia Marítima ni aquellos a los que el Congreso de Estados Unidos pudiera autorizar mediante patente de corso, deben de ser considerados como corsarios. Como ya señalamos anteriormente, el corso marítimo necesita de un estado de guerra entre dos Estados y no existe esta situación entre China y Estados Unidos en la actualidad. De esta forma, la concesión de patentes de coros a buques privados por parte de Estados Unidos no evitará que sus actos contra buques chinos sean considerados como piratería.

El caso de China es un poco más complicado. La apreciación de la piratería dependerá del estatus que se observe en los buques de la Milicia Marítima. Si se considera a estos buques como privados, sus actos podrán ser considerados como piratería a ojos del artículo 101 de la CONVEMAR. No obstante, si se defiende que son buques de guerra chinos, sus actos jamás podrán ser entendidos como piratería, pues esta solamente puede

⁸⁴ Las siglas “USNS” constituyen la abreviatura de “United States Naval Ship”.

⁸⁵ CANCIAN, M. “Unleash the Privateers”, en la página del *U.S. NAVAL INSTITUTE*, Proceedings, Vol. 146/4/1,406, Abril de 2020. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2020/april/unleash-privateers> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

ser apreciada, como ya se analizó en su momento, en el caso de buques de naturaleza privada.

Ahora bien, aún suponiendo que este requisito se cumplimenta, es interesante plantearse si China y Estados Unidos están legitimados para emitir patentes de corso teniendo en cuenta la prohibición de la Declaración de París de 1856. La realidad es que China no es parte de este tratado internacional y Estados Unidos, aunque en un principio lo fue, abandonó el acuerdo en 1857, cuando fue rechazada una modificación del mismo planteada por el Secretario de Estado William L. Marcy. Aún así, Estados Unidos comunicó que sí respetaría los principios de la Declaración en futuros hipotéticos conflictos bélicos. De esta forma, desde la su promulgación ha sido aplicada prácticamente por todos los Estados, parte o no, de forma ininterrumpida, motivo por el cual ha empezado a ser considerada como una norma de *ius cogens*. Aceptando esta corriente, ni Estados Unidos ni China estarían capacitados para emitir patentes de corso aún no siendo parte de la Declaración de París. De esta forma, todos los actos perpetrados bajo el amparo de este documento por parte de los buques privados de estos Estados podrían considerarse perfectamente piratería en el caso de encajar en lo establecido en el artículo 101 de la CONVEMAR.

3. La piratería como delito internacional de *Ius Cogens*.

La CONVEMAR no se refiere en ningún momento a la piratería expresamente como delito, como sí sucedía por ejemplo en el Convenio SUA de 1988 o en el Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Si en estos tratados los Estados se obligan específicamente a reconocer una serie de actos como delictivos y a castigarlos como tal, la CONVEMAR únicamente establece en su artículo 100 el deber de los Estados de cooperar en la represión de la piratería. Por este motivo, la doctrina ha discutido si la piratería puede considerarse entonces o no, un delito internacional, sin haber llegado a una conclusión satisfactoria⁸⁶. No obstante, tradicionalmente se ha entendido la piratería como el más antiguo de los delitos internacionales, por lo que se trata de un debate reciente o actual que se deriva del propio texto de la CONVEMAR. En cualquier caso, como veremos próximamente, muchos han sido los Estados que han codificado la piratería en sus normas como delito, inspirándose

⁸⁶ LÓPEZ LORCA, B. *op. cit.*, nota 34, pág. 180.

en mayor o menor medida en el concepto facilitado por la CONVEMAR, y por tanto, se trata de una cuestión puramente teórica o doctrinal.

Por otro lado, parte de la doctrina señala que la piratería se encuadra, junto a otra serie de crímenes tales como el genocidio, crímenes de guerra, esclavitud, crímenes contra la humanidad o la esclavitud, como un delito internacional de *Ius Cogens*⁸⁷. En consecuencia, en virtud del artículo 53 del Convenio de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, las normas internacionales relativas a la piratería tendrían carácter imperativo, y todo acto o acuerdo en contrario vendría a ser nulo. Y de hecho, para estos autores, el carácter imperativo del régimen general de la piratería se deduce del propio texto de la CONVEMAR. Así, la piratería, perseguida y castigada desde la antigüedad, forma ya parte del Derecho internacional consuetudinario, lo que unido al elevado número de Estados que han ratificado la CONVEMAR, elevaría el estatus de los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR a *Ius Cogens*.

4. El delito de piratería en el mundo y su relación con el concepto de piratería de la CONVEMAR.

Como ya hemos mencionado en repetidas ocasiones, muchos Estados han decidido incorporar el delito de piratería en sus ordenamientos penales y de hecho, el CSNU ha exhortado en numerosas ocasiones a todos los Estados a su tipificación, como por ejemplo, en su Resolución 1918 (2010)⁸⁸.

En cualquier caso, podemos dividir a los Estados en tres grupos distintos en función de la regulación propia interna sobre la piratería y su relación con el concepto de piratería plasmado en la CONVEMAR.

⁸⁷ CHERIF BASSIOUNI, M. “International Crimes: ‘Jus Cogens’ and ‘Obligatio Erga Omnes’” en *Law and Contemporary Problems*, 1996, Vol. 59, núm. 4, pág. 68 y OLLÉ SESÉ, M. “Crimen Internacional y Jurisdicción Penal Nacional, de la Justicia Universal a la Jurisdicción Penal Interestatal”, en *Anuario Español de Derecho Internacional*, Vol. 36, 2020, pág. 528.

⁸⁸ Resolución 1918 (2010), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6301.ª sesión, celebrada el 27 de abril de 2010 [Consejo de Seguridad, S/RES/1918 (2010)].

1) De este modo, algunos Estados como Malta⁸⁹ y Estados Unidos⁹⁰ han optado por utilizar la definición facilitada por la CONVEMAR de forma literal a la hora de tipificar este delito. Mientras Malta realiza una copia prácticamente exacta del artículo 101 de la CONVEMAR en su Código, Estados Unidos afirma que la piratería será definida “*by the laws of nations*”, esto es, por el Derecho internacional. De este modo, el *U.S. Code* se remite no a la CONVEMAR, de la que Estados Unidos no forma parte, sino al artículo 15 de la CNUAM, que como ya hemos señalado, es el predecesor del artículo 101 CONVEMAR. Otro Estado que podemos incluir en este grupo podría ser Eritrea⁹¹, que al igual que Malta efectúa una copia del artículo 101 de la CONVEMAR, con la salvedad de que extiende el espacio de comisión de la piratería también a su mar territorial.

En Malta la piratería se castiga con prisión de por vida, aunque también se prevén penas menores para aquellos casos de participación en los hechos y no de autoría. En Estados Unidos, la piratería está penada con prisión permanente y en Eritrea, la piratería se castiga con la muerte o con prisión permanente, y en algunos casos, con prisión de 23 a 27 años.

2) Un segundo grupo lo componen aquellos Estados que han preferido mantener su propio concepto de piratería, aún formando parte de la CONVEMAR. De este modo, en México⁹² se exige para apreciar la piratería el que un miembro de la tripulación de una nave se apodere de otra embarcación o efectúe actos de depredación o violencia hacia el buque o las personas a bordo. Se trata de una definición que difiere en gran medida de la planteada en la CONVEMAR, entre otras cosas porque impide calificar como piratería la violencia ejercida contra bienes o porque extiende el ámbito de comisión del delito a todas las aguas. Curioso es, por otro lado, el caso dentro de Somalia de la entidad política semi-

⁸⁹ Artículo 328.N (1) del Código Penal de Malta de. *Maltese Criminal Code, 10th June, 1854 (amended in 2015)* [Gustizzja]. <https://justice.gov.mt/en/pcac/Documents/Criminal%20code.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹⁰ Artículo §1651 en el Título 18 del *U.S. Code. United States Code* [Cornell Law School]. <https://www.law.cornell.edu/uscode/text> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹¹ Artículo 229 del Código penal de Eritrea. *Penal Code of the State of Eritrea*, May 15, 2015 [Refworld]. <https://www.refworld.org/pdfid/55a51ccc4.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹² Artículo 146 del Código penal federal mexicano. Código Penal Federal, de 14 de agosto de 1931 [Diario Oficial de la Federación, 14 de agosto de 1931] (última reforma, DOF de 5 de noviembre de 2018).

independiente de Somalilandia⁹³, cuyo concepto de piratería sigue esa doctrina restringida del “propósito personal” y exige como fin de la piratería “*purposes of illegal financial gain*”, esto es, fines que supongan una ganancia financiera. En México, la piratería se castiga con 30 años de prisión, y en Somalilandia, de 5 a 20 años de prisión.

3) Finalmente, el último grupo de países abarca a todos aquellos que han decidido no incluir la piratería como delito en sus ordenamientos penales. Entre ellos tenemos por ejemplo a Francia, que si bien sí que ha tipificado delitos como el secuestro de aeronaves y navíos⁹⁴, no hace ninguna referencia expresa a la piratería. Tampoco otros Estados como Suiza o Bangladesh han reservado un tipo penal específico para la piratería. Aunque en algunas ocasiones los Estados han liberado a los piratas detenidos por el hecho de no tener tipificado en su ordenamiento la piratería, en estos casos, lo más adecuado para evitar la impunidad es castigar estos actos a través de otros tipos penales tales como el homicidio, el robo, secuestro de buques, el delito de lesiones o el delito de daños, entre otros.

5. El delito de piratería en España.

En España, la piratería ha sido tipificada en el artículo 616 ter del Código Penal⁹⁵ y aunque se inspira en lo dispuesto en el artículo 101 de la CONVEMAR, la realidad es que presenta notorias diferencias. La primera de ellas es la extensión del concepto de piratería a todos los espacios marítimos y no solo a alta mar y otras zonas de régimen asimilable. Tampoco se exige en España un “propósito personal” a la hora de la comisión del delito, si bien, ya se ha analizado que la doctrina y la jurisprudencia española se muestran reacias a aceptar la motivación política o religiosa como móvil de la piratería. Finalmente, España tampoco exige la participación de dos buques en los hechos para poder calificarlos de piratería. Por tanto, se puede afirmar que España pertenecería al segundo grupo de Estados, es decir, aquellos que han preferido redactar o mantener una

⁹³ En Somalilandia la piratería se castiga a través de la *Law on combatting piracy, No. 52/2012 (Piracy Law)* [Natlex] o Ley para combatir la piratería, que en su artículo 2 cataloga aquellas conductas que son tipificadas como piratería. http://spf.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94695/111149/F1253967049/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹⁴ Artículo 224-6 y ss. del Código penal francés. *Code pénal (dernière modification: 2022/03/04)* [codes.droit.org]. <https://codes.droit.org/PDF/Code%20p%C3%A9nal.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹⁵ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal [BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995].

definición que presenta importantes diferencias con el concepto de piratería previsto en la CONVEMAR.

No obstante, también podemos detectar ciertas diferencias en lo que respecta a la conducta tipificada. Si bien en el artículo 101 de la CONVEMAR no se exige resultado alguno y basta con actos ilegales de violencia, detención o depredación; el legislador español ha decidido tipificar la piratería como un delito de resultado y no de mera conducta. En España, la violencia, intimidación o engaño no son más que el medio para la producción de un resultado concreto; apoderarse, dañar o destruir la embarcación o la carga, bienes o personas que se hallan a bordo del mismo.

Como delito de resultado, en España es posible apreciar el delito de piratería en grado de tentativa. A estos efectos, hay que destacar que el objetivo de los piratas es irrelevante a la hora de determinar el grado de ejecución y así lo ha dejado claro el Tribunal Supremo en su jurisprudencia. Véase la STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 313/2014 de 2 de abril⁹⁶. En esta sentencia el Tribunal Supremo admite el recurso de casación planteado contra la SAN (Sala de lo Penal) 64/2013 de 30 de octubre⁹⁷, ordenando su anulación. En enero de 2012, un esquife de piratas armados con varios fusiles y un lanzagranadas se aproximaron al Buque de Aprovisionamiento para el Combate “Patiño” de la Armada Española, que en ese momento se encontraba operando en el contexto de la operación “Atalanta” en las aguas del Golfo de Adén, con la intención de abordarlo, tomarlo bajo control y pedir un rescate. Los piratas confundieron al buque de guerra español con un mercante. Los piratas abrieron fuego contra el buque, y este respondió también con armas de fuego, provocando que el esquife pirata se diera a la fuga. Si bien la Audiencia Nacional entendió que se había producido un delito de piratería en grado de tentativa, pues los piratas no obtuvieron en ningún momento el control del buque, ni siquiera lo abordaron, el Tribunal Supremo afirmó que los daños que las balas

⁹⁶ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª), Sentencia núm. 313/2014 de 2 de abril de 2014 (02/04/2014). Roj: STS 1347/2014 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2014:1347]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/c6fff0d5329d7048/20140415> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹⁷ Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) Sentencia núm. 64/2013 de 30 de octubre de 2013 (30/10/2013). Roj: SAN 4438/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2013:448]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/529e775ea565d572/20131113> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

causaron en el “Patiño” encajan en el resultado previsto en el artículo 616 del CP, y por tanto, debía de entenderse que el delito se había consumado.

El Tribunal Supremo ha interpretado también el artículo 616 ter del Código Penal de forma más acorde al artículo 101 de la CONVEMAR en la STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 134/2016, de 24 de febrero⁹⁸. Afirma el Tribunal Supremo en esta resolución que ni el artículo 616 ter del Código Penal, ni el artículo 101 de la CONVEMAR exigen que el acto depredatorio llegue a realizarse para que el delito de piratería se consuma⁹⁹.

Finalmente, como un delito más, la doctrina española¹⁰⁰ ha venido aceptando la idea de castigar la piratería en concurso con otros delitos o en su caso, en concurso de leyes. No es raro que la piratería tenga lugar en concurso ideal, real o medial con otros delitos, verbigracia, en aquellos hechos de piratería en los que se produzca la muerte o lesión de uno de los tripulantes del buque asaltado. En estos casos, se aplicarán las reglas previstas en el artículo 73 y ss. del Código Penal Español.

Además, España es uno de los Estados que menor pena imponen a los autores de un delito de piratería, pues el castigo para la comisión de este ilícito es de diez a quince años de prisión.

III. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PIRATERÍA.

El objetivo de este epígrafe no es otro que el de analizar detalladamente el régimen jurídico que la CONVEMAR ha dispuesto para la piratería en su articulado, y que será complementado con el estudio del régimen interno de España y otros países. De este modo, a continuación se abordarán diversas cuestiones de gran relevancia, tales como la nacionalidad del buque pirata, su apresamiento o la problemática que existe en torno competencia judicial internacional o la ley aplicable.

⁹⁸ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª), Sentencia núm. 134/2016 de 24 de febrero de 2016 (24/02/2016). Roj: STS 611/2016 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2016:611]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/818617ea803f42cd/20160301> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

⁹⁹ “Como puede apreciarse, ni el art. 616 ter del CP, ni el art. 101 de la referida Convención Montego Bay, condicionan la consumación del delito de piratería a que el acto depredatorio llegue a realizarse, despojando a su titular del buque, o que éste quede inservible para la navegación a la que habitualmente se dedica”.

¹⁰⁰ RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. “El delito de piratería”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, Vol. L., 1997, pág. 254.

1. Pérdida o conservación de la nacionalidad del buque pirata.

El artículo 104 CONVEMAR deja en manos de los Estados la decisión de retirar o no su nacionalidad a aquellos buques que navegan bajo su pabellón y que se convierten en barcos pirata. Es decir, la CONVEMAR no impone la pérdida automática de la nacionalidad a todos los navíos que devienen en piratas, sino que corresponde a los Estados regular su conservación o pérdida. Este precepto sigue la línea ya marcada por el artículo 91 de la propia CONVEMAR, que señala a los Estados como los únicos capaces de establecer los requisitos y procedimientos necesarios para otorgar su nacionalidad a una embarcación.

La doctrina suele definir la nacionalidad de un buque como aquel estatuto jurídico que vincula a la embarcación con un Estado concreto y su ordenamiento jurídico, y del que por tanto se derivan todos los derechos y obligaciones de los que disfruta y a las que está sometido un buque¹⁰¹. Así, se suele afirmar que la nacionalidad es una poderosa herramienta que permite mantener el orden público en el mar.

En España, la nacionalidad de un buque viene regulada en la LPEMM y en la LNM¹⁰². De este modo, el artículo 252.1 de la LPEMM establece que todos los buques debidamente registrados que enarbolan el pabellón español tendrán a todos los efectos la nacionalidad española. El artículo 88 de la LNM precisa que este registro debe de efectuarse en el Registro de Buques y Empresas Navieras. Además, señala el artículo 80 de la LNM que la Patente de Navegación es el documento que acredita la nacionalidad española de una embarcación.

Desgraciadamente, ni la LPEMM ni la LNM dedican uno de sus preceptos a abordar el tema de la pérdida de nacionalidad. Algunos autores¹⁰³ no obstante, han identificado como causas de la pérdida de la nacionalidad del buque los motivos de baja¹⁰⁴

¹⁰¹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 1999, pág. 183.

¹⁰² Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima [BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014].

¹⁰³ MANTECA VALDELANDE, V. “Trámites y Procedimiento sobre Nacionalidad y Pabellón de embarcaciones de recreo”, en *Actualidad Administrativa*, núm. 12, Sección Práctica Profesional, Quincena del 16 al 30 de junio de 2005, tomo 1, editorial LA LEY, pág. 1503.

¹⁰⁴ No se puede decir que la baja por cambio de lista signifique la pérdida de nacionalidad del navío, pues el buque seguiría estando correctamente registrado en España, si bien ahora en otra de las listas previstas en el artículo 4 del Real Decreto 1027/1989.

en el Registro de Matrícula del artículo 21 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo¹⁰⁵. De este modo, la exportación del buque, el desguace del mismo o la pérdida total de la embarcación por accidente (hundimientos, naufragios, ...) significarán la pérdida de la nacionalidad del buque.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente señalado se plantea la cuestión de si entonces el buque español que deviene en pirata pierde la nacionalidad de nuestro país. Así, podemos determinar que la conversión de un navío en pirata, propiamente hablando, no significa la pérdida de la nacionalidad del mismo, pues no se ha establecido así en la LPEMM, en la LNM o en el Real Decreto de 1027/1989. Con todo ello, también puede surgir la duda sobre la nacionalidad del buque pirata que arria el pendón español, en atención al artículo 252.1 de la LPEMM. La realidad es que el artículo 91 de la CONVEMAR dispone que los buques ostentarán la nacionalidad del Estado bajo cuya bandera estén autorizados a navegar. De este modo, el buque pirata, ondeando o no el pabellón español mantendrá la nacionalidad española cuando España le haya autorizado a enarbolar su pabellón a través de la Patente de Navegación, conforme a lo estipulado en el artículo 25 del Real Decreto 1027/1989 y el artículo 80 de la LNM.

La no pérdida de la nacionalidad española del buque español que se ha convertido en buque pirata se traduce en distintas consecuencias jurídicas. De entre todas ellas, hay que destacar el cumplimiento por parte de España de los deberes establecidos en el artículo 94 de la CONVEMAR. España seguirá ejerciendo su jurisdicción sobre el buque, tal y como señala el artículo 94.2.b) de la CONVEMAR, sin perjuicio del régimen de apresamiento previsto en el artículo 105, que permite a los Tribunales del Estado que ha procedido al apresamiento del buque pirata juzgar a los piratas e imponerles las penas necesarias. Se puede deducir por tanto que España seguiría ejerciendo jurisdicción sobre todos los asuntos derivados del buque excepto el enjuiciamiento de la piratería, que corresponderá al Estado que lo haya apresado.

En realidad, los deberes recogidos en los apartados tercero, cuarto y quinto del artículo 94 son inaplicables a esta situación, pues evidentemente, los Estados no tomarán medidas para garantizar las buenas condiciones del equipo del buque pirata, sobre su

¹⁰⁵ Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo [BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989].

dotación o sobre la capacitación de la tripulación o les prevendrá de abordajes. Quizás tenga más relevancia la obligación recogida en el apartado séptimo, que compele a los Estados a realizar una investigación cuando sucediese algún accidente grave durante la navegación de un buque de su nacionalidad.

En cualquier caso, el régimen aquí descrito para España se aplica a todos esos Estados que no han legislado para retirar la nacionalidad a sus navíos cuando estos pasan a ser buques piratas. La realidad es que la mayor parte de los Estados han decidido ignorar la posibilidad de retirar su nacionalidad al buque pirata, probablemente porque hacerlo supone renunciar a la jurisdicción sobre el buque. Así, por ejemplo Francia tampoco dedica una disposición a regular la pérdida de la nacionalidad de un buque¹⁰⁶. Al igual que España, Francia establece una serie de requisitos para que el buque adquiera la nacionalidad francesa¹⁰⁷ y pueda navegar bajo pabellón francés¹⁰⁸, pero no recoge los supuestos en los que esta se pierde. Tampoco Italia regula la pérdida de la nacionalidad de sus buques¹⁰⁹. Por otro lado, Estados Unidos enumera una serie de supuestos en los que un buque es estadounidense¹¹⁰, esto vendría a ser, tiene la nacionalidad estadounidense. Fuera de estos casos, los navíos carecerían de dicha nacionalidad.

Ha sido por tanto escaso el éxito del artículo 104 de la CONVEMAR, pues la gran mayoría de los Estados han optado por ignorar completamente la cuestión de la nacionalidad de los buques pirata y únicamente podemos determinar que el buque que se

¹⁰⁶ La nacionalidad del buque en Francia se regula en los artículos 217 y ss. del Código de Aduanas. *Code des douanes, version en vigueur au 16 avril 2022* [Légifrance]. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071570/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁰⁷ Proceso que en francés se denomina “*francisation*” y que viene a significar literalmente “afrancesamiento”.

¹⁰⁸ Para los requisitos para la nacionalidad y el procedimiento de matriculación en Francia véase el artículo “Le Pavillon Français”, en la página de *Amateurs de France*, organización de empresas francesa de transporte y servicios marítimos. http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/le_pavillon_francais_decryptag/e_adf.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁰⁹ La nacionalidad italiana de los navíos se regula en Italia en los artículos 150 y ss. (Título V, Capítulo I, Sección I) del Código de Navegación italiano. *Regio Decreto 20 marzo 1942, n. 327, Codice della Navigazione (testo aggiornato alle modifiche apportate dal Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 61)* [Studio Cataldi]. <https://www.studiocataldi.it/normativa/codice-della-navigazione/codice-della-navigazione.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹¹⁰ Artículo §70502 en el Título 46 del *U.S. Code*.

convierte en pirata conserva su nacionalidad por el mero hecho de que los Estados no han establecido lo contrario.

2. El régimen de apresamiento de un buque pirata.

El sistema de apresamiento o captura del buque pirata regulado en el artículo 105 de la CONVEMAR es uno de los aspectos más relevantes del régimen de la piratería, pues se trata del mecanismo jurídico más eficaz a la hora de combatirla. Dice el artículo 100 de la CONVEMAR que todos los Estados deben de colaborar en el propósito de reprimir la piratería en defensa de la libertad de navegación de los mares. Pues bien, el derecho de apresamiento del artículo 105 es el medio del que la CONVEMAR dota a los Estados para poder enfrentar la piratería de forma efectiva. Y aunque parezca simple, la realidad es que de él se derivan diversas y complicadas controversias, las cuales examinaremos detalladamente y a las que trataremos de dar solución.

Nos indica el artículo 105 que todo Estado goza de la capacidad de apresarse un buque o aeronave pirata en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de un Estado, así como todo buque que se hallare bajo control de piratas como consecuencia de haber ejecutado sobre él alguno de los actos de piratería previstos en el artículo 101. El Estado que haya realizado el apresamiento podrá detener a los piratas e incautar los bienes que se encuentren a bordo del buque pirata. Concluye el artículo 105 señalando que los Tribunales de este Estado decidirán las penas con las que se ha de castigar a los piratas, así como las medidas que se hubieren de llevar a cabo con respecto de los buques capturados y de los bienes incautados, esto claro, sin poner en peligro los derechos de un tercero de buena fe.

Se trata de un precepto de estructura compleja y que abarca no solo una, sino varias cuestiones. Conviene, por tanto, examinarlo elemento a elemento.

2.1 El ámbito espacial del apresamiento.

El derecho de apresamiento puede ser ejercido en alta mar y en cualquier otra zona no sometida a la jurisdicción de Estado alguno. Este fragmento del artículo 105 ha de entenderse siguiendo la interpretación que ya efectuamos en su momento sobre los conceptos de alta mar y lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, en el apartado dedicado al espacio marítimo en el que la piratería es susceptible de comisión. De este modo y según el artículo 58.2, el régimen previsto para la piratería en los artículos

100 a 107 son aplicables a la zona económica exclusiva de los Estados cuando no son incompatibles con los derechos económicos que la CONVEMAR atribuye al Estado ribereño en este espacio marítimo.

El derecho de apresamiento, que no es inconciliable con estos derechos, es perfectamente aplicable en la zona económica exclusiva¹¹¹, y por tanto, también en la zona contigua¹¹², que como ya analizamos, se superponían una sobre la otra. Toda interpretación que defienda la incompatibilidad del derecho de apresamiento con la zona económica exclusiva es contraria al espíritu de la CONVEMAR, pues de ser así, esto supondría que los piratas pudieran deambular libremente por la enorme superficie marina que encierran las líneas de base de mar territorial y las 200 millas náuticas que abarca la zona económica exclusiva. En consecuencia, esto implicaría una grave amenaza a la seguridad en la libre navegación marítima, sobre todo en los mares de aquellos Estados que carecen de medios para combatir eficazmente la piratería.

Debemos de señalar también que por “lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado” se entienden todas esas zonas geográficas que no se hallan *de iure* sometidos a la soberanía de ningún Estado, más acorde con el régimen jurídico previsto para alta mar. Ya descartamos la inclusión de aquellos lugares que no se encuentran *de facto* bajo la jurisdicción de ningún Estado, en el contexto del concepto de “mares fallidos”.

Habiendo delimitado el ámbito espacial que conlleva el derecho de apresamiento, debemos proceder a examinar las implicaciones y consecuencias que se desprenden del mismo. De este modo, el buque pirata que se refugia en las aguas territoriales de un Estado, aún habiendo ejecutado los actos de piratería en alta mar, no puede ser perseguido y apresado por buques de terceros Estados¹¹³. Tampoco se puede ejercer el derecho de apresamiento cuando los actos del artículo 101 han sido perpetrados en las aguas territoriales de un Estado ni aún cuando el buque sea encontrado posteriormente

¹¹¹ SIERRA NOGUERO, E. “Régimen jurídico de la prevención y enjuiciamiento de la piratería marítima”, en *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, núm. 4, 2010, págs. 44 y ss.

¹¹² Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 3.ª), Sentencia núm. 1/2015, de 2 de febrero de 2015. Roj: SAN 74/2015 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2015:74]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/37aed37db0be4c51/20150205> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹¹³ RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. *op. cit.*, nota 100, pág. 249.

navegando en alta mar, por el simple motivo de que estas actuaciones no pueden ser consideradas piratería al no haberse cometido en alta mar y estaríamos ante un supuesto de robo a mano armada. Y de hecho, así ha interpretado el artículo 105 la jurisprudencia española. Podemos mencionar en este sentido la SAN (Sala de lo Penal, Sección 3.ª) 1/2015, de 2 de febrero¹¹⁴, sentencia que condenaba a los asaltantes el buque “Izurdia”. De esta forma, en el fundamento de derecho segundo, la Audiencia deja claro que en las aguas sometidas a soberanía o jurisdicción de un Estado, solo ese Estado ribereño podrá ejercer las funciones de policía correspondientes y luchar y reprimir los actos de violencia, detención y depredación que se ejecuten contra buques.

En definitiva, para poder ejercer el derecho de apresamiento se exige que el acto de piratería del artículo 101 se haya perpetrado en la zona contigua, la zona económica exclusiva o alta mar, y que el buque pirata se encuentre en uno de estos espacios marítimos en el momento de ser apresado. Esto no impide que el buque pirata cometa la piratería en una de estas áreas marinas, posteriormente se interne en las aguas territoriales de un Estado y finalmente sea apresado por un buque de un tercer Estado al regresar a alta mar.

La realidad es que muchos piratas, conocedores de estas circunstancias, efectúan sus ataques en las aguas territoriales de un Estado incapaz de hacerles frente, y raramente abandonan estas aguas soberanas. Es por ello que en la actualidad la mayor parte de los ataques piratas tienen lugar en las aguas territoriales de los Estados ribereños y no en alta mar¹¹⁵, como sucedía tradicionalmente.

Por este motivo y para suplir las carencias del concepto de piratería y del régimen de apresamiento regulado en la CONVEMAR, el CSNU se ha visto en la obligación de emitir algunas resoluciones, como la ya mencionada en repetidas ocasiones Resolución 1816 (2008), para poder adaptar el régimen previsto en la CONVEMAR a los retos actuales de la piratería. Esta resolución permite a los buques de terceros Estados introducirse en las aguas territoriales de Somalia¹¹⁶ para ejercer allí el derecho de

¹¹⁴ RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. *op. cit.*, nota 100, pág. 249.

¹¹⁵ SÁNCHEZ RAMOS, B. “Jurisprudencia Española en Materia de Derecho Internacional Público”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 67/2, julio-diciembre 2015, Madrid, págs. 171 y ss.

¹¹⁶ Adoptada a petición y con la conformidad del Gobierno de Somalia, pues al final supone una intromisión en la soberanía de dicho Estado.

apresamiento y garantizar la seguridad del tráfico marítimo en el Golfo de Adén y mares adyacentes. Más adelante examinaremos el caso particular de Somalia.

2.2 Buques susceptibles de apresamiento.

El artículo 105 de la CONVEMAR dispone que el apresamiento se puede ejercer contra cualquier buque o aeronave pirata, así como todo buque y aeronave que haya sido capturado por piratas como resultado de la perpetración de alguno de los actos de piratería previstos en el artículo 101 CONVEMAR. No obstante, la realidad es que la delimitación de aquellos buques que son aptos para el apresamiento es una cuestión mucho más profunda de lo que pueda parecer a priori con la mera lectura de este precepto.

A lo largo de este documento hemos mencionado de forma reiterada el concepto de buque pirata sin entrar verdaderamente a determinar qué es un buque pirata o cuándo un buque es pirata. Es el artículo 103 de la CONVEMAR el que resuelve eficazmente esta cuestión. De este modo, se consideran buques piratas aquellas embarcaciones destinadas a la comisión de cualquiera de los actos de piratería de los recogidos en el artículo 101, mientras se hallan bajo el mando de aquellas “personas culpables de esos actos”, es decir, bajo el mando de quienes han llevado a cabo operaciones de piratería. Cabe señalar que no todo navío bajo el control de un pirata es un buque pirata y es necesario que este haya sido utilizado para cometer actos de piratería. Precisamente, por eso el artículo 105 distingue entre buque pirata y buque capturado por piratas durante sus actividades de piratería. La embarcación capturada no será buque pirata hasta que no sea empleado para ejecutar actos de piratería, y lo mismo con cualquier buque bajo control pirata. Conviene por tanto distinguir la captura del apresamiento¹¹⁷, aunque frecuentemente se utilizan como sinónimos, consistiendo esta primera figura en la toma del control de un buque por parte de piratas.

La realidad es que los Estados no pueden hacer un uso discrecional de este derecho de apresamiento y para evitar precisamente el abuso de derecho se redactó el artículo 106 de la CONVEMAR. Este precepto permite apresar un buque únicamente cuando existan sospechas suficientes o fundadas de que la embarcación apresada es un buque pirata, pues de lo contrario, el Estado del buque que procedió al apresamiento deberá de responder ante el Estado del navío apresado por todo daño o perjuicio que se pudiera haber causado

¹¹⁷ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J.L. *op. cit.*, nota 33, pág. 123.

durante la captura. En cualquier caso, la garantía del artículo 107 parece ser insuficiente, y nos recuerda excesivamente a la institución jurídica de la Protección diplomática. El Estado que ha ejecutado el apresamiento responde ante el Estado del buque apresado y no ante el propietario del buque. Y por supuesto, esta responsabilidad variará según las condiciones diplomáticas y políticas internacionales entre los dos Estados en ese momento. Aún así, este precepto deja claro que los Estados no pueden valerse del derecho de apresamiento de forma arbitraria y que al menos deben de existir indicios suficientes de piratería para efectuarlo.

Con el fin de evitar las consecuencias del artículo 107, cierto sector de la doctrina ha sugerido ejercer el derecho de visita con antelación al apresamiento del buque¹¹⁸. El derecho de visita, que encuentra su regulación en el artículo 110 de la CONVEMAR, permite al buque de guerra de un Estado verificar sus sospechas sobre si un navío que no goza de inmunidad ha sido empleado en operaciones de piratería, se dedica a la trata de esclavos o no tiene la nacionalidad del pabellón que ha enarbolado, entre otros. Se ha defendido también que este derecho de visita implica una suerte de derecho de investigación que se desprende del segundo apartado de esta disposición.

El derecho de visita tiene carácter preventivo y aunque también exige ciertos indicios para ejercerlo, estos no son equiparables a las sospechas que se necesitan para proceder a apresar un buque, y estos últimos exigen una mayor intensidad. Aún así, también se prevé un régimen de indemnización para todo buque visitado sin justificación, en el tercer apartado del artículo 110. Sea como fuere, una vez probado a través del derecho de visita las actividades piratería, se podría proceder al apresamiento del buque.

El derecho de visita resulta por tanto bastante útil a la hora evitar situaciones de apresamiento injustificado sin comprometer con ello la seguridad en la navegación marítima, si bien su ejercicio no es estrictamente imperativo para poder apresar una presunta embarcación pirata. Sí que sería entonces aceptable proceder al apresamiento del buque cuando el navío sospechoso de piratería rechaza el derecho de visita y se da a la fuga.

¹¹⁸ MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, pág. 122 y LÓPEZ LORCA, B. *op. cit.*, nota 34, págs. 113 y ss.

2.3 Buques autorizados para proceder al apresamiento de buques piratas.

Como es evidente, no todo buque está capacitado para emprender acciones de apresamiento contra otras embarcaciones. El artículo 107 de la CONVEMAR reserva esta posibilidad únicamente a los buques de guerra u otros navíos al servicio del Gobierno de un Estado, cuando sean inequívocamente identificables como tal y siempre que estén autorizados para ello.

De este modo, queda descartada la atribución de este derecho a cualquier buque privado, así como a toda empresa de seguridad privada¹¹⁹, que jamás podrán efectuar el apresamiento. Tampoco podrán ejercer este derecho aquellos buques al servicio de un Estado que no goce de la debida autorización expresa o que carezca de los signos necesarios que lo identifiquen como buque al servicio del Gobierno de un Estado.

Por otro lado, el régimen previsto en el artículo 107 supone una excepción al principio de jurisdicción del Estado del pabellón del artículo 94. De este último precepto se desprende que los buques quedan exclusivamente sometidos a la jurisdicción del Estado del pabellón y por tanto, cabría pensar que todo acto dirigido contra el buque pirata únicamente podría ser ejecutado por una embarcación militar perteneciente al Estado de su pabellón o nacionalidad o con el consentimiento de este. La realidad es que el artículo 107 excepciona esta cuestión y autoriza a los buques de cualquier Estado a emprender el apresamiento, independientemente de su nacionalidad, con el fin de garantizar la seguridad en la navegación marítima¹²⁰.

2.4 Cómo ha de efectuarse el apresamiento: procedimiento, límites y uso de la fuerza.

La realidad es que el artículo 105 de la CNUMD no hace ninguna referencia a la forma en la que se debe de proceder al apresamiento del buque ni tampoco a los medios que los Estados pueden emplear para hacerlo. Esto no quiere decir que no exista límite alguno al modo en el que se debe de efectuar la captura del buque pirata, y la doctrina ha hecho bien en preguntarse cómo ha de tener lugar el apresamiento y hasta dónde puede

¹¹⁹ SOBRINO HEREDIA, J.M. “El Uso de la Fuerza en la Prevención y Persecución de la Piratería Marítima frente a las costas de Somalia”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 15, 2011, pág. 261.

¹²⁰ JORGE URBINA, J. “Seguridad Marítima e Interceptación de Buques en la Represión de Actividades Ilícitas en el Derecho del Mar”, en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 41, junio 2021, págs. 12 y ss.

llegar un Estado para ejercer este derecho, sobre todo en relación con el uso de la violencia o la fuerza armada.

Entiende la doctrina que los Estados pueden adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la libre navegación de los mares, así como para defender sus intereses y derechos o los de la comunidad internacional ante una amenaza como es la piratería¹²¹. No obstante, estos autores defienden que estas medidas se deben adoptar conforme y acorde al marco competencial regulado en la CONVEMAR y otras normas de Derecho del mar, en relación con las funciones de policía que los Estados desempeñan en cada uno de los espacios marítimos. De lo contrario, por muy sospechoso que sea el buque, toda medida coactiva deberá de ser considerada ilícita.

En general, este sector de la doctrina fundamenta sus principios en la decisión del buque “Artic Sunrise” emitida en 2015¹²² por un Tribunal Arbitral constituido en virtud de lo dispuesto en el Anexo VII de la CONVEMAR¹²³. En 2013, Greenpeace utilizó el mencionado navío, de nacionalidad neerlandesa, para protestar frente a una plataforma petrolífera rusa localizada en la zona económica exclusiva de este país. De esta forma, las autoridades rusas abordaron el buque y se apoderaron de él. Ante estos hechos, el Gobierno de los Países Bajos entendió que se había producido una vulneración de la CONVEMAR en sus artículos 56, 58, 87 y 92 y que la captura del buque de ningún modo podía ser legal. En efecto, el Tribunal Arbitral admitió que los Estados pueden adoptar todo tipo de medidas para defender sus intereses y derechos¹²⁴, siempre que estas fueran apropiadas y acordes con el Derecho internacional.

¹²¹ JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 120, págs. 6 y ss.

¹²² *An arbitral Tribunal constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea. The Artic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia). PCA Case N.º 2014-02. Award on the Merits. 14 August 2015* (14/08/2015). En *Permanent Court of Arbitration Case Repository* [Permanent Court of Arbitration, cases]. <https://www.pcacases.com/web/sendAttach/1438> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹²³ El artículo 287 de la CONVEMAR establece que los Estados tienen la obligación de resolver las controversias que se pudieran suscitar a través de distintas vías, tales como el Tribunal Internacional de Derecho del Mar o el Tribunal Internacional de Justicia. No obstante, también se prevé la posibilidad de acudir a un tribunal arbitral *ad hoc* constituido para resolver un asunto en concreto. Este tribunal se regula precisamente en el Anexo VII de la CONVEMAR y sus resoluciones, como las de cualquiera de las otras vías de las previstas, son de obligatorio cumplimiento para los Estados parte de la CONVEMAR.

¹²⁴ En este sentido son interesantes la Resolución 63/111, de 5 de diciembre de 2008 y la más reciente Resolución 75/239, de 31 de diciembre de 2020 emitidas por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Respectivamente: Resolución 63/111 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2008, sobre los océanos y el Derecho del mar, en el Sexagésimo tercer período de sesiones (Tema 70 a) del programa) [A/RES/63/111, 12 de febrero de 2009], y Resolución 75/239, aprobada por la Asamblea General el 31 de

De este modo, podemos extraer la conclusión de que para efectuar el apresamiento de un buque pirata se han de emplear medidas proporcionales y adecuadas al fin perseguido, y por supuesto, estas deben de estar en sintonía con las normas imperativas de Derecho internacional. En caso contrario, la captura del buque será ilícita, con todo lo que ello conlleva a nivel de responsabilidades e indemnizaciones.

En lo que respecta al procedimiento a seguir, ya hemos tratado la conveniencia de utilizar con carácter previo al apresamiento el derecho de visita del artículo 110, siempre que sea posible. Algunos autores¹²⁵ han ido más allá y han incluido el término de apresamiento dentro de un concepto más amplio, la interceptación. La interceptación consistiría en interferir en la navegación de un buque cuando existen razones suficientes o sospechas fundadas de que la embarcación supone un peligro para la seguridad marítima. Siguiendo esta línea doctrina, el buque de guerra interceptor debe de seguir un protocolo de actuación dividido en tres fases.

1) En un primer momento y ante la sospecha de piratería, el buque de guerra se aproxima a la embarcación y le solicita todo tipo de información y datos relacionados con la nacionalidad, carga, ruta o travesía.

2) Si esta primera comprobación no es suficiente, ya sea porque la información transmitida por el Capitán del buque interceptado es insuficiente para aclarar la situación o por cualquier otro motivo, el buque de guerra puede proceder a ejercer su derecho de vista. Se practicará así una investigación o inspección mucho más profunda ya a bordo del buque, pudiendo examinarse la carga, interrogar a la tripulación o solicitar la documentación pertinente.

3) Finalmente, si con todos los datos recabados se constata que se trata de un buque pirata, es ahora cuando se podrá proceder al apresamiento del mismo.

Así, para poder apresar un buque se exigiría haber superado las dos primeras fases. Aún así, este escenario exige cierta colaboración por parte del buque interceptado. Cuando el buque no ha sido empleado para cometer un ilícito no es raro que el Capitán del buque transmita la información requerida y facilite el derecho de visita. No obstante,

diciembre de 2020, sobre los océanos y el Derecho del mar, en el septuagésimo quinto período de sesiones (Tema 76 a) del programa) [A/RES (75/239, 5 de enero de 2021)].

¹²⁵ JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 120, págs. 17 y ss.

cuando estamos ante un buque que sí ha sido utilizado en operaciones de piratería, existe la posibilidad de que los piratas traten de darse a la fuga, se resistan e incluso actúen con violencia.

Afortunadamente, el Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar ya abordó el tema en su decisión de 1999 sobre el buque M/V¹²⁶ “SAIGA”¹²⁷. Este buque petrolero, que navegaba bajo nacionalidad del Estado archipelágico caribeño de San Vicente y las Granadinas, fue detenido en 1997 por las autoridades de Guinea amparándose en el derecho de persecución¹²⁸, pues según estas últimas, el buque había participado en actividades de contrabando en las costas de Guinea con carácter previo. Durante el apresamiento, dos tripulantes del M/V “SAIGA” resultaron heridos¹²⁹. En concreto, uno de ellos recibió fragmentos de bala en un brazo en el momento de la detención. Si bien las fuerzas guineanas utilizaron armas de fuego automáticas y de gran calibre, el M/V “SAIGA” se encontraba totalmente desarmado. Según Guinea, el uso de la fuerza y armas de fuego únicamente fueron empleadas en última instancia como consecuencia de la actitud del buque petrolero, al que en repetidas ocasiones se le instó a detenerse sin éxito.

El TIDM señaló acertadamente que la CONVEMAR no prevé en sus disposiciones régimen alguno para el uso de la fuerza o de la violencia en el apresamiento de buques. No obstante, según el Tribunal, el Derecho internacional¹³⁰ exige que la

¹²⁶ Las siglas “M/V” constituyen la abreviatura de “Motor vessel”, que viene a significar “Embarcación a motor”.

¹²⁷ *International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, de 1 de julio de 1999 (01/07/1999), en el párrafo 153 y ss. [Tribunal Internacional del Derecho del Mar].

Sentencia: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

Otros archivos del asunto (actas, órdenes, votos particulares, ...): <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/#c6977> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹²⁸ El derecho de persecución, regulado en el artículo 111 CONVEMAR permite a las autoridades de un Estado ribereño iniciar una persecución de un buque extranjero que ha vulnerado alguna de sus normas, siempre y cuando la persecución se inicia en las aguas interiores, el mar territorial, en la zona contigua o en las aguas archipelágicas.

¹²⁹ GODIO, L.M.A. “Los Asuntos del M/V “SAIGA” ante el Tribunal de Hamburgo: Reflexiones a Veinte Años de una Controversia Histórica”, en *Revista de la Facultad*, Vol. VIII, núm. 2, Nueva Serie II, 2017, págs, 331 y ss.

¹³⁰ Señala el artículo 293 de la CONVEMAR que el TIDM aplicará para resolver las controversias no solo la propia CONVEMAR, sino también “las demás normas de derecho internacional”, lo que incluye entre otras cosas la Costumbre o los Principios Generales del Derecho.

violencia debe de ser evitada siempre que sea posible y que esta solo ha de utilizarse como último recurso, siempre y cuando sea absolutamente necesario. Y aún así, cuando siguiendo estos criterios pueda emplearse la fuerza, se hará de forma razonable y siempre según las circunstancias.

De este modo, concluye el TIDM, para detener un buque primero se han de utilizar señales sonoras o visuales empleando alguno de los sistemas internacionalmente reconocidos. Si el buque no se detiene, se le puede advertir a través de otros medios, por ejemplo, propone el Tribunal, disparando por encima del estrave¹³¹ del buque interceptado. Solo si estas nuevas medidas fracasan se podrá proceder al uso de la fuerza para detener el buque, eso sí, haciendo todos los esfuerzos posibles para evitar poner en peligro la vida y la integridad física de los tripulantes del mismo.

En el caso concreto del M/V “SAIGA” el TIDM estimó que el uso de la fuerza había sido desproporcionado. El petrolero navegaba a baja velocidad al estar casi totalmente cargado, y por tanto, no era difícil para la patrullera guineana acercarse y abordar la embarcación. En estas circunstancias, el uso de la fuerza era evidentemente excesivo.

De esta sentencia se deduce que el uso de la fuerza está condicionado a los principios de proporcionalidad, necesidad y excepcionalidad¹³² y que toda acción violenta debe de respetarlos.

1) Proporcionalidad. El principio de proporcionalidad exige un uso razonable de la fuerza. Debe existir una adecuación entre los medios y el fin perseguido. El uso de un cañón naval puede ser desproporcionado si los piratas utilizan armas de fuego de corto alcance, pero puede ser proporcional si el buque pirata también está armado con un cañón de este tipo.

Para algunos autores¹³³, esta idea de la proporcionalidad y adecuación del uso de la violencia está íntimamente relacionada con el derecho a la legítima defensa que dispone la Carta de las Naciones Unidas en su artículo 51. De esta forma, el buque de guerra que

¹³¹ El estrave es el nombre que recibe el remate o punta de la quilla.

¹³² JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 120, págs. 30 y ss.

¹³³ SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 119, págs. 248 y ss.

recibe fuego procedente de la embarcación pirata durante el apresamiento podrá usar también armamento como consecuencia de esto derecho a la legítima defensa.

2) Necesidad. El principio de necesidad exige que el uso de la fuerza sea imprescindible para asegurar el cumplimiento del objetivo, en este caso, la seguridad en la libre navegación de los mares. El uso de la fuerza es innecesario cuando otros medios menos gravosos o peligrosos para la vida o la integridad física de los tripulantes son suficientes para lograr el apresamiento.

3) Excepcionalidad. El principio de excepcionalidad implica que el uso de la fuerza ha de ser inevitable, esto es, como último recurso y en última instancia. El buque de guerra no usará la fuerza durante el apresamiento siempre que pueda evitarlo.

De esta forma, cuando un buque de guerra inicie el apresamiento de un buque pirata, antes de usar la fuerza deberá tratar de detenerlo por otros medios menos peligrosos para con la vida de los tripulantes. Si la embarcación ignora todas las señales o se da la fuga, en un primer momento el buque de guerra deberá intentar abordarlo y tomar el control del buque utilizando la menor violencia posible. Ahora bien, si el buque pirata es más veloz y el abordaje es imposible el buque de guerra podría utilizar incluso un cañón naval para neutralizar los motores del navío pirata e impedir así su huida.

Del mismo modo, una vez iniciado el abordaje, si la tripulación se resiste con violencia o incluso utilizando armas de fuego, se podrá utilizar perfectamente armamento contra los piratas, en consonancia con los criterios de proporcionalidad, necesidad y excepcionalidad, y siempre con el máximo respeto posible a la vida o la integridad física de la tripulación del buque pirata. El grado de intensidad de violencia legítima a emplear dependerá por tanto de las circunstancias de cada caso en concreto.

Esta tradicional línea doctrinal y jurisprudencial que defiende un uso limitado de la fuerza y violencia, y siempre como último recurso, es la que ha seguido también en sus resoluciones el CSNU. Entre ellas tenemos por ejemplo de nuevo a las Resoluciones 1816 (2008), 1838 (2008)¹³⁴ y 1846 (2008)¹³⁵, que alientan a los Estados a utilizar “todos los

¹³⁴ Resolución 1838 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5987.ª sesión, celebrada el 7 de octubre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1838 (2008)].

¹³⁵ Resolución 1846 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6026.ª sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1846 (2008)].

medios necesarios¹³⁶ para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar”, pero, eso sí, con el más absoluto respeto a las normas de derecho internacional. Queda reconocido por tanto este principio que obliga a los Estados a evitar o a moderar el uso de la fuerza contra el buque pirata que va a ser apresado, siempre que sea posible, y a utilizarla únicamente en última instancia conforme a criterios de proporcionalidad y adecuación, como ya venía apreciando la doctrina y aplicando tribunales como el TIDM. En efecto, la ausencia de referencia alguna al uso de la fuerza en la CONVEMAR no debe de interpretarse como una prohibición de la misma, como han entendido algunos autores, pues el uso de la fuerza queda reconocido implícitamente cuando la propia CONVEMAR atribuye a los Estados poderes para perseguir y apresar buques¹³⁷. En este sentido, el precedente sentado en el caso del M/V “SAIGA” quedó consolidado recientemente en el caso del M/V “Virginia G”¹³⁸ que resolvió el TIDM en 2014. En el párrafo 360, el tribunal reiteró que el uso de la fuerza en actuaciones tales como apresamientos y abordajes no estaba prohibida, y más, cuando nos encontramos ante supuestos de piratería.

3. Competencia judicial internacional para enjuiciar la piratería.

El artículo 105 de la CONVEMAR no regula únicamente el derecho de apresamiento. En efecto, la segunda parte de este precepto constituye un mecanismo de atribución de competencia judicial a los tribunales de los Estados para el enjuiciamiento de la piratería, y por este motivo hemos decidido reservar un subepígrafe distinto a esta cuestión en atención a la relevancia de esta cuestión. Así, en este apartado analizaremos y profundizaremos en la problemática que se deriva de esta atribución de jurisdicción y en sus repercusiones en la lucha contra la piratería.

¹³⁶ GIFRA DURALL, J. “Las Operaciones de Paz de Naciones Unidas del Capítulo VII: ¿Excepción o Práctica Extendida?”, en *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 2/2013, pág. 11.

¹³⁷ JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 120, págs. 25 y ss.

¹³⁸ *International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau)*, de 14 de abril de 2014 (14/04/2014), en el párrafo 359 y ss. [Tribunal Internacional del Derecho del Mar].

Sentencia:

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_14_0414.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

Otros archivos del asunto (actas, órdenes, votos particulares, ...): <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-19/#c4861> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

3.1 El principio de jurisdicción del Estado del pabellón o principio de territorialidad

El artículo 94.2.b) de la CONVEMAR dispone que la jurisdicción sobre el buque será ejercida por el Estado cuyo pabellón haya enarbolado la embarcación. Es decir, partiendo de esta idea, el Estado del pabellón ejerce jurisdicción exclusiva sobre el buque. El principio de jurisdicción del Estado del pabellón, también denominado principio de territorialidad, se consolidó en 1927 a través de la decisión que el Tribunal Permanente de Justicia Internacional emitió sobre el asunto del buque S.S.¹³⁹ “Lotus”¹⁴⁰. En esta sentencia afirmó el Tribunal que conforme al principio de la libertad del mar ningún Estado podía ejercer jurisdicción alguna sobre buques de otros Estados¹⁴¹.

De esta forma y en virtud del artículo 94 de la CONVEMAR, aplicando estrictamente este principio, solo el Estado del pabellón del buque pirata o del buque atacado o capturado por piratas tendrá jurisdicción sobre él, podrá incautar los bienes y enjuiciar al capitán, oficiales y tripulación. No obstante y como veremos a continuación, esta visión de la jurisdicción sobre la piratería ya ha quedado plenamente superada, incluso para los más acérrimos defensores de este principio.

3.2 El principio de justicia o jurisdicción universal y la piratería.

Ya desde el siglo XVII algunos autores¹⁴² manifestaron la necesidad y el deber de los Estados de perseguir aquellos crímenes que interesan o afectan a toda la sociedad humana, independientemente del Estado al que pertenecieran. De esta forma, el principio de justicia universal permite a los tribunales internos de un determinado Estado enjuiciar un delito con repercusiones internacionales, con independencia del lugar de comisión o

¹³⁹ Las siglas “S.S.” constituyen la abreviatura de “*Screw Steamer*”, que viene a significar “Buque de vapor de hélice”.

¹⁴⁰ *Permanent Court of International Justice. The Case of the S.S. “Lotus” (France v. Turkey)*, de 7 de septiembre de 1927 (07/09/1927) en *Publications of the Permanent Court of International Justice*, Series A, No. 10, collection of judgments, págs. 25, párrafo 64 [International Court of Justice, Permanent Court of International Justice Files]. https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁴¹ “*In virtue of the principle of the freedom of the seas, that is to say, the absence of any territorial sovereignty upon the high seas, no State may exercise any kind of jurisdiction over foreign vessels upon them*”.

¹⁴² GROCIO, H. “*De Iure Belli ac pacis*”, Libro II, París, 1625, cap. 21, párrafos 3 y 4.

la nacionalidad del autor o de la víctima, y aplicando además el Derecho Penal propio de este Estado.

Sin volver a entrar a valorar el carácter delictual de la piratería, la doctrina sí ha estado de acuerdo históricamente en que esta constituye una grave amenaza para la libre navegación marítima y por tanto, como señala el artículo 100 de la CONVEMAR, todos los Estados deben de cooperar en su represión. De hecho, el principio de libertad de navegación de los mares es uno de los pilares sobre los que se asienta la CONVEMAR y se trata de un bien jurídico básico en la convivencia internacional entre los diversos Estados. Parece por tanto razonable que, como se ha entendido tradicionalmente, la piratería encaje dentro del principio de justicia universal y en consecuencia, pueda ser perseguida y enjuiciada por cualquier Estado, independientemente de la nacionalidad del pirata o del buque¹⁴³.

Desde este punto de vista, el artículo 105 dispone que serán competentes para enjuiciar a los piratas, para decidir las penas a imponerles en su caso y para tomar las medidas necesarias con respecto del buque y de los bienes incautados; los tribunales de aquel Estado que haya apresado el buque pirata. En efecto, este precepto a priori es totalmente incompatible con el principio del pabellón del buque del artículo 94 y se fundamenta en el principio de justicia universal. Siendo la piratería un problema que afecta a toda la comunidad internacional, la CONVEMAR permite a todos los Estados llevar a los piratas ante sus tribunales y enjuiciarlos, independientemente de la nacionalidad de estos o del pabellón del buque. De hecho, se dice que el propio principio de justicia universal surge a consecuencia de la costumbre internacional que se había forjado con el paso de los años y que permitía a los Estados apresar a los piratas en alta mar y juzgarlos por sus crímenes¹⁴⁴.

En cualquier caso, la realidad es que la mayor parte de los tribunales de los diferentes Estados han venido admitiendo el principio de justicia universal como

¹⁴³ KONTOROVICH, E. y ART, S. “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, en *American Journal of International Law*, Vol. 104, Issue 3, July 2010, págs. 251 y ss.

¹⁴⁴ MANJÓN-CABEZA OLMEDA, A. “Alcance la Jurisdicción Universal Española tras la modificación operada por la L.O. 1/2009, de 3 de noviembre”, en CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág. 147.

conexión suficiente para enjuiciar y castigar a los piratas de una embarcación extranjera, teniendo en cuenta también el artículo 105 de la CONVEMAR.

Véase por ejemplo la decisión del Tribunal de Apelaciones del Distrito de Columbia *United States of America v. Ali Mohamaed Ali*¹⁴⁵ en 2013. En 2008, el somalí Ali Mohamed participó en la captura del buque mercante CEC “Future”, de propiedad danesa y que enarbolaba el pabellón de las Bahamas. Los somalíes se hicieron con el control del buque y obligaron a la tripulación a virar el rumbo hacia un puerto somalí. Tras el ataque, Ali accedió al buque, donde sirvió como intérprete y negoció con los propietarios daneses el rescate del buque. En 2010, Ali fue nombrado Director General del Ministerio de Educación de la República de Somalilandia, y así, en 2011, las autoridades americanas invitaron a Ali a una conferencia falsa sobre educación en Carolina del Norte donde fue arrestado.

El Tribunal Apelación del Distrito de Columbia coincidió con el Tribunal de Distrito¹⁴⁶ en que los órganos jurisdiccionales estadounidenses gozaban de plena competencia judicial para enjuiciar a Ali por su participación en los actos de piratería anteriormente narrados en virtud del principio de justicia universal¹⁴⁷. No obstante, los cargos de los que se acusaba a Ali no eran propiamente piratería, sino conspiración e inducción a la piratería, y surgió la duda de si el principio de justicia universal permitía a los tribunales estadounidenses enjuiciar estas conductas. La respuesta fue afirmativa, pues consideraba que el artículo 101.c) de la CONVEMAR incluía dentro del concepto de piratería cualquier acto que incitara o facilitara la perpetración de los actos de piratería del apartado a) o b) y de este modo, sí entraban dentro del principio de justicia universal¹⁴⁸. Del mismo modo, el Tribunal señaló que el artículo 101.c) no exige que los

¹⁴⁵ *United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit, United States of America, appellant v. Ali Mohamed Ali, also known as Ahmed Ali Adan, also known as Ismail Ali, appellee, No. 12-3056, June 11, 2013* (11/06/2013) [FindLaw]. <https://caselaw.findlaw.com/us-dc-circuit/1634232.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁴⁶ *United States District Court for the District of Columbia, United States of America v. Ali Mohamed Ali, Case Criminal No. 11-0106, District Judge Ellen Segal Huvelle, October 31, 2013* (31/10/2013) [Denver Journal of International Law & Policy]. <http://djilp.org/wp-content/uploads/2012/07/US-v.-Ali-D.D.C..pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁴⁷ “*Universal jurisdiction is not some idiosyncratic domestic invention but a creature of international law. Unlike the average criminal, a pirate may easily find himself before an American court despite committing his offense on the other side of the globe*”.

¹⁴⁸ “*UNCLOS, art. 101, Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397, 436. By including “intentionally facilitating” a piratical act within its definition of piracy, article 101(c) puts to rest any worry that American notions of aider and abettor liability might fail to respect the international understanding of piracy*”.

actos de incitación o inducción a la piratería deban de perpetrarse en alta mar para ser considerados piratería, y por tanto, aunque Ali planeó el asalto en Somalia y negoció por el buque una vez ya en el mar territorial de dicho Estado, los tribunales estadounidenses podrían enjuiciarlo conforme al principio de justicia universal¹⁴⁹.

De esta forma, el histórico caso *United States of America v. Ali Mohamaed Ali* supuso el primer precedente en el que el Gobierno de los Estados Unidos se amparó únicamente en el principio de justicia universal para enjuiciar a un pirata somalí¹⁵⁰. La decisión además adquirió relevancia por ser pionera en castigar a una persona que no había cometido ninguno de los actos del artículo 101.a) de la CONVEMAR, pero que sí había colaborado y facilitado en la comisión de los mismos

3.3 La conjugación de los principios de jurisdicción del Estado del pabellón y de justicia universal.

Para conciliar ambas ideas, en general, la doctrina¹⁵¹ ha interpretado que el régimen establecido en el artículo 105 de la CONVEMAR no es más que una excepción al principio de jurisdicción del Estado del pabellón del artículo 94, excepción que en ningún caso supone el quebrantamiento del artículo 94. De esta forma, los buques piratas o buques bajo el control de piratas no se encuentran bajo la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón¹⁵². La corriente del excepcionalismo permite además apaciguar a los Estados que temen perder sus poderes jurisdiccionales sobre los buques de su nacionalidad, pues reafirma la importancia del principio de jurisdicción del Estado del pabellón que no se puede quebrar tan a la ligera.

En nuestra opinión, para conciliar ambos preceptos y salvaguardar el principio de jurisdicción del Estado del pabellón, la jurisdicción del Estado que efectúa el apresamiento debe limitarse únicamente a los ámbitos recogidos en el artículo 105. De

¹⁴⁹ “Because international law permits prosecuting acts of aiding and abetting piracy committed while not on the high seas, the *Charming Betsy* canon is no constraint on the scope of Count Two”.

¹⁵⁰ YOUNGS, G.T. “Piracy in Somalia: A Legal Analysis Concerning the Prosecution of Pirate Negotiators and Pirate Facilitators under the current US and International Framework”, en *Indiana International & Comparative Law Review*, Vol. 24, núm. 3, 2014, págs. 815 y ss.

¹⁵¹ RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. *op. cit.*, nota 100, pág. 214, MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, pág. 122, SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 59, pág. 136 y SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 119, pág. 241.

¹⁵² GONZÁLEZ CAMPOS, J.D., SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, L.I y ANDRÉS SÁENZ DE SANTA MARÍA, M.P. *Curso de Derecho Internacional Público*. Thomson Civitas, Madrid, 2008, pág. 727.

esta forma, el Estado que ha apresado el buque tendrá jurisdicción para enjuiciar y castigar a los piratas y para tomar las medidas necesarias respecto al navío y los bienes incautados, mientras que corresponderá al Estado del pabellón el conocimiento del resto de los posibles asuntos que se susciten a bordo del buque pirata, del buque capturado por piratas o de la embarcación atacada por piratas. Habrá que tener también en cuenta en cada caso si el buque pirata mantiene o no su nacionalidad según la legislación interna del Estado del pabellón, en virtud del artículo 104 de la CONVEMAR.

Del mismo modo, los piratas únicamente podrán ser enjuiciados por el Estado del apresamiento en base a los actos de piratería que han perpetrado, así como por otros delitos cometidos como consecuencia de estos actos de piratería. Es decir, si se produce una pelea entre dos de los piratas de la tripulación del buque pirata que acaba resultando en un homicidio, todo ello fuera del contexto de toda acción u operación de piratería; en un principio, el enjuiciamiento de este asunto correspondería a los tribunales del Estado del pabellón y no a los tribunales del Estado que ha apresado la embarcación.

En definitiva, se puede decir que en los supuestos del artículo 105, el principio de jurisdicción del Estado del pabellón cede ante el principio de justicia universal, pero esto no supone la quiebra total de este principio.

3.4 La jurisdicción sobre la piratería en el mar territorial y el caso particular de Somalia.

El Estado ribereño ejerce plena soberanía sobre sus aguas interiores y sobre su mar territorial, y si se trata de un Estado archipelágico, sobre sus aguas archipelágicas. Ya determinamos con anterioridad que la piratería no puede tener lugar en ninguno de estos espacios marítimos, y esta era la razón por la cual la OMI había acuñado el término de robo a mano armada contra buques para denominar a esos actos del artículo 105 de la CONVEMAR que se cometen en aguas soberanas.

El Estado ribereño, por tanto, ejerce plena soberanía y jurisdicción sobre estas aguas, sin perjuicio del derecho de paso inocente¹⁵³ y otras limitaciones recogidas en la CONVEMAR. De este modo, el Estado ribereño es libre de tipificar la piratería en su mar territorial y de castigarla, teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 27 de la

¹⁵³ El derecho de paso inocente, regulado en el artículo 17 y ss. de la CONVEMAR, permite a cualquier buque, independientemente de su nacionalidad internarse y atravesar el mar territorial de un Estado ribereño.

CONVEMAR. Este precepto establece que el Estado ribereño no ejerce su jurisdicción penal sobre un buque extranjero que navega por su mar territorial y no podrá detener o investigar a ninguna persona por un crimen cometido en este navío extranjero. No así sucede con la piratería aunque sea perpetrada por un navío extranjero. En efecto, los apartados a) y b) del artículo 27.1 sí extienden la jurisdicción penal del Estado ribereño a los delitos cometidos en su mar territorial aún estando involucradas embarcaciones extranjeras, cuando el delito tenga repercusiones en el propio Estado ribereño o cuando este perturbe la paz del mismo o el buen orden de su mar territorial. Es indudable que la piratería representa una grave amenaza para el buen orden en el mar territorial y por ende, los piratas podrán ser enjuiciados y castigados por el Estado ribereño incluso aunque el buque pirata ostente una nacionalidad diferente.

Este régimen jurídico sobre piratería y mar territorial encuentra, no obstante, una situación particular en Somalia. Como ya hemos referido con anterioridad, el CSNU en su Resolución 1816 (2008)¹⁵⁴ autorizó a terceros Estados a internarse en el mar territorial de Somalia para reprimir la piratería y el robo a mano armada. En concreto, el punto 7 limita esta autorización a aquellos Estados que colaboren con el Gobierno Federal de Transición de Somalia en su enfrentamiento contra la piratería y el robo a mano armada.

Es interesante la expresión literal que utiliza el precepto para describir la forma en la que los Estados actuarán contra la piratería en las aguas territoriales somalíes; “en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar respecto de la piratería”. En efecto, esto significa que se aplicará al mar territorial de Somalia el régimen de piratería previsto en los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR para alta mar. Esto implica la renuncia de Somalia a ejercer jurisdicción penal sobre la piratería y robo a mano armada tal y como le corresponde en virtud de los artículos 2 y 27 de la CONVEMAR. De esta forma y siguiendo lo dispuesto en el artículo 105, el enjuiciamiento de los piratas y su castigo corresponderá a los tribunales del Estado que efectúe el apresamiento de la embarcación pirata, del mismo modo que sucedía en alta mar.

En definitiva, a través de estas resoluciones se solventan muchas de las críticas que la doctrina dirigía hacia el concepto de piratería. Ahora los Estados podrán perseguir

¹⁵⁴ Esta autorización, que en un principio abarcaba un total de 6 meses, ha sido prorrogada reiteradamente a través de otras resoluciones tales como la Resolución 1846 (2008), entre otras.

aquellos buques que realicen actos de piratería en el mar territorial de Somalia o a los que operen en alta mar y posteriormente se refugien en estas aguas, sin requerir permiso alguno por parte del Gobierno de Somalia. Para algunos autores, estas resoluciones facultan a los Estados capturar a los piratas incluso una vez estos han desembarcado en tierra¹⁵⁵. Y finalmente, los tribunales de estos Estados tendrán plena competencia para conocer de estos asuntos e imponer la pena prevista por su normativa interna a los piratas.

Finalmente, cabe reseñar que la Resolución 1816 (2008) y sus sucesoras siguen la ya examinada línea propuesta por algunos autores respecto del término de “mares fallidos”. Siendo el Gobierno de Somalia incapaz de combatir y castigar la piratería, sus aguas territoriales se convierten *de facto* en un espacio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. De esta forma y ante el permanente riesgo que supone la piratería en el Golfo de Adén y mares adyacentes para la libre navegación marítima, el CSNU equipara a efectos de la piratería el mar territorial de Somalia a alta mar con el fin de poder reprimir de forma efectiva la piratería y de extender sobre este espacio marítimo el principio de justicia universal.

3.5 La jurisdicción de los tribunales españoles sobre la piratería.

Si bien el artículo 105 de la CONVEMAR habilita a los Estados que han apresado un buque pirata a enjuiciar a los piratas independientemente de su nacionalidad o pabellón en virtud del principio de justicia universal, los Estados son libres de establecer su propio régimen y regular así la competencia judicial internacional sobre la piratería en alta mar y espacios marítimos asimilables. De esta forma, en este subepígrafe examinaremos este régimen en el caso de nuestro país, España.

En España, la jurisdicción penal de los tribunales españoles queda establecida en el artículo 23 de la LOPJ¹⁵⁶, eso sí, como bien dice el propio artículo, con pleno respeto a los tratados internacionales de los que España sea parte, como la propia CONVEMAR, que prevalecen sobre la legislación interna. Partiendo de esta base, el alcance de la jurisdicción española sobre la piratería, delito que queda tipificado en el artículo 616 ter del CP, se manifiesta a través de diferentes niveles o puntos de conexión, los cuales intentaremos sintetizar a continuación.

¹⁵⁵ SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 119, pág. 242.

¹⁵⁶ Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial [BOE núm. 157, de 2 de julio de 1985].

1) En primer lugar, España tendrá jurisdicción sobre los actos de piratería perpetrados en su mar territorial y sus aguas interiores, en virtud de lo dispuesto en el artículo 23 de la LOPJ, incluso aunque el buque pirata sea extranjero. En un principio España no tiene jurisdicción penal sobre las embarcaciones extranjeras que navegan en su mar territorial tal y como dispone el artículo 27.1 de la CONVEMAR. No obstante, como se trata la piratería de un acto que perturba el buen orden de mar territorial, España si dispondrá de competencia judicial internacional para enjuiciar estos actos de acuerdo con el apartado b) del mencionado artículo 27.1.

2) En segundo lugar, el artículo 23.1 de la LOPJ prevé que España tendrá competencia para conocer de aquellos delitos cometidos a bordo de buques o aeronaves españolas, sin perjuicio de lo dispuesto en aquellos tratados internacionales de los que España sea parte. Sea español el buque pirata o el buque atacado por los piratas, la realidad es que en virtud del artículo 105 de la CONVEMAR atribuye la jurisdicción sobre los actos de piratería al Estado que ha efectuado el apresamiento. Como ya examinamos, el principio de jurisdicción del Estado del pabellón cede ante el principio de justicia universal. Aún así, este punto de conexión habilitará a los tribunales españoles para enjuiciar actos de piratería cuando no sea aplicable el artículo 105 de la CONVEMAR, por ejemplo, si el Estado del buque que ha efectuado el apresamiento renuncia a su jurisdicción.

3) En tercer lugar, el artículo 23.1 también atribuye competencia judicial internacional a los tribunales españoles sobre aquellos delitos cometidos fuera del territorio nacional por españoles o extranjeros que han adquirido la nacionalidad española con posterioridad a los actos punibles, siempre que se cumplan una serie de requisitos. Se trata del denominado principio de personalidad activa y al igual que sucedía en el supuesto anterior, este apartado sería también en principio inaplicable; pues la competencia para enjuiciar estos actos corresponde de nuevo al Estado que ha apresado el buque pirata en virtud del artículo 105 de la CONVEMAR con independencia de la nacionalidad de los piratas. No obstante, cuando no sea aplicable el artículo 105 de la CONVEMAR, los tribunales españoles podrán utilizar este punto de conexión para justificar su competencia.

4) En cuarto y último lugar, como ya hemos explicado con anterioridad, no se puede entender la jurisdicción sobre la piratería sin tener en cuenta el principio de justicia

universal. En este caso, la justicia universal queda regulada en el ordenamiento español en el artículo 23.4 de la LOPJ. Este apartado prevé una serie de delitos, entre los que se encuentra la piratería, que son susceptibles de ser enjuiciados en base al principio de justicia universal. En concreto, el apartado d) del artículo 23.4 de la LOPJ es el que permite ejercer jurisdicción universal sobre piratería y dice este precepto que se aplicará conforme a lo dispuesto en los tratados ratificados por España o por las normas emitidas por una organización internacional de la que España sea parte.

En efecto, conforme al artículo 23.4.d), España podrá enjuiciar en virtud del principio de justicia universal a ciudadanos nacionales o extranjeros por la comisión de actos piratería, hayan sido perpetrados estos actos o no en aguas españolas, y conforme a los tratados internacionales de los que España sea parte. En definitiva, nos encontramos ante una remisión al régimen previsto en la CONVEMAR, y el alcance de la jurisdicción universal española se extiende a aquellos supuestos en los que una nave de guerra español ha apresado un buque pirata, tal y como señala el artículo 105 de la CONVEMAR. Así lo ha confirmado el Tribunal Constitucional en la Sentencia 140/2018¹⁵⁷ de 20 de diciembre, en cuyo fundamento jurídico cuarto se establece que los únicos puntos de conexión requeridos para poder enjuiciar la piratería en virtud del principio de justicia universal serán los dispuestos en los tratados internacionales firmados y ratificados por España, en particular, la CONVEMAR¹⁵⁸.

No obstante, no siempre ha prevalecido esta línea interpretativa. Así, en subepígrafes anteriores habíamos determinado que el principio de justicia universal y la jurisdicción del Estado del apresamiento suponen una excepción al principio de jurisdicción del Estado del pabellón, concordando con gran parte de la doctrina. Pues bien, en algunos casos, el Tribunal Supremo ha entendido que el principio de justicia universal y la jurisdicción del Estado del apresamiento no constituyen una excepción al

¹⁵⁷ Tribunal Constitucional (Pleno), Sentencia núm. 140/2018 de 20 de diciembre de 2018 (20/12/2018) [Buscador de Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, ECLI:ES:TC:2018:140]. <https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/25823> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁵⁸ “Los apartados d), f) y g) del art. 23.4 LOPJ vinculan la persecución extraterritorial a las previsiones contenidas en fuentes internacionales en determinados casos. Se establece que serán perseguibles en España, en los supuestos previstos en los tratados ratificados por nuestro país o en los actos normativos de una organización internacional de la que seamos parte, los delitos:

- De piratería, regulados en los arts. 616 ter y quater CP y en los arts. 100 a 107 y 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, elaborada en M.B. el 10 de diciembre de 1982 (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997)”.

principio de jurisdicción del Estado del pabellón, sino que el primero está subordinado al segundo.

Véase por ejemplo la STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 704/2015 de 11 de noviembre¹⁵⁹. En esta resolución judicial, el Tribunal Supremo valora distintas cuestiones relativas a la jurisdicción en el mar en un asunto de tráfico de drogas. En el último párrafo del segundo fundamento jurídico¹⁶⁰ el Tribunal Supremo señala que la jurisdicción universal del artículo 23 de la LOPJ está subordinada a la jurisdicción del Estado del pabellón, prevaleciendo este último. De esta forma, el Estado que interviene en otro buque, ya sea mediante abordaje, derecho de visita u otros, únicamente ejercerá jurisdicción sobre la embarcación cuando esta carezca de nacionalidad y por tanto no se pueda acoger a la protección de ninguna nación. Siguiendo esta línea interpretativa cobra especial importancia el artículo 104 de la CONVEMAR, pues la pérdida o conservación de la nacionalidad del buque pirata implica la posibilidad de ejercer o no, respectivamente, jurisdicción universal sobre él.

Por otro lado, hasta la modificación de la LOPJ el 14 de marzo de 2014, el artículo 23.4 exigía un vínculo o conexión de cierta relevancia entre el delito y España para poder aplicar la jurisdicción universal¹⁶¹ y activar el artículo 105 de la CONVEMAR. Habiendo desaparecido este requisito, la jurisdicción universal española se aplicará sobre la piratería únicamente conforme a lo establecido en los tratados internacionales, y en particular, en la CONVEMAR, tal y como se ha señalado en STC 140/2018.

En definitiva, quedan configurados como puntos de conexión que permiten atribuir la competencia para enjuiciar actos de piratería a los tribunales españoles el lugar

¹⁵⁹ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª), Sentencia núm. 704/2015 de 11 de noviembre de 2015 (11/11/2015). Roj: STS 4587/2015 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2015:4587]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/fbea154d2e0dca1f/20151120> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁶⁰ “Es decir, la jurisdicción que otorga el artículo 23.4.d) LOPJ, es subordinada a la preferente del Estado de pabellón; de ahí, que si se carece de abanderamiento, ante la inexistencia de jurisdicción preferente, la subsidiaria de quien ejercita el abordaje, deviene principal. Dicho de otro modo, si la Convención del Derecho del Mar, faculta la intervención o derecho de visita a cualquier Estado sobre los buques carente de nacionalidad, derivado de que no pueden acogerse a la protección de ningún Estado concreto, de conformidad con lo expuesto anteriormente, al no existir jurisdicción preferente del pabellón, cobra efectividad la subsidiaria consecuente al derecho de visita”.

¹⁶¹ CASTILLEJO MANZANARES, R. “Jurisdicción Española para Perseguir Actos de Piratería. Especial referencia al caso Alakrana”, en CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág. 220 y ss.

de comisión del delito, cuando este tiene lugar en aguas bajo soberanía española; el pabellón del buque y la nacionalidad del buque, cuando esta es española; la nacionalidad del autor, cuando este es español; y el apresamiento del buque, cuando este ha sido efectuado por un buque de guerra español.

Todo ello, sin perjuicio del régimen previsto en el seno de la Unión Europea para la represión de la piratería en Somalia, y que analizaremos con posterioridad.

Finalmente, cabe señalar que dentro del sistema de órganos jurisdiccionales españoles corresponde en la mayoría de casos a la Audiencia Nacional conocer de los asuntos relativos al delito de piratería, tal y como dispone el artículo 65.1.º.e) de la LOPJ. Este precepto atribuye a la Audiencia Nacional todas aquellas causas suscitadas a consecuencia de delitos cometidos fuera del territorio español cuando su enjuiciamiento corresponda a los tribunales españoles en virtud de normas internas del ordenamiento jurídico español o de tratados internacionales. De este modo, siempre que la competencia judicial de los tribunales español provenga del apresamiento de un buque pirata en virtud del artículo 105 de la CONVEMAR, el asunto deberá de ventilarse ante la Audiencia Nacional.

3.6 El alcance de la jurisdicción de los tribunales franceses sobre la piratería.

La mayor parte de los Estados han desarrollado un marco normativo similar al español en lo que respecta a la jurisdicción penal internacional de sus órganos jurisdiccionales. A continuación analizaremos brevemente la competencia judicial internacional de los tribunales franceses en lo que respecta a la piratería.

Para examinar el alcance de la competencia de los tribunales franceses debemos de centrar nuestra atención en el artículo 689 del *Code de Procédure Pénale*¹⁶². Este artículo permite a los tribunales franceses enjuiciar aquellos delitos perpetrados fuera del territorio francés siempre y cuando sea aplicable la ley francesa o cuando un tratado internacional les atribuya esta capacidad. En el primer caso debemos de acudir a los artículos 113-1 y ss. del Código Penal francés, que instauran un ámbito espacial de

¹⁶² *Code de procédure pénale, version en vigueur au 18 avril 2022* [Légifrance]. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071154/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

aplicación de la ley penal francesa muy similar al español, abarcando los espacios marítimos bajo soberanía francesa o cuando el buque sea francés, entre otras.

En cualquier caso, siendo Francia parte de la CONVEMAR, lo más común es, de nuevo, se aplique el artículo 105 de la CONVEMAR, y los tribunales franceses gocen de competencia para enjuiciar la piratería cuando un buque de guerra francés ha ejecutado el apresamiento. Por otro lado, cabe destacar que el *Code de Procédure Pénale* no efectúa ninguna precisión respecto a la competencia judicial atribuida por el artículo 105 de la CONVEMAR como sí sucede por ejemplo con el Convenio SUA de 1988 en el artículo 689-5.

Hay que recordar que el Código Penal Francés no tipifica propiamente la piratería como delito, y deberemos de dirigirnos al artículo 224-6 y ss. sobre el secuestro de buques y aeronaves o a otros preceptos.

3.7 La jurisdicción universal alemana sobre la piratería: el caso del buque MV “Taipan”.

En marzo de 2010, piratas somalíes abordaron y se hicieron con el control del buque Dhow¹⁶³ “HH” que navegaba bajo el pabellón de la Unión de las Comoras, utilizando lanchas para llegar hasta él. El objetivo de la captura del buque era utilizarlo como nave nodriza en operaciones de piratería. De este modo, en las semanas siguientes el buque fue aprovisionado y preparado para las incursiones piratas. En este período de tiempo, accedieron al buque varias personas, entre ellos, los acusados que posteriormente juzgará el *Landgericht* de Hamburgo¹⁶⁴, que huían de la miseria en busca de una vida mejor.

Así, el 5 de abril de 2010, a 550 millas náuticas de Somalia, utilizando el Dhow “HH” y varios esquifes; lanzaron un ataque y se hicieron con el control del buque MV “Taipan”, un portacontenedores que navegaba enarbolando el pabellón alemán. De los 15 marineros de la tripulación de la embarcación, dos de ellos eran alemanes. Finalmente, el MV “Taipan” fue liberado gracias a la intervención de un buque de guerra neerlandés, que abordó la embarcación y detuvo a los piratas. El 19 de julio de 2011 los piratas fueron

¹⁶³ El “Dhow” es una embarcación de vela de origen árabe que utiliza un velamen triangular, de pequeño calado y generalmente con un solo mástil, que en la actualidad suele estar dotado de un motor auxiliar.

¹⁶⁴ “*Landgericht*” se puede traducir como Tribunal de Distrito.

extraditados a Alemania, donde finalmente serían juzgados¹⁶⁵ por el Tribunal de Distrito de Hamburgo, dictándose sentencia el 19 de octubre de 2012¹⁶⁶.

En efecto, siguiendo lo establecido en el artículo 105 de la CONVEMAR, la jurisdicción correspondía en un principio al Estado que efectuó el apresamiento, si bien, como veremos en el siguiente subepígrafe, es posible renunciar al ejercicio de la misma. En cualquier caso, es interesante como el Tribunal de Distrito de Hamburgo justifica la competencia judicial internacional de los tribunales alemanes. De este modo, dice la sentencia que la jurisdicción internacional para juzgar casos de piratería, en ausencia de un Estado mundial único, debe ser ejercida por los Estados soberanos, que hasta cierto punto representan a ese grupo de Estados que son incapaces de combatir de forma efectiva la piratería. En consecuencia, los actos de piratería, que suponen una amenaza universal, no están sujetos originalmente al poder punitivo estatal sino que corresponden a la comunidad internacional y a la humanidad en su conjunto. Prosigue el Tribunal señalando de acuerdo con el “Principio de administración del Derecho internacional¹⁶⁷”, que es equiparable al principio de justicia universal, la persecución de la piratería goza de reconocimiento indiscutible entre todos los Estados, incluyendo aquellos que se adhieren celosamente al principio de territorialidad o de jurisdicción del Estado del pabellón.

Pero aclara el Tribunal que el principio de justicia universal no se puede aplicar de forma arbitraria e indiscriminada, y se exige un punto de conexión mínimo que permita a los órganos jurisdiccionales de un Estado enjuiciar a los piratas. En este caso, no estando habilitado el artículo 105 de la CONVEMAR y la atribución de competencia a los tribunales del Estado que efectúa el apresamiento, el Tribunal de Distrito de Hamburgo justifica su jurisdicción amparándose en los principios del Estado del pabellón y de personalidad pasiva, pues el MV “Taipan” navegaba bajo pabellón alemán y dos de sus tripulantes ostentaban esta nacionalidad.

¹⁶⁵ Hay que señalar que Alemania es uno de esos Estados que no ha tipificado como tal la piratería, si bien dedica la sección 316c del *Strafgesetzbuch* (Código Penal alemán ordinario) a castigar los ataques contra el tráfico aéreo y marítimo. *Strafgesetzbuch, vom 13. November 1998* [Federal Ministry of Justice, Federal Office of Justice]. https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁶⁶ *LG Hamburg, Urteil vom 19.10.2012 - 603 KLS 17/10* (19/10/2012) [Openjur]. <https://openjur.de/u/600904.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁶⁷ *Regio Decreto, 19 ottobre 1930, n. 1398, approvazione del testo definitivo del Codice Penale* [Gazzetta Ufficiale]. <https://www.gazzettaufficiale.it/dettaglio/codici/codicePenale> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

En definitiva, no siendo aplicable el artículo 105 de la CONVEMAR, los tribunales alemanes deben fundamentar su competencia en otros puntos de conexión para poder enjuiciar los actos de piratería narrados. Posteriormente abordaremos en mayor profundidad la circunstancia de la renuncia a ejercer jurisdicción por parte del Estado que captura el buque pirata y sus consecuencias.

3.8 La jurisdicción sobre la piratería en otros Estados.

A continuación examinaremos brevemente el alcance de la jurisdicción sobre la piratería de los tribunales de algunos Estados a modo de ejemplo, con el fin de extraer una idea general sobre cómo suelen funcionar estos sistemas.

1) Italia. En Italia, la piratería se castiga en alta mar en virtud del artículo 7.5 del *Codice Penale*¹⁶⁸, es decir, también a través del principio de justicia universal. Dice este precepto que se aplica la ley italiana a cualquier persona, independientemente de su nacionalidad, que cometa un delito fuera del territorio nacional para el cual los tratados internacionales prevean la aplicabilidad del Derecho penal italiano. Este artículo no se refiere únicamente a una cuestión de Derecho aplicable, sino que sintetiza también las bases de la jurisdicción universal de los tribunales del país italiano, tal y como ha señalado la Misión Permanente de Italia en Naciones Unidas¹⁶⁹. Italia podrá perseguir por tanto delitos fuera de sus fronteras, enjuiciar a sus autores bajo sus leyes y en su caso castigarlos, en los casos previstos por los tratados internacionales ratificados por Italia. De esta forma, este precepto en relación con el artículo 105 de la CONVEMAR habilita a los tribunales del Estado italiano para enjuiciar la piratería perpetrada en alta mar y espacios marítimos asimilables, cuando un buque de guerra italiano apresa un buque pirata o un buque bajo control pirata.

2) Estados Unidos de América. Los tribunales estadounidenses llevan amparándose en el principio de justicia universal para enjuiciar la piratería desde principios del siglo XIX. En concreto, merece la pena destacar la decisión de la Corte

¹⁶⁸ En alemán “*Prinzip der Weltrechtspflege*”, que podría traducirse como “Principio de administración del Derecho Internacional” o “Principio de administración de la justicia mundial”.

¹⁶⁹ Información provista por Italia de acuerdo con la carta LA/COD/59/1 emitida por la Oficina de Asuntos Jurídicos de Naciones Unidas conforme a lo dispuesto en la Resolución 72/120 de diciembre de 2017 por la Asamblea General, cuyo párrafo tercero invita a los Estados a transmitir información relativa al alcance y aplicación de la jurisdicción universal en sus Estados [Página de las Naciones Unidas]. https://www.un.org/en/ga/sixth/66/ScopeAppUniJuri_StatesComments/Italy.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

Suprema en *United States v. Smith*¹⁷⁰ de 1820. En esta sentencia, el máximo órgano jurisdiccional estadounidense se refirió a la piratería como una ofensa contra el Derecho Universal de la sociedad y al pirata como un enemigo de la raza humana, y como tal, puede ser castigado por cualquiera de las naciones e independientemente de su nacionalidad¹⁷¹.

3) Reino Unido. En el Reino Unido encontramos uno de los sistemas de jurisdicción universal más limitados, como reconoce la propia Misión Permanente del Reino Unido en Naciones Unidas¹⁷². De esta forma, en Reino Unido existe una breve lista de supuestos sobre los que este Estado goza de jurisdicción cuando no hay conexión alguna entre el asunto y Reino Unido. En el caso de la piratería, no obstante, gracias a la CONVEMAR, los tribunales británicos han visto incrementados sus poderes jurisdiccionales sobre los actos de piratería en alta mar. Hasta 1997 se mantuvo más o menos en vigor la *Piracy Act of 1837*, cuya sección segunda únicamente permitía a los tribunales británicos aplicar el principio de justicia universal en aquellos casos de piratería en los que hubiera existido algún peligro para la vida de cualquier persona del buque que sufriera el ataque. En ese año se aprobó la *Merchant Shipping and Maritime Security Act of 1997*, en cuya sección vigésimosexta se establece que en lo relativo a la piratería regirán las disposiciones previstas en la CONVEMAR. En definitiva, en lo relativo a la jurisdicción será perfectamente aplicable el artículo 105 de la CONVEMAR.

4) Rusia. La jurisdicción de los tribunales rusos sobre la piratería perpetrada en alta mar se prevé de una forma muy similar al régimen que ya exploramos en el apartado dedicado a Italia. De esta forma, el artículo 12.3 del *Уголовный кодекс Российской*

¹⁷⁰ *U.S. Supreme Court, United States v. Smith, 18 U.S. 153 (1820)* [JUSTIA US Supreme Court]. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/18/153/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁷¹ “So that whether we advert to writers on the common law or the maritime law or the law of nations, we shall find that they universally treat of piracy as an offense against the law of nations and that its true definition by that law is robbery upon the sea. And the general practice of all nations in punishing all persons, whether natives or foreigners, who have committed this offense against any persons whatsoever with whom they are in amity is a conclusive proof that the offense is supposed to depend not upon the particular provisions of any municipal code, but upon the law of nations, both for its definition and punishment”.

¹⁷² Información provista por Reino Unido de acuerdo con la carta LA/COD/59/1 emitida por la Oficina de Asuntos Jurídicos de Naciones Unidas conforme a lo dispuesto en la Resolución 72/120 de diciembre de 2017 por la Asamblea General, cuyo párrafo tercero invita a los Estados a transmitir información relativa al alcance y aplicación de la jurisdicción universal en sus Estados [Página de NNUU]. https://www.un.org/en/ga/sixth/75/universal_jurisdiction/unitedkingdom_e.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

*Федерации*¹⁷³ (Código Penal Ruso) afirma que se aplicará la Ley penal rusa a aquellos delitos cometidos fuera del territorio de la federación, independientemente de la nacionalidad del autor, cuando así lo prevea un acuerdo internacional del que sea parte Rusia. Al igual que en Italia, este precepto no resuelve únicamente una cuestión de Derecho aplicable, sino que también implica una atribución de jurisdicción a los tribunales rusos¹⁷⁴. Rusia podrá por tanto, perseguir a los autores de aquellos delitos cometidos fuera de su territorio, juzgarlos bajo sus leyes y castigarlos, cuando así lo establezca un tratado internacional del que sea parte. De esta forma y como es habitual, las cuestiones relativas al alcance de la jurisdicción rusa sobre la piratería se resuelven aplicando el artículo 105 de la CONVEMAR.

3.9 La renuncia a ejercer jurisdicción sobre la piratería en casos de apresamiento.

Como hemos visto mismamente en el asunto del MV “Taipan”, no es extraño que en ocasiones los Estados prefieren renunciar a los poderes jurisdiccionales que les confiere el artículo 105 de la CONVEMAR en favor de otro Estado. En efecto, la competencia judicial que atribuye el artículo 105 conlleva un derecho a ejercer la jurisdicción y en ningún caso una obligación a hacerlo¹⁷⁵. Los Estados pueden optar por ejercitar este derecho y enjuiciar a los piratas del buque apresado o pueden no hacerlo. De hecho, esta renuncia a ejercer la jurisdicción es bastante habitual y a los Estados no le entusiasma especialmente enjuiciar a los piratas detenidos por diversas razones. Normalmente, los piratas son detenidos a mucha distancia del Estado que ha efectuado el apresamiento. Este tipo de investigaciones suelen resultar bastante costosas tanto económicamente como en tiempo, lo que provoca que los Estados muestren poco interés en procesar a los piratas. Otra razón que suelen exponer algunos Estados es que no han tipificado en su ordenamiento interno la piratería como delito y por tanto, no pueden proceder al enjuiciamiento.

¹⁷³ *Уголовный кодекс Российской Федерации*, adoptado por la Duma Estatal el 24 de mayo de 1996, y por el Consejo de la Federación el 5 de junio de 1996 [Legislationline]. <https://www.legislationline.org/documents/action/popup/id/8916> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁷⁴ ROUDIK, P. “Russia: Pirates will be Prosecuted under Russian Laws”, artículo en formato digital en *Library of Congress*. <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2009-05-18/russia-pirates-will-be-prosecuted-under-russian-laws/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

¹⁷⁵ CASTILLEJO MANZANARES, R. *op. cit.*, nota 161, pág. 219.

La renuncia a ejercer jurisdicción también puede deberse a otros motivos. Supongamos un buque mercante que enarbola el pabellón portugués y que sufre un ataque pirata durante su travesía en el Golfo de Adén. Resulta que durante el ataque fallecen dos tripulantes, de nacionalidad portuguesa. Afortunadamente, la fragata española “Navarra” (F-85), que en ese momento operaba en esas aguas, consigue apresar el buque y detener a los piratas. En este escenario y teniendo en cuenta que estamos ante una embarcación portuguesa y habiéndose producido dos víctimas mortales de nacionalidad también portuguesa, lo más probable es que España considere que los intereses portugueses en el asunto son superiores, y opte por renunciar a la competencia judicial que le otorga el artículo 105 de la CONVEMAR en favor de su vecino ibérico. En efecto, los Estados pueden decidir renunciar a la jurisdicción derivada del apresamiento por motivos políticos o diplomáticos.

Un caso similar al propuesto podría ser el del atunero español “Izurdia” que en octubre de 2012 fue objeto de un ataque por parte de un esquife pirata. Antes de producirse el abordaje, una fragata holandesa que patrullaba esas aguas en el marco de la operación de la OTAN “Ocean Shield” fue capaz de interceptar el buque y detener a los piratas. De este modo, aunque en principio la jurisdicción correspondía a los Países Bajos como Estado que ha apresado la embarcación, siguiendo lo dispuesto en el artículo 105 de la CONVEMAR, fueron los tribunales españoles los que asumieron la competencia judicial internacional, tal y como podemos observar en el Auto del Juzgado Central de Instrucción de 12 de octubre de 2012¹⁷⁶. En efecto, las autoridades de Países Bajos decidieron renunciar a su competencia en favor de los tribunales españoles al entender un interés superior de España en el asunto.

Una vez se produce la renuncia a ejercer jurisdicción por parte del Estado que ha efectuado el apresamiento del buque pirata, surge la duda entonces de en qué Estado recae ahora la competencia judicial internacional. Como sucedió en el asunto del MV “Taipan” y en el del atunero “Izurdia”, no aplicándose el artículo 105 de la CONVEMAR debe existir algún punto de conexión entre los hechos y el Estado cuyos tribunales van a conocer del asunto. En nuestra opinión, cuando no se aplica excepción que supone el

¹⁷⁶ Juzgado Central de Instrucción (N.º 003), Auto de 12 de octubre de 2012 (12/10/2012). Roj: AAN 313/2012 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2012:313A]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b662a7c1077a5c2f/20130612> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

artículo 105 de la CONVEMAR debemos de atender a la regla general, esto es, el principio de jurisdicción del Estado del pabellón o principio de territorialidad del artículo 94.2.b), y así lo entiende también parte de la doctrina¹⁷⁷.

No obstante, en el contexto de la operación naval “Atalanta”, la Unión Europea ha previsto otra solución para evitar que la renuncia de un Estado a enjuiciar a piratas suponga la liberación de estos o la impunidad de sus crímenes. Debemos de atender entonces a la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia¹⁷⁸. En particular, el artículo 12 prevé qué se debe de hacer con aquellos piratas capturados en el mar territorial de Somalia o en Alta Mar para que estos sean sometidos al debido procedimiento judicial. La primera posibilidad que ofrece esta Acción Común, en la línea del artículo 105 de la CONVEMAR, es la de entregar los piratas capturados y los bienes confiscados a las autoridades competentes del Estado del pabellón del buque que ha realizado el apresamiento. Este Estado puede ser o no miembro de la UE, basta únicamente con que sea participante de la operación.

La otra opción es quizá la más interesante teniendo en cuenta el subepígrafe en el que no encontramos. De este modo, en el caso del Estado que ha efectuado el apresamiento y no puede o no quiere ejercer jurisdicción sobre el asunto, los piratas detenidos y los bienes confiscados serán transferidos a un Estado que sí desee ejercer jurisdicción sobre las personas o sobre los bienes. En este caso, no se exige que el Estado receptor sea miembro de la UE, ni que este participe en la operación naval. El único requisito, previsto en el apartado segundo del artículo 12, es el pleno respeto al Derecho internacional, y en particular, en todo lo relativo a los derechos humanos y procesales. Se busca por tanto que el tercer Estado que se haga cargo de enjuiciar a los piratas no les

¹⁷⁷ Tesis doctoral de APARICIO TORRES, C. *El Principio de Justicia Universal y su Aplicación al delito de piratería. Crónica de una derogación anunciada*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017, pág. 301.

¹⁷⁸ Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 301, de 12 de noviembre de 2008]. Teniendo en cuenta las modificaciones realizadas a través de la Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009, la Decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010 y la Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010.

procure tratos crueles, inhumanos o degradantes, ni penas excesivas¹⁷⁹. Así, la Unión Europea ha firmado varios acuerdos con distintas naciones africanas de la costa índica tales como Tanzania¹⁸⁰ o Kenia¹⁸¹ entre otros, para que dichos Estados se encarguen del enjuiciamiento y castigo de los piratas detenidos como resultado de la operación naval “Atalanta”. De este modo, independientemente del Estado que ejecute el apresamiento del buque, los piratas son trasladados a estos Estados donde son sometidos al correspondiente procedimiento criminal.

En definitiva, en los supuestos del artículo 12 de la Acción Común, ante la renuncia del Estado para ejercer su competencia judicial, no se atiende al principio de jurisdicción Estado del pabellón del buque apresado, ni al principio de personalidad activa o pasiva. Basta, como único punto de conexión, que el Estado receptor desee hacerse cargo y enjuiciar a los piratas para que se le reconozca jurisdicción sobre ello. Eso sí, se reconoce en primer lugar la preferencia del Estado que ha realizado la captura para ejercer jurisdicción, y solo si este no puede o no desea hacerlo podrán los tribunales de otro Estado conocer del asunto. Se trata por tanto de un sistema flexible cuyo objetivo es evitar que la piratería quede sin castigo. En el epígrafe correspondiente trataremos más a fondo la política de la UE para enjuiciar a los piratas una vez que estos han sido capturados.

Por otro lado, si ningún Estado desea ejercer jurisdicción, volveríamos a atender al principio de jurisdicción del Estado del pabellón para determinar a qué Estado le corresponde hacerlo. Del mismo modo, una vez producida la renuncia, si son varios los Estados que quieren asumir competencia judicial sobre el asunto, para decidir a cuál de ellos corresponderá finalmente conocer de él, se deberá tener en cuenta otros puntos de conexión tales como el principio de jurisdicción del pabellón o los principios de personalidad activa o pasiva, para determinar qué Estado tiene un interés superior en ejercer jurisdicción.

¹⁷⁹ En el caso del Acuerdo con Tanzania, estas condiciones de trato y enjuiciamiento quedan plasmadas en los artículos 4 y ss.

¹⁸⁰ Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados DOUE L 108/3, de 11 de abril de 2014].

¹⁸¹ Canje de Notas entre la Unión Europea y el Gobierno de Kenia sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EU NAVFOR dirigida por la Unión Europea, así como de las propiedades incautadas en posesión de EU NAVFOR, de EU NAVFOR a Kenia y con vistas a su trato después de la entrega [DOUE L 79/49, de 25 de marzo de 2009].

Para concluir este epígrafe, resulta interesante exponer los siguientes hechos. En mayo de 2009, el buque auxiliar español “Marqués de la Ensenada” (A-11) capturó a 14 piratas en diferentes acciones mientras operaba en las aguas próximas al Golfo de Adén en el ámbito de la operación “Atalanta”. En un primer momento, el Juzgado de Instrucción en España determinó que los tribunales españoles eran competentes para conocer del asunto en virtud del artículo 105 de la CONVEMAR. No obstante, la fiscalía insistió en extraditar a los piratas a Kenia para que fueran juzgados en dicho país, si bien el Juez se negó a concederla alegando el elevado riesgo de fuga en atención a los delitos cometidos¹⁸². Solo cuando se firmó el acuerdo entre la UE y Kenia ese mismo año por el que Kenia se comprometía a enjuiciar a los piratas entregados por la Unión Europea, accedió el Juez a la extradición.

Es decir, un órgano jurisdiccional español rechazó en un primer momento ceder la competencia para enjuiciar a los piratas a un tercer Estado, Kenia, en atención a la alta probabilidad de fuga en dicho país, y finalmente, se vio obligado a hacerlo debido al acuerdo que se firmó entre la UE y Kenia. Existe por tanto la duda de hasta qué punto es obligatorio o no para el Estado que efectúa el apresamiento renunciar a la competencia judicial en el contexto de la operación “Atalanta”, a pesar de lo dispuesto en el artículo 105 de la CONVEMAR y del artículo 12 de la Acción Común 2008/851/PESC.

3.10 Un tribunal internacional como solución a la problemática de la competencia judicial internacional sobre la piratería.

A pesar del impacto global de la piratería en diversos ámbitos del panorama internacional la realidad es que nunca se ha constituido tribunal internacional alguno al que se le haya dotado de competencia para conocer de asuntos relativos a la piratería. Es decir, el enjuiciamiento de la piratería queda completamente sometido a la jurisdicción de los Estados. Aún así, parte de la doctrina entiende que una buena forma de resolver toda la problemática relativa a la competencia judicial en materia de piratería y los conflictos que se derivan de ella y que ya hemos comentado en epígrafes previos, sería la de atribuir a un órgano jurisdiccional internacional la capacidad de conocer de estos asuntos. De esta forma se evitaría, entre otras cosas, la impunidad en caso de renuncia a ejercer jurisdicción, también llamado conflicto de competencias negativo; o la

¹⁸² CASTILLEJO MANZANARES, R. *op. cit.*, nota 141, pág. 209.

inseguridad que pudiera generar la renuncia a enjuiciar a piratas en favor de otro Estado por motivos políticos o diplomáticos.

Pudiera parecer que, regulándose el Estatuto del TIDM en la CONVEMAR, concretamente en el Anexo IV, debería de ser este tribunal el encargado de enjuiciar la piratería. Nada más lejos de la realidad, pues este tribunal ha sido concebido para resolver controversias que se susciten entre Estados que sean parte de la CONVEMAR, conforme al artículo 20 del mencionado Anexo VI, e iría contra su naturaleza asumir asuntos penales relativos a particulares. Por el mismo motivo tampoco puede ser competente el Tribunal Internacional de Justicia, pues el artículo 34 de su Estatuto limita el derecho a ser parte a Estados y solo a Estados¹⁸³. Evidentemente, tampoco son válidas las otras soluciones del artículo 287 de la CONVEMAR, pues un procedimiento penal no puede ventilarse ante un tribunal arbitral.

Ante este panorama y en vistas de los abundantes conflictos que se suscitan en torno a la competencia judicial han sido muchos los autores¹⁸⁴ que han ofrecido diversas propuestas para paliar sus efectos, muchas de las cuales prevén la constitución de un tribunal internacional para el enjuiciamiento de la piratería o la atribución de estos asuntos a un tribunal preexistente.

1) La primera posibilidad consistiría en redactar una nueva Convención internacional sobre piratería o modificar el régimen previsto en la CONVEMAR¹⁸⁵. Esta nueva redacción o modificación actualizaría y modernizaría el concepto de piratería y permitiría abordar otros problemas históricos relativos al régimen jurídico de la piratería. De esta forma, se efectuaría un reparto de competencias detallado, se delimitaría el alcance de la jurisdicción universal y se recogerían diversas soluciones para resolver conflictos de competencias, atribuyendo a uno u a otro Estado el conocimiento de los asuntos en función de varios puntos de conexión.

¹⁸³ Si bien a las organizaciones internacionales también se les reconoce personalidad jurídica para acudir al Tribunal Internacional de Justicia, o al menos, a NNUU, como afirmó el propio Tribunal en el de sobra conocido Caso Bernadotte.

¹⁸⁴ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J.L. “La Represión del Crimen Internacional de Piratería; una Laguna imperdonable en nuestro Código Penal y, ¿Por qué no?, un Crimen de la Competencia de la Corte Penal Internacional”, en *Análisis del Real Instituto Elcano*, núm. 73, 2009, pág. 7.

¹⁸⁵ SOBRINO HEREDIA, J.M. *op. cit.*, nota 59, págs. 113 y ss.

2) La segunda solución consiste en la constitución de un nuevo Tribunal Internacional que ejerza jurisdicción sobre todos los actos de piratería perpetrados en alta mar, o bien, crear un tribunal *ad hoc* temporal para casos especiales como el de Somalia. Esta opción, como veremos, ha sido explorada por el Secretario General de Naciones Unidas, en uno de sus informes. No obstante, la creación de nuevos tribunales penales puede ser redundante partiendo de la existencia de la Corte Penal Internacional. Y por otro lado, constituir un tribunal temporal para juzgar y castigar un fenómeno tan prolongado en el tiempo tampoco parece una solución muy acertada al problema.

3) La tercera propuesta, la más atractiva quizás, implicaría atribuir la jurisdicción sobre los actos de piratería perpetrados en alta mar a la Corte Penal Internacional. De esta forma, sería necesario modificar el artículo 5 del Estatuto de Roma¹⁸⁶, para incorporar la piratería al ámbito competencial de este órgano jurisdiccional internacional. Además, se aprovecharía para redefinir el concepto de piratería que ahora sería universal y no se dejaría al arbitrio de los Estados, y se fijarían las penas correspondientes.

No es la primera vez que se plantea esta posibilidad y de hecho, ya se valoró en su momento cuando se redactó el Estatuto. Así, en el preámbulo se indica que los delitos de genocidio, lesa humanidad y demás han sido tipificados en el Estatuto como consecuencia del grave peligro y amenaza que suponen para la paz, la seguridad y el bienestar de la humanidad. Teniendo en cuenta la amenaza que supone la piratería para la seguridad en la libre navegación marítima parece plausible incluir estos actos en el Estatuto. Y sin embargo, esta posibilidad fue descartada por dos motivos¹⁸⁷. El primero de ellos, porque la piratería exige un “propósito personal” para su comisión; y el segundo, porque estos actos no pueden ser perpetrados por los Estados. Estas fueron las razones que llevaron a no incluir la piratería y otros delitos como el terrorismo o el tráfico de drogas dentro del Estatuto de Roma.

En la actualidad, cuando esta cuestión se ha vuelto a debatir, se suele argumentar que el presupuesto de la Corte no es ilimitado y que este tribunal se halla actualmente desbordado por la elevada carga de trabajo. Aún así, no es raro que la doctrina vuelva a

¹⁸⁶ Instrumento de Ratificación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, hecho en Roma el 17 de julio de 1998 [BOE núm. 126, de 27 de mayo de 2002].

¹⁸⁷ O'BRIEN, M. “Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court”, en *Cambridge University Press*, 19 de noviembre de 2013, pág. 87.

plantear esta posibilidad cada cierto tiempo, pues solucionaría muchos de los problemas que actualmente se suscitan en lo que respecta a la jurisdicción para el enjuiciamiento de la piratería, si bien, a pesar de sus evidentes beneficios, la idea no ha llegado a materializarse y no parece que vaya a hacerlo a corto plazo.

4. Ley Aplicable en el Enjuiciamiento de la Piratería.

Habiendo examinado las distintas cuestiones que se pueden suscitar alrededor de la competencia judicial internacional en materia de piratería naval, conviene ahora estudiar el Derecho que se aplicará en el procedimiento judicial al que serán sometidos los piratas, así como a los bienes confiscados.

La CONVEMAR no establece en ningún precepto la Ley del Estado que se aplicará en el enjuiciamiento de los actos piratas. El artículo 105 de la CONVEMAR, como ya hemos analizado, únicamente atribuye a los Estados que efectúan el apresamiento del buque pirata o del buque capturado por piratas la capacidad para decidir las penas que han de imponerse a los piratas, pero nada dice sobre el Derecho de qué Estado será el que sirva de base para extraer esas penas.

En general, la aplicación del Derecho penal en el espacio se guía por el principio de territorialidad de la Ley penal. Véase por ejemplo en España el artículo 8.1 del CC o en Alemania, en la sección 3 del *Strafgesetzbuch*, que extienden la aplicación del Derecho penal español y alemán al territorio de estos países, respectivamente. En Alemania se establece también expresamente la aplicación de la Ley penal alemana a los buques y aeronaves que enarbolan el pabellón alemán¹⁸⁸, si bien en España no se prevé específicamente esta idea y la aplicación de la Ley penal española sobre los buques de pabellón español se deduce a partir del propio principio de territorialidad de la Ley penal y de los artículos 23 de la LOPJ¹⁸⁹ y 94 de la CONVEMAR. En efecto, estos preceptos atribuyen a España poderes jurisdiccionales sobre los buques que enarbolan su pabellón y por tanto, se puede decir que “forman parte del territorio español”. De este modo y en virtud del artículo 8.1 del CC y del principio de territorialidad se extrae la conclusión de que el Derecho penal español se aplica sobre los buques que ondean el pabellón español.

¹⁸⁸ Sección 4 del *Strafgesetzbuch*.

¹⁸⁹ “El Ámbito Espacial de la Ley Penal”, en *Iberley*, versión del 17/03/2020. <https://www.iberley.es/temas/ambito-espacial-ley-penal-47891> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

En conclusión, en un principio, independientemente del buque que efectúa el apresamiento, el Derecho penal aplicable sería el del Estado del pabellón o nacionalidad del buque pirata o del buque capturado o atacado por los piratas. La realidad, como hemos podido comprobar en todas aquellas resoluciones judiciales nombradas a lo largo de este documento, es que los tribunales del Estado que ejecuta el apresamiento aplican indudablemente su Derecho penal para enjuiciar a los piratas y castigarlos.

En efecto, a este resultado se llega siguiendo un razonamiento muy similar al que hemos efectuado anteriormente para determinar que la Ley penal española se aplica en los buques de pabellón español. El artículo 105 de la CONVEMAR atribuye competencia judicial internacional sobre los actos de piratería al Estado que ha realizado el apresamiento. Pues bien, como los poderes jurisdiccionales penales constituyen uno de los pilares de la soberanía, se crea la ficción jurídica de que el buque apresado “forma parte del territorio español” o de que el Estado del buque captor ejerce su soberanía sobre él. De este modo, siguiendo el principio de territorialidad de la Ley penal, se aplica el Derecho penal del Estado que ha ejecutado el apresamiento en el buque capturado, independientemente de la nacionalidad de este o del pabellón que enarbole.

IV. LA RESPUESTA GLOBAL CONTRA LA PIRATERÍA Y SU MARCO JURÍDICO.

1. Las Resoluciones de Naciones Unidas para combatir la piratería en Somalia.

Desde 2008 el CSNU ha venido adoptando una batería de resoluciones con el fin de hacer frente a la crisis de la piratería en Somalia. En este epígrafe examinaremos desde un punto de vista jurídico las medidas aprobadas en estas resoluciones y sus repercusiones.

1.1 Los antecedentes; las Resoluciones 1676 (2006), 1801 (2008) y 1814 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

La explosión de la piratería en el Golfo de Adén y las proximidades del Cuerno de África en el año 2008 como consecuencia de la inestabilidad de esa región encendió las alarmas en la Comunidad Internacional¹⁹⁰. El Golfo de Adén constituye una puerta

¹⁹⁰ En el Informe redactado por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad, adjuntado en la Carta de 10 de diciembre de 2008 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad, en virtud de la Resolución 751

natural al Mar Rojo, y por tanto, sus aguas son de paso obligatorio para todos aquellos buques que desean alcanzar el Mediterráneo o el Océano Índico atravesando el Canal de Suez en lo que supone una de las principales rutas comerciales del mundo. Y del mismo modo, la piratería dificultaba también la llegada de la ayuda humanitaria provista por el Programa Mundial de Alimentos tan importante para la población somalí.

En este escenario y ante la imposibilidad de los Estados de la zona de combatir de forma efectiva la piratería, el CSNU ha aprobado sucesivas resoluciones con el fin último de reprimir y reducir la piratería en estas aguas, o al menos, de garantizar la seguridad en la navegación marítima.

La primera resolución en hacer referencia a la piratería en Somalia es la Resolución 1676 (2006) de 10 de mayo¹⁹¹. Si bien el objeto de este documento es asegurar el cumplimiento efectivo del embargo de armas impuesto a Somalia a través de la Resolución 733 (1992)¹⁹², el CSNU dedica por primera vez y casi anecdóticamente un pequeño párrafo a mostrar su preocupación por la creciente actividad pirata en las aguas costeras somalíes.

El CSNU volvería a manifestar sus inquietudes respecto a la piratería, todavía sin promover ninguna actuación concreta para combatirla, en la Resolución 1801 (2008)¹⁹³. En esta última, el CSNU únicamente alerta a los Estados de las actividades piratas en la zona, instando a los Estados a proteger a los buques mercantes y en especial, a los convoyes navales del Programa Mundial de Alimentos.

La Resolución 1814 (2008) de 15 de mayo¹⁹⁴ tampoco se enfoca específicamente en la piratería, si bien, ante el riesgo que conlleva la navegación marítima en las aguas próximas a Somalia, se exhorta a los Estados, a petición del Gobierno Federal de Transición de Somalia, a tomar medidas para proteger los convoyes marítimos que

(1992) relativa a Somalia ya se advertía con preocupación el incremento de la piratería en el Golfo de Adén y se instaba al CSNU a instar a los Estados a patrullar las aguas del Golfo de Adén.

¹⁹¹ Resolución 1676 (2006), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5435.ª sesión, celebrada el 10 de 2006 [Consejo de Seguridad, S/RES/1676 (2006)].

¹⁹² Resolución 733 (1992), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 3039.ª sesión, celebrada el 23 de enero de 1992 [Consejo de Seguridad, S/RES/733 (1992)].

¹⁹³ Resolución 1801 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5842.ª sesión, celebrada el 20 de febrero de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1801 (2008)].

¹⁹⁴ Resolución 1814 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5893.ª sesión, celebrada el 15 de mayo de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1814 (2008)].

transportan ayuda humanitaria a Somalia y en especial los del Programa Mundial de Alimentos¹⁹⁵. Esta solicitud tiene más relevancia de la que parece, pues los dispositivos militares que empiezan a operar en las aguas del Golfo de Adén y en los mares que bañan el Cuerno de África se amparan en ella, entre otras resoluciones. Aunque todavía no se considera a la piratería una amenaza grave, parece que el CSNU en estas dos últimas resoluciones invita indirectamente a los Estados a incrementar su presencia militar en la zona.

1.2 La Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas; autorización a terceros Estados a intervenir en las aguas somalíes para reprimir la piratería.

Es la ya varias veces mencionada Resolución 1816 (2008) de 2 de junio la primera que el CSNU dedica exclusivamente a la piratería en Somalia. Esta resolución es la respuesta del CSNU a la carta de 27 de febrero de 2008 que el Representante Permanente de Somalia en NNUU dirigió al Presidente del CSNU por la cual se solicitaba asistencia y ayuda urgente para garantizar la seguridad en los espacios marítimos bajo soberanía somalí, así como en aguas internacionales próximas a sus costas. De este modo, el CSNU que se muestra “profundamente preocupado” como consecuencia de la gran amenaza que la piratería y el robo a mano armada en las aguas que bañan Somalia suponen para el suministro eficaz de ayuda humanitaria a dicho país, para el comercio internacional y para la navegación marítima, insta a todos los Estados con naves militares desplegadas en las aguas próximas a Somalia a permanecer vigilantes con respecto a los actos de piratería, y les apremia a que coordinen y colaboren para prevenir la piratería en esas aguas.

Sin embargo, y como ya estudiamos con anterioridad, la Resolución 1816 (2008) goza de especial relevancia por el hecho de que, con el consentimiento del Gobierno de Somalia, faculta a los buques de cualquier Estado, por un plazo de seis meses, para internarse y usar las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada, siguiendo siempre y respetando plenamente las normas jurídicas internacionales relativas a la piratería¹⁹⁶. Por tanto y conforme al párrafo 7 de este documento, los Estados podrán ejercer ahora el derecho de apresamiento no solo en alta

¹⁹⁵ SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, pág. 245.

¹⁹⁶ SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, págs. 244 y ss.

mar o en la zona económica exclusiva y zona contigua de Somalia, sino también en su mar territorial y bajo el mismo régimen.

Las repercusiones de esta autorización son realmente importantes, pues los piratas somalíes ya no podrán utilizar las aguas de dicho país para ocultarse y escapar indemnes. Así mismo, los actos perpetrados por piratas en el mar territorial somalí que siguiendo estrictamente la CONVEMAR no pueden ser considerados como piratería ni pueden ser perseguidos por otros Estados, ahora sí que podrán ser reprimidos por cualquier nación. Y por supuesto, el Estado que efectúa el apresamiento será competente para juzgar a los piratas y tomar las medidas necesarias con respecto a los bienes confiscados; y no lo será Somalia, a quien en principio le correspondería su jurisdicción en virtud del artículo 27.1 de la CONVEMAR. En definitiva, esta resolución equipara y extiende el régimen general de piratería previsto en los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR para alta mar y espacios asimilables a las aguas bajo soberanía somalí.

La resolución no obstante, goza de otros aspectos interesantes que merece la pena destacar. En primer lugar, el CSNU deja claro en el párrafo 9 que este permiso que se confiere a todos los Estados para reprimir la piratería en el mar territorial de Somalia es una excepción. Dice que este régimen únicamente será aplicable a las aguas somalíes y que no constituirá precedente de Derecho internacional consuetudinario. Esta disposición no tiene otro fin que el de tranquilizar a aquellos Estados que temen que se utilice la piratería como excusa para una intervención militar en sus aguas. Además, esta idea unida al hecho de que esta autorización se deriva de la solicitud y consentimiento del Gobierno de Somalia implica un revés a aquellos autores que, como ya estudiamos, defendían una interpretación de la CONVEMAR que facultaba a los Estados a intervenir para reprimir la piratería en las aguas de aquellos países que carecían de los medios necesarios o eran incapaces de combatirla por sí mismos, en el ámbito del concepto de “mares fallidos”.

Por otro lado, el CSNU es plenamente consciente de los problemas relativos a la jurisdicción para enjuiciar la piratería que se derivan de la CONVEMAR y por ello, en previsión a los conflictos de competencia judicial internacional que se pudieran suscitar, ruega a todos los Estados que se digan competentes para conocer de un asunto en virtud de distintos títulos; ya sea por apresamiento, por pabellón o nacionalidad, o por cualquier otro; que cooperen para determinar los tribunales de qué Estado son en realidad los que

ostentan esa jurisdicción¹⁹⁷. Así mismo, se exhorta a todos los Estados a colaborar en la investigación de los hechos y en el enjuiciamiento de los piratas aunque no ostenten la competencia judicial internacional.

Aún así, el CSNU deja claro que la piratería no es la amenaza principal en la región. La piratería únicamente constituye un agravante de la ya de por sí inestable y deteriorada situación de Somalia. Consciente el CSNU de ello, en la resolución se insta a los Estados a prestar a Somalia y a otros Estados ribereños del Cuerno de África ayuda y asistencia técnica, con el fin de incrementar la seguridad de sus costas y aguas. En efecto, gran parte de la doctrina¹⁹⁸ opina que aumentar la presencia naval militar en los mares del Cuerno de África, tal y como propone Resolución 1816 (2008) se trata solamente de una solución temporal y no definitiva, pues la piratería persistirá en las costas de Somalia hasta que cesen todos los conflictos y crisis presentes en dicha región. Para estos autores, la intervención militar, si bien asegura hasta cierto punto el tránsito marítimo y la ruta comercial que atraviesa el Mar Rojo, apenas produce algún beneficio para la población y el Estado de Somalia, y que por muchas fragatas extranjeras que patrullen sus mares parece poco probable que sus conflictos internos vayan a resolverse en un corto período de tiempo. Así, siendo muy costoso el mantenimiento de una operación naval de tales dimensiones, la solución que ofrece la Resolución 1816 (2008) no parece la más adecuada a largo plazo. Estos autores, no obstante, sí que han valorado positivamente la intervención militar como el medio más garante que asegura el transporte de ayuda humanitaria a Somalia.

De esta forma, para este sector de la doctrina, el CSNU debería aprobar resoluciones más contundentes respecto de Somalia con el fin de potenciar las autoridades públicas de dicho Estado, asistir y asesorar en materia de infraestructura, instruir o mejorar la capacidad de las Fuerzas o incrementar la coordinación entre los países de esa región¹⁹⁹.

¹⁹⁷ MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, págs. 143 y ss.

¹⁹⁸ REGUEIRO DUBRA, R. “La vuelta a la Delincuencia del Pasado: La Piratería y el Robo a Mano Armada”, en *África ¿Nuevos Escenarios de Confrontación?*, Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Monografías del CESDEN, julio de 2011, págs. 225 y ss.

¹⁹⁹ REGUEIRO DUBRA, R. *op. cit.*, nota 198, pág. 239 y ss.

1.3 La Resolución 1838 (2008); la exhortación al despliegue militar y la autorización al uso de la fuerza.

La Resolución 1816 (2008) no fue la última en ser aprobada por el CSNU en el año 2008 con respecto a la piratería somalí y en los últimos meses de ese año aún se adoptaron varios paquetes de medidas más.

El 7 de octubre de 2008 se aprobó la Resolución 1838 (2008), en cuyo texto se puede observar un mayor desasosiego en lo relativo a la piratería somalí, que ahora emplea armamento pesado y es cada vez más cruenta y peligrosa. Por estos motivos, el CSNU eleva su grado de preocupación mostrándose ahora “sumamente preocupado”.

Esta resolución presenta diversas novedades. La primera de ellas es que el CSNU insta a los Estados a asesorar e instruir a los buques de su pabellón para protegerse de los ataques piratas, con el fin de prepararlos para un eventual encuentro con los mismos. Sin embargo, esta resolución tiene especial relevancia por el hecho de ser la primera en la que el CSNU insta directamente, en el párrafo 2, al despliegue de buques y aeronaves de guerra en alta mar frente a las costas somalíes²⁰⁰, con el fin de que operen activamente en la supresión de la piratería. Así, el párrafo 3 también merece ser destacado, pues exhorta a los Estados para que sus buques y aeronaves militares empleen todos los medios necesarios para combatir la piratería en alta mar y espacio aéreo frente a las costas somalíes. Es decir, es una autorización implícita para el uso de la fuerza en la represión de la piratería. Aún así, como ya estudiamos en el epígrafe correspondiente relativo al apresamiento, este uso de la violencia debe respetar en todo momento el derecho internacional, debe de seguir un procedimiento y cumplir unos requisitos.

Finalmente, el párrafo 8 reitera la excepcionalidad de estas medidas, que solo se aplicarán en el concreto caso de Somalia, no pudiendo ser consideradas normas de derecho internacional consuetudinario.

²⁰⁰ SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, pág. 245.

1.4 Las Resoluciones 1844 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008). La prórroga a la autorización para intervenir en las aguas somalíes y otras medidas.

El 20 de noviembre de 2008 el CSNU volvería a expresar su inquietud sobre la piratería en Somalia a través de la Resolución 1844 (2008)²⁰¹, si bien, aunque dirigida a la situación en Somalia, el objeto de esta resolución no era propiamente tratar la piratería. Aún así, la resolución goza de especial importancia, pues en sus párrafos 3 y 8 permite a los Estados congelar los fondos, activos financieros y recursos económicos de todas aquellas personas que participen en actos que amenacen la paz, la seguridad o la estabilidad en Somalia; violen el embargo de armas a dicho Estado o interrumpen u obstruyan de algún modo la llegada de ayuda humanitaria a Somalia. Por este motivo, el impacto de esta resolución en la piratería es importante, pues dificulta la llegada de fondos y armamento a manos de los piratas, así como la adquisición del equipo necesario para sus ataques²⁰².

Por otro lado, la Resolución 1816 (2008) preveía en su párrafo 15 la posibilidad de renovar el período de seis meses de autorización para reprimir la piratería en aguas somalíes. En consecuencia, después de evaluar los informes correspondientes, el CSNU decide prorrogar en las mismas condiciones por otros 12 meses este permiso, y lo hace a través del párrafo 10 de la Resolución 1846 (2008) de 2 de diciembre. Esto indica que la intervención militar de terceros Estados en aguas de soberanía somalí con el fin de perseguir la piratería fue un éxito, y por tanto, convenía mantener y prolongar la autorización.

Esta es la medida principal de la Resolución 1846 (2008), pero existen otros párrafos que también merecen nuestro interés. El párrafo 5, por ejemplo, insta a los Estados a proveer de asistencia técnica a Somalia y demás Estados de la región con el fin de incrementar su capacidad a la hora del mantenimiento de la seguridad en sus aguas. Es decir, esta medida va en consonancia con los pensamientos de ese sector de la doctrina que defendía el reforzar al Estado somalí y aumentar su capacidad de respuesta ante la piratería, en detrimento de operaciones militares costosas y prolongadas en el tiempo.

²⁰¹ Resolución 1844 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6019.ª sesión, celebrada el 20 de noviembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1844 (2008)].

²⁰² SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, pág. 245.

Nuevamente y como viene siendo habitual en las últimas resoluciones, el CSNU exhorta a los Estados en el párrafo 9 a desplegar más efectivos navales militares en el Golfo de Adén, y los invita a incautar y decomisar buques, armamento y equipo presuntamente empleado en operaciones de piratería o robo a mano armada²⁰³. Por otro lado, por primera vez, se hace también referencia al Convenio SUA de 1988, que complementa el régimen de la piratería con otros actos delictivos en el mar, y de este modo, el CSNU insta a los Estados a cumplirlo y aplicarlo también en las actividades piratas somalíes. Finalmente, el CSNU vuelve a reiterar la exclusividad de la aplicación de estas medidas en el caso excepcional de Somalia, sin que sirva de precedente. La insistencia de esta idea en las diversas resoluciones emitidas por el CSNU deja claro el interés de los Estados de mantener el control sobre su mar territorial aún incluso cuando son incapaces de mantener unas condiciones de seguridad mínimas en él.

La última de las resoluciones del año 2008 sobre piratería somalí fue adoptada el 16 de diciembre de 2008. De este modo, la Resolución 1851 (2008)²⁰⁴ es, de todas las que hemos analizado, la que más alienta a los Estados a coordinarse y colaborar²⁰⁵ entre ellos y con la OMI. Así, el párrafo 3 invita a aquellos Estados con presencia militar en los mares del Golfo de Adén y aguas adyacentes a firmar acuerdos con naciones dispuestas a custodiar a los piratas, investigarlos y enjuiciarlos. Ya hemos tratado alguno de estos acuerdos en el marco de la operación “Atalanta”, como por ejemplo el acuerdo entre la UE y Kenia. El párrafo 5, por otro lado, propone establecer un centro en la región para que los Estados puedan compartir información y coordinarse contra la piratería. De esta forma, el CSNU modifica ahora su actitud con respecto a la piratería. Si en un principio basa su acción en el despliegue militar en la zona, ahora se busca coordinar y economizar esfuerzos.

²⁰³ MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, págs. 142 y ss.

²⁰⁴ Resolución 1851 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6046.ª sesión, celebrada el 16 de diciembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1851 (2008)].

²⁰⁵ SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, págs. 245 y ss.

1.5 Las Resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la piratería somalí a partir del año 2009.

Evidentemente, la acción de Naciones Unidas sobre la piratería en Somalia no concluyó en el año 2009 y el CSNU prosiguió emitiendo resoluciones durante los años siguientes y hasta la actualidad.

Así, la Resolución 1897 (2009) de 30 de noviembre²⁰⁶ siguió la línea marcada por sus antecesoras. En el párrafo 3 volvió a instar a los Estados a desplegar buques de guerra en las costas somalíes y en el párrafo 7; se prorroga por otros doce meses la autorización conferida en la Resolución 1816 (2014), ya prolongada en la Resolución 1846 (2008), para intervenir contra la piratería en el mar territorial de Somalia. Y entre otras cosas, el CSNU vuelve a exhortar a la cooperación entre los Estados y las autoridades somalíes, así como a prestar asistencia a estas últimas con el fin de incrementar su capacidad de reacción contra la piratería.

La Resolución 1897 (2009) no fue la última en prorrogar la autorización para reprimir la piratería en el mar territorial somalí. Así, las Resolución 1950 (2010) de 23 de noviembre²⁰⁷, la Resolución 2020 (2011) de 22 de noviembre²⁰⁸, la Resolución 2077 (2012) de 21 de noviembre²⁰⁹, la Resolución 2125 (2013) de 18 de noviembre²¹⁰, la Resolución 2184 (2014) de 12 de noviembre²¹¹, la Resolución 2246 (2015) de 10 de noviembre²¹², la Resolución 2316 (2016) de 9 de noviembre²¹³, la Resolución 2383

²⁰⁶ Resolución 1897 (2009), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6226.ª sesión, celebrada el 30 de noviembre de 2009 [Consejo de Seguridad, S/RES/1897 (2009)].

²⁰⁷ Resolución 1950 (2010), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6429.ª sesión, celebrada el 23 de noviembre de 2010 [Consejo de Seguridad, S/RES/1950 (2010)].

²⁰⁸ Resolución 2020 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6663.ª sesión, celebrada el 22 de noviembre de 2011 [Consejo de Seguridad, S/RES/2020 (2011)].

²⁰⁹ Resolución 2077 (2012), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6867.ª sesión, celebrada el 21 de noviembre de 2012 [Consejo de Seguridad, S/RES/2077 (2012)].

²¹⁰ Resolución 2125 (2013), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7061.ª sesión, celebrada el 18 de noviembre de 2013 [Consejo de Seguridad, S/RES/2125 (2013)].

²¹¹ Resolución 2184 (2014), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7309.ª sesión, celebrada el 12 de noviembre de 2014 [Consejo de Seguridad, S/RES/2185 (2014)].

²¹² Resolución 2246 (2015), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7554.ª sesión, celebrada el 10 de noviembre de 2015 [Consejo de Seguridad, S/RES/2246 (2015)].

²¹³ Resolución 2316 (2016), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7805.ª sesión, celebrada el 9 de noviembre de 2016 [Consejo de Seguridad, S/RES/2316 (2016)].

(2017) de 7 de noviembre²¹⁴, la Resolución 2442 (2018) de 6 de noviembre²¹⁵, la Resolución 2500 (2019) de 4 de diciembre²¹⁶, la Resolución 2554 (2020) de 4 de diciembre²¹⁷ y la Resolución 2608 (2021) de 3 de diciembre²¹⁸, han ido renovando respectivamente por el plazo de un año la mencionada autorización (excepto la última, que establece únicamente una prórroga de 3 meses). Todos estos documentos siguen una estructura muy similar y de este modo, además de ampliar el plazo de la autorización, el CSNU insta y exhorta a la cooperación, al intercambio de pruebas e información, al enjuiciamiento de los piratas y a desplegar buques y aeronaves militares. De todas ellas, es interesante particularmente la Resolución 2020 (2011) que por primera vez relaciona la piratería con redes de delincuencia internacionales y menciona la participación de menores de edad en estos actos²¹⁹.

En cualquier caso, también se han emitido desde entonces otras resoluciones sobre la piratería somalí que nada tienen que ver con la prórroga de la autorización. De este modo, la Resolución 1918 (2010) de 27 de abril difiere en gran medida de todas las que hemos analizado hasta ahora. En efecto, el CSNU se encuentra inquieto ante la frecuente liberación de presuntos autores de piratería sin haber procedido a su enjuiciamiento como consecuencia de la frecuente renuncia de los Estados a ejercer jurisdicción. Por este motivo, el CSNU insta a los Estados a tipificar la piratería como delito en sus ordenamientos internos, a enjuiciar a los piratas y a castigarlos, siempre con pleno respeto a los derechos humanos. En efecto, la renuncia de los Estados a procesar a los piratas es un aliciente que incrementa la piratería. La inexistencia de consecuencias o la escasa magnitud de las mismas provoca que muchas personas se embarquen en estas operaciones

²¹⁴ Resolución 2383 (2017), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8088.ª sesión, celebrada el 7 de noviembre de 2017 [Consejo de Seguridad, S/RES/2316 (2017)].

²¹⁵ Resolución 2442 (2018), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8391.ª sesión, celebrada el 6 de noviembre de 2018 [Consejo de Seguridad, S/RES/2442 (2018)].

²¹⁶ Resolución 2500 (2019), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8678.ª sesión, celebrada el 4 de diciembre de 2019 [Consejo de Seguridad, S/RES/2500 (2019)].

²¹⁷ Resolución 2554 (2020), aprobada por el Consejo de Seguridad en la sesión celebrada el 4 de diciembre de 2020 [Consejo de Seguridad, S/RES/2554 (2020)].

²¹⁸ Resolución 2608 (2021), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8917.ª sesión, celebrada el 3 de diciembre de 2021 [Consejo de Seguridad, S/RES/2608 (2021)].

²¹⁹ MARÍN CASTÁN, F. *op. cit.*, nota 29, pág. 148.

de piratería donde saben que pueden obtener grandes cantidades de dinero a través de los rescates y asumiendo un riesgo de poca importancia.

Por otro lado, también es interesante destacar la Resolución 2184 (2014) de 12 de noviembre, que además de habilitar la mencionada prórroga, vuelve a insistir en la idea de que la inestabilidad de Somalia es la causa subyacente de la piratería en sus aguas, y que la propia piratería conlleva precisamente una agravación de la situación somalí en una suerte de círculo vicioso. Así, el CSNU insta en repetidas ocasiones al Gobierno somalí a perseguir la piratería y detener a todos aquellos piratas que se refugian y utilizan su territorio para perpetrar estos actos, donde terceros Estados ya no pueden ejercer jurisdicción ni actuar para reprimir la piratería. Además, el CSNU alienta a los Estados a redoblar los esfuerzos a la hora de conseguir la liberación de rehenes y buques capturados por piratas, situación que supone un riesgo excepcional para la vida o integridad de los marines.

1.6 El Informe del Secretario General de 26 de julio de 2010.

El CSNU no es el único órgano de esta Organización Internacional que se ha pronunciado sobre la piratería somalí. Así, el Secretario General elaboró un Informe²²⁰ el 26 de julio de 2010, sobre las diversas opciones y vías para enjuiciar y castigar a los presuntos autores de los actos de piratería. Este Informe se deriva concretamente de la Resolución 1918 (2010) de 27 de abril, que otorgó un plazo de tres meses al Secretario General para elaborarlo.

Así, este extenso documento es jurídicamente interesante por el hecho de que se analizan diversas vías para poder procesar a piratas y evitar la impunidad de sus crímenes aún cuando muchos de los Estados prefieren renunciar a su competencia judicial. De esta forma, el Secretario General ha encontrado un total de 7 opciones que permitirían solucionar esta cuestión y asegurar el enjuiciamiento de la piratería.

²²⁰ Informe del Secretario General sobre las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, incluidas, en particular, opciones para crear salas nacionales especiales, posiblemente con componentes internacionales, un tribunal regional o un tribunal internacional, y las correspondientes disposiciones en materia de encarcelamiento, teniendo en cuenta la labor del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, la práctica vigente sobre el establecimiento de tribunales internacionales y mixtos, y el tiempo y los recursos necesarios para obtener resultados sustantivos y mantenerlos, de 26 de julio de 2010 (Informe S/2010/394).

1) La primera posibilidad consistiría en incrementar la ayuda o asistencia de Naciones Unidas a los Estados de la región del Cuerno de África para mejorar su capacidad para enjuiciar y encarcelar a los piratas. Esta opción ya se ha puesto en marcha en realidad, pues el aumento sustancial de las ayudas enviadas a Kenia permitió durante un período de tiempo a los Estados que participan en la operación “Atalanta” entregar a los piratas detenidos a este país para su enjuiciamiento.

2) La segunda opción propuesta es la de constituir un tribunal somalí en un tercer Estado. Este tercer Estado no ejercería ningún tipo de jurisdicción sobre los actos de piratería en aguas somalíes y únicamente garantizaría un entorno de seguridad para la celebración de los procesos judiciales.

3) Otra posibilidad sería la de establecer una sala especializada para juzgar la piratería en Somalia y en otros Estados de la región, y dentro de la estructura judicial nacional de cada uno de ellos.

4) La cuarta opción es equivalente a la anterior, si bien, en este caso, Naciones Unidas participaría en la constitución de la Sala nombrando fiscales, magistrados u otros personal.

5) La quinta posibilidad implica constituir un tribunal regional, mediante el acuerdo de todos los países del Cuerno de África y con la participación de Naciones Unidas. El objetivo de este tribunal sería exclusivamente el enjuiciamiento de la piratería en los mares que bañan el Cuerno de África.

6) Otra opción sería establecer un tribunal internacional mediante el acuerdo entre un único Estado de la región y Naciones Unidas. Esta opción se inspira en los Tribunales Especiales para Sierra Leona y Líbano.

7) La séptima opción consiste en que el CSNU constituya unilateralmente un tribunal internacional mediante la adopción de una resolución, siguiendo lo dispuesto en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. De acuerdo con esta vía, todos los magistrados y fiscales serían nombrados por Naciones Unidas, y por tanto, no se mejoraría la capacidad del sistema judicial de los Estados afectados para hacer frente a la piratería.

En cualquier caso, aunque algunos Estados como Rusia apoyaron la idea de constituir un tribunal internacional competente exclusivamente para enjuiciar la piratería,

desde la privilegiada perspectiva del presente ahora sabemos que estas propuestas del Secretario General jamás prosperaron. Si acaso, sí es cierto que se ha llevado a cabo hasta cierto punto la primera opción, incrementando la ayuda y asistencia técnica y económica a los Estados de la región con el fin de reforzar su sistema judicial. Aún así, el enjuiciamiento de la piratería en estos Estados no está plenamente garantizada y tampoco el cumplimiento de las condenas una vez se ha dictado sentencia.

1.7 El Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas como base jurídica de las resoluciones del CSNU sobre la piratería en Somalia.

Muchas de las resoluciones emitidas por el CSNU sobre la piratería en Somalia se amparan en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas²²¹. En este subepígrafe examinaremos brevemente las implicaciones de este hecho y sus consecuencias en el ámbito de la piratería, pues no es el objetivo de este documento efectuar un análisis exhaustivo de los mecanismos que ofrece la Carta de las Naciones Unidas para confrontar amenazas a la paz internacional.

Las medidas del sistema de seguridad colectiva recogidas en el Capítulo VII son aplicadas por el CSNU a través de un procedimiento dividido en tres etapas. En la primera de ellas, el CSNU debe de calificar los hechos, expresa o tácitamente, como una amenaza a la paz, un quebrantamiento de la paz o un acto de agresión, tal y como señala el artículo 39 de la Carta. En segundo lugar y tras adoptar, en su caso, medidas provisionales, como establece el artículo 40, el CSNU dictará recomendaciones y decisiones con el fin de mantener o restablecer la paz y seguridad internacionales. Si estas recomendaciones o decisiones no se han implementado, el CSNU podrá entonces por fin adoptar las medidas necesarias para hacer efectivas esas recomendaciones y decisiones. Estas medidas pueden implicar o no, el uso de la fuerza. En general, se suele aceptar que en primer lugar se han de aprobar las medidas que no implican el uso de la fuerza (las del artículo 41 de la Carta), y ya, cuando estas se han mostrado inefectivas y no han cumplido su objetivo, es cuando el CSNU toma las medidas que sí implican eso de la fuerza (las del artículo 42). Estas últimas consisten en operaciones militares en todas sus dimensiones, terrestres, aéreas y navales. Destacar la no participación de la Asamblea General en todo el procedimiento.

²²¹ Carta de las Naciones Unidas y Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, firmada el 26 de junio de 1945 en San Francisco [Página de NNUU].

¿Cómo se aplicó este proceso en el caso de la piratería somalí? El CSNU observó un Estado totalmente desbordado e incapaz de combatir efectivamente la piratería, situación que ponía en grave riesgo el tránsito y la seguridad marítima y así lo hizo constar en sus resoluciones. En concreto, fue la Resolución 1814 (2008), la que calificó los actos de piratería y robo a mano armada en Somalia como una amenaza para la paz²²² y seguridad internacionales, especialmente, en la región del Cuerno de África. En lo que respecta a la adopción de recomendaciones o decisiones, el CSNU las obvia. El caso de la piratería somalí no es equiparable por ejemplo a la Invasión de Kuwait por parte de Irak en 1990, cuando el CSNU ordenó la retirada de las tropas ocupantes antes de adoptar las medidas de los artículos 41 y 42. Sería posible ordenar a los piratas que cesaran en sus actividades, es cierto, pero las posibilidades de cumplimiento son prácticamente nulas. Es más, estas decisiones y recomendaciones no tienen el mismo impacto cuando se adoptan respecto a un Estado que frente a una serie de individuos. En cualquier caso, es cierto que el CSNU envía una especie de advertencia en la Resolución 1814 (2008), señalando que está dispuesto a adoptar las medidas necesarias contra quienes entorpezcan el proceso político pacífico de Somalia.

Finalmente, es la Resolución 1816 (2008), la que, como ya hemos analizado, insta al despliegue militar en las aguas que bañan el Cuerno de África y autoriza a los Estados a internarse en aguas somalíes para reprimir la piratería. O también, la resolución 1838 (2008) autoriza a emplear todos los medios necesarios en la lucha contra la piratería. Todas estas medidas se adoptan en el contexto del artículo 42 y habilita a los Estados para emplear la fuerza armada en la lucha contra la piratería²²³.

²²² Algunos Estados como Argentina han aceptado que los actos de piratería y robo a mano armada sí significan una amenaza para la seguridad de la navegación, pero esto, argumentan, no tiene por qué implicar que constituyan una amenaza para la paz y seguridad internacional tal y como lo expresa el artículo 39.

Intervención del Encargado de Negocios a.i. de la República Argentina Ministro D. Mateo Estrémé en el Debate Abierto sobre el Mantenimiento de la Paz y Seguridad Internacionales [Piratería. Página del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina]. <https://enaun.cancilleria.gob.ar/es/content/consejo-de-seguridad-0> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²²³ Repertorio de la práctica seguida por el Consejo de Seguridad, Parte VII, 2008-2009, 16.º Suplemento. “Acción en caso de amenaza a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión (Capítulo VII de la Carta)”, pág. 546/1204. https://www.un.org/securitycouncil/sites/www.un.org.securitycouncil/files/es/sc/repertoire/2008-2009/Part%20VII/08-09_Part%20VII.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

En lo que respecta a las medidas que no implican el uso de la fuerza del artículo 41, a lo largo de las distintas resoluciones, el CSNU insta a la cooperación interestatal y al incremento de la capacidad naval de los Estados del Cuerno de África, entre otras. Merece la pena destacar también el embargo de armas a Somalia, que podría incluirse en el contexto del artículo 41, aunque cuando se adoptaron en un primer momento no se dirigían a hacer frente a la piratería.

1.8 Consecuencias de la actitud de Naciones Unidas frente a la piratería en Somalia.

A pesar del Informe del Secretario General y de algunas circunstancias puntuales en las resoluciones del CSNU, la realidad es que la solución que se ha estado proponiendo desde el principio de la crisis de piratería en Somalia ha sido la intervención militar. Así lo demuestra el hecho de que se hayan ejecutado diversas operaciones militares tales como “Atalanta” u “Ocean Shield” en el seno de grandes organizaciones internacionales, tales como la UE o la OTAN bajo el auspicio de las resoluciones que anteriormente hemos tratado. Del mismo modo, algunos Estados como Francia, Reino Unido, Estados Unidos, China, Japón, Rusia, Corea del Sur, India y otros han decidido enviar de forma independiente sus propios contingentes militares a la zona para asegurar sus intereses²²⁴. Y a pesar de todo, hubo que esperar hasta 2013 para observar un decrecimiento importante en el número de ataques²²⁵.

La intervención militar ha permitido asegurar hasta cierto punto la navegación en las aguas que rodean el Cuerno de África, si bien, esta solución únicamente responde al interés de los Estados en proteger sus objetivos e intereses comerciales y estratégicos en la zona. Es verdad que gracias al CSNU y sus resoluciones se ha logrado una movilización y una cooperación internacional sin precedentes, pero no ha logrado resolver algunas cuestiones de importancia capital, como la renuncia a ejercer jurisdicción sobre la piratería y la consecuente. A pesar de las soluciones ofrecidas por el Secretario General, el CSNU o la CONVEMAR, todavía muchos Estados optan por no ejercer jurisdicción sobre la piratería, en ocasiones incluso liberando a los autores de estos actos. Y aún cuando se firman acuerdos con países de la región, como el de la UE y Kenia, todavía

²²⁴ FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, M. *op. cit.*, nota 49, pág. 218.

²²⁵ FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, M. *op. cit.*, nota 49, pág. 219.

existe la incertidumbre sobre si la estructura judicial y penitenciaria del país es lo suficientemente estable como para garantizar su enjuiciamiento y el cumplimiento de la condena.

No obstante, sí que hay que reconocer que el CSNU ha conseguido inteligentemente superar las limitaciones que presenta el concepto jurídico de piratería de la CONVEMAR, autorizando a intervenir en el mar territorial de Somalia para reprimir estos actos. Con el mismo fin, el CSNU ha recordado la aplicación del Convenio SUA de 1988 en las aguas somalíes cuando las conductas de los piratas no encajan en la noción de piratería facultada por el artículo 101 de la CNUD.

1.9 La respuesta de Naciones Unidas ante la piratería en el Golfo de Guinea y su comparativa con el caso de Somalia.

Las aguas del Cuerno de África no han sido las únicas en sufrir el acoso de la piratería. Así, a principios del siglo XXI la piratería proliferó en el Sudeste Asiático y en particular en el Estrecho de Malaca. En la actualidad, la piratería se ha disparado en el Golfo de Guinea y en el Estrecho de Malaca, donde se producen gran parte de los ataques.

Así, el CSNU ha adoptado también algunas resoluciones para hacer frente a la piratería en la región de Guinea, tales como la Resolución 2018 (2011) de 31 de octubre²²⁶ y la Resolución 2039 (2012) de 29 de febrero²²⁷. En la primera de ellas, el CSNU insta a los Estados del Golfo de Guinea a planificar una estrategia conjunta en la represión de la piratería y para ello, sugiere que entre otras cosas que estos tipifiquen en sus ordenamientos internos el delito de piratería, así como la constitución de un marco de cooperación regional que incluya mecanismos de intercambio de información y de coordinación operacional. Y por otro lado, en el párrafo 3 se exhorta a los Estados a patrullar de forma constante las aguas del Golfo de Guinea y a permanecer vigilantes.

En lo que respecta a la Resolución 2039 (2012), el CSNU vuelve a instar al patrullaje de los mares del Golfo de Guinea y de una forma similar a lo sucedido en Somalia alienta a otros Estados a asistir a los países del Golfo de Guinea con el fin de

²²⁶ Resolución 2018 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6645.ª sesión, celebrada el 31 de octubre de 2011 [Consejo de Seguridad, S/RES/2018 (2011)].

²²⁷ Resolución 2039 (2012), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6727.ª sesión, celebrada el 29 de febrero de 2012 [Consejo de Seguridad, S/RES/2039 (2012)].

mejorar su capacidad para hacer frente la piratería, y en particular en Nigeria, que se encuentra en una situación de falta de medios similar a la de Somalia²²⁸.

En este caso, la respuesta de Naciones Unidas es de una intensidad indudablemente menor a la ofrecida en Somalia, quizás, porque la situación no ha alcanzado las mismas cotas de gravedad. De esta forma, el CSNU opta por la cooperación regional y el patrullaje marítimo como las principales soluciones a los ataques de piratería. Y ante la ausencia de solicitud o consentimiento por parte de los Estados de la región, el CSNU no puede instar el despliegue de dispositivos militares de terceros países con capacidad para intervenir en los mares territoriales de los Estados ribereños. Así, en esta ocasión, se ha preferido reforzar la capacidad para reprimir la piratería de las naciones del Golfo de Guinea en detrimento de la intervención militar.

2. La postura de la OMI frente a la piratería.

La OMI, preocupada también por la seguridad en la libre navegación marítima, ha adoptado una serie de actos y recomendaciones con el fin de asistir a los Estados en la lucha contra la piratería. De esta forma, las orientaciones de la OMI abarcan todos los aspectos posibles de la piratería, esto incluye, labores de prevención, procedimientos para responder a actos o tentativas de piratería, asesoramiento a Estados a la hora de adoptar medidas para combatir la piratería o incluso pautas para la investigación de estos actos. Esta asistencia que presta la OMI se dirige no solo a los Estados, sino también a propietarios de navíos, armadores, navieros, capitanes o tripulaciones²²⁹. Estas indicaciones son mencionadas en varias de las resoluciones del CSNU que ya hemos analizado, como por ejemplo, las Resoluciones 1816 (2008) y 1846 (2008), y de hecho, en ellas, el CSNU insta a los Estados a cooperar con la OMI a la hora de prestar asistencia a los buques amenazados de piratería o cuyas rutas transcurren por áreas de alto riesgo.

²²⁸ REGUEIRO DUBRA, R. *op. cit.*, nota 198, pág. 218.

²²⁹ “Protección Marítima y Piratería”, en la página oficial de la OMI. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

En cualquier caso, quizás, el mayor éxito de la OMI lo constituye la adopción de los Códigos de Conducta de Yibuti²³⁰ y el de Yaundé²³¹. El primer de ellos, el Código de Conducta de Yibuti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén adoptado el 29 de enero de 2009, fue especialmente bien recibido por el CSNU, que en alguna de sus resoluciones; como por ejemplo la Resolución 1918 (2010); ha exhortado directamente a los Estados parte a su aplicación. El Código es un instrumento no vinculante de ámbito regional firmado por 20 los Estados de la región del Golfo de Adén y del Índico occidental que regula temas relativos a la cooperación para la represión de la piratería entre estas naciones²³². De esta forma, el Código establece la necesidad de tipificar el delito de piratería en los ordenamientos internos de los Estados, dispone de una serie de pautas o directrices para resolver cuestiones relativas a la jurisdicción de la piratería, así como para el desarrollo efectivo de investigaciones sobre actos de piratería y sobre el enjuiciamiento de los mismos²³³. En definitiva, el objetivo del Código de Yibuti no es otro que el incrementar la capacidad de los Estados de la región con el fin de hacer frente a la piratería a través de la cooperación interestatal a nivel regional²³⁴.

Así, en el artículo 2 los Estados se comprometen entre otras cosas a compartir información relevante, a interceptar embarcaciones sospechosas de piratería y a enjuiciar a los piratas. El artículo 3 por otro lado establece la necesidad de informar a propietarios de buques y a sus tripulaciones sobre medidas de protección contra la piratería basándose en las propias recomendaciones de la OMI. El artículo 4 establece una serie de medidas para reprimir la piratería y el artículo 5 permite a los Estados participantes reprimir el robo a mano armada en el mar territorial de otros Estados bajo la autoridad de estos

²³⁰ *Resolution 1 adopted on 29 January 2009, of Adoption of the Code of Conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* [International Maritime Organization, Security]. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²³¹ *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa* [The Presidency of the Republic of Cameroon]. <https://www.prc.cm/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²³² SIERRA NOGUERO, E. *op. cit.*, nota 111, págs. 58 y ss.

²³³ Informe del Secretario General. *op. cit.*, nota 220, págs. 13 y ss.

²³⁴ SOBRINO HEREDIA, J.M., *op. cit.*, nota 119, págs. 246 y ss.

últimos y de acuerdo con el artículo 111 de la CONVEMAR. El artículo 8 está dedicado al intercambio de información y el 10, a la asistencia y apoyo entre los propios Estados a la hora de reprimir la piratería.

Por otro lado, el Código de Conducta de Yaundé sobre represión de la piratería, robo a mano armada contra buques y actividades marítimas ilícitas en el Oeste y Centro de África de 25 de junio de 2013, tiene un fin similar al del ya analizado Código de Yibuti, si bien en este caso el objetivo es hacer frente y reprimir la piratería en el Golfo de Guinea y alrededores. Amparándose en las Resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012), el Código de Yaundé establece un marco de cooperación en la represión de la piratería basada en el intercambio de información relevante y la asistencia en la detención de buques piratas.

No menos importantes son otros actos aprobados por la OMI, como por ejemplo, el ya mencionado en alguna ocasión Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano Armada perpetrados contra buques, de 2 de diciembre de 2009. Este instrumento insta a los Estados a cooperar en la investigación de los actos de piratería (apartado 3.4.1 y ss.), establece una serie de requisitos mínimos en la formación de investigadores (apartado 4) y dispone de unas pautas e indicaciones sobre las estrategias de investigación y la forma de ejecutarlas (apartado 5 y ss.).

Así, también conviene destacar otros documentos aprobados por la OMI, como por ejemplo, las Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques²³⁵ 1. O también, la Resolución de la Asamblea de la OMI A.1069 (28) sobre Prevención y represión de la piratería, el robo a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en el Golfo de Guinea²³⁶. Otro documento de gran importancia son las Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados

²³⁵ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1404, de 23 de mayo de 2011, *Guidelines to assist in the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships* [International Maritime Organization].

²³⁶ Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.1069 (28) adoptada el 29 de noviembre de 2013 (Punto 7 del orden del día), por la Asamblea en 28.º período de sesiones. *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the gulf of Guinea* [International Maritime Organization, A 28/Res.1069, de 5 de febrero de 2014].

del pabellón con respecto al uso de personal de seguridad armado contratado de forma privada a bordo de buques en la zona de alto riesgo²³⁷.

Más recientemente podemos hacer una referencia la Circular n.º 4382 de 10 de febrero de 2021²³⁸ por el Secretario General de la OMI, adoptada como consecuencia del ataque y secuestro pirata sufrido por el portacontenedores “Mozart” a 98 millas de Sao Tomé en el Golfo de Guinea, en el que falleció un tripulante. En esta resolución, el Secretario General insta a implantar el Código de Yaundé en la región y anuncia la convocatoria de un grupo de trabajo en el próximo período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima para tratar el asunto de la piratería en las aguas del Golfo de Guinea.

3. La respuesta de la Unión Europea; la EU NAVCO y la operación “Atalanta”.

3.1 Los medios de los que dispone la UE para combatir la piratería.

Los Tratados constitutivos de la Unión Europea apenas se refieren a los poderes que esta ostenta sobre los espacios marinos de los Estados miembros o sobre alta mar. Así, el artículo 3 TFUE²³⁹ atribuye a la UE competencia exclusiva sobre la conservación de los recursos biológicos marinos en el contexto de la política pesquera común, y competencia compartida en materia de pesca. Más allá de estos supuestos no se ha efectuado atribución de competencias alguna de forma explícita. No obstante, a la UE le corresponden implícitamente otras competencias en relación con el Derecho del mar, siguiendo lo dispuesto en la cláusula de flexibilidad del artículo 352 TFUE²⁴⁰.

En concreto, estos poderes de la UE han quedado regulados en el Reglamento (UE) N 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca y que deroga también una serie de reglamentos

²³⁷ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1406/Rev.3, de 12 de mayo de 2015. *Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

²³⁸ Secretario General de la OMI. Circular n.º 4382, de 10 de febrero de 2021. Asunto: Piratería en el Golfo de Guinea [International Maritime Organization].

²³⁹ Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea [DOUE C 202/1, de 7 de junio de 2016].

²⁴⁰ “La política marítima integrada de la UE”, en fichas temáticas sobre la Unión Europea. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/121/la-politica-maritima-integrada-de-la-union-europea> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

anteriores²⁴¹. De esta forma, este Reglamento tiene por objeto establecer una serie de medidas financieras para la Política Pesquera Común, sobre el Derecho del Mar, sobre el desarrollo sostenible de las zonas pesquera y acuícola y de la pesca interior, y también en materia de la Política Marítima Integrada.

En definitiva, a los Estados miembros de la UE no les ha costado ceder el ejercicio de competencias sobre el mar en lo que respecta a actividades pacíficas y sin embargo, no ha sucedido lo mismo con aquellos poderes necesarios para combatir la piratería y otros delitos en el mar. En efecto, la lucha contra la piratería exige competencias relativas a políticas de interior, relaciones exteriores, inmigración, seguridad y defensa, y por tanto, poderes intrínsecos de soberanía de un Estado²⁴². Así, competencias relativas a la prevención y a la represión de la piratería han quedado exclusivamente en manos de los Estados miembros. Y de hecho, así lo matizó el Consejo en una propuesta de decisión sobre la CONVEMAR el 1 de abril de 1998, en la que expresó que las competencias necesarias para dictar medidas relativas al ejercicio de jurisdicción sobre buques, pabellón y registro, así como la aplicación de la Ley penal y de sanciones administrativas en los espacios marítimos y en las embarcaciones corresponden exclusivamente a los Estados²⁴³.

La única vía que le queda a la UE para participar activamente en la represión de la piratería es la PESC y la PESD. Así, los fundamentos de la acción exterior de la UE quedan fijados en los artículos 21 y ss. del TUE²⁴⁴, y el artículo 24 establece que será definida y aplicada por el Consejo Europeo y el Consejo, es decir, quedando completamente a merced de la voluntad de los Estados, y por unanimidad.

Pero lo que nos interesa, a efectos del tema que aquí estamos tratando es el artículo 42 del TUE el cual dispone que la PESD, siendo una dimensión integrada en la PESC,

²⁴¹ Reglamento (UE) 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n ° 2328/2003, (CE) n ° 861/2006, (CE) n ° 1198/2006 y (CE) n ° 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n ° 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo [DOUE L 149/1, de 20 de mayo de 2014].

²⁴² ESPALIÚ BERDUD, C. “La Operación Atalanta de la Unión Europea en el Marco de la Lucha contra la Piratería Marítima”, en *Revista de las Cortes Generales*, núm. 79, primer cuatrimestre de 2010, pág. 125.

²⁴³ *Proposal for a Council decision concerning the conclusion by the European Community of the United Nations Convention of 10 December 1982 on the Law of the Sea and the Agreement KIF 28 July 1994 on the applications of part XI thereof* /* COM/97/0037 FINAL - AVC 97/0038 */. *Official Journal C 155*, 23/05/1997 P. 0001 [EUR-LEX]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51997PC0037&from=IT> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁴⁴ Versión consolidada del Tratado de la Unión Europea [DOUE C 202/1, de 7 de junio de 2016].

pone a disposición de la UE una capacidad operativa que puede incluir medios civiles y también militares. De esta forma, la UE está habilitada para emplear estos medios y enviar misiones incluso fuera del territorio de los Estados miembros con fines tales como los de mantener la paz, prevenir conflictos y fortalecer la seguridad internacional, siempre conforme a lo dispuesto en la Carta de las Naciones Unidas y apoyándose en los medios y capacidades ofrecidas por los Estados miembros.

En definitiva, este precepto faculta a la UE para ejecutar operaciones de carácter militar con el objetivo de fortalecer la seguridad internacional, en este caso, la seguridad en la libre navegación marítima. No obstante, la realidad es que poner en marcha una operación de tal calibre no es tan sencillo como aparenta. Así, el artículo 43.4 del TFUE únicamente habilita al Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y a los Estados para proponer acciones relativas a la PESC y estas propuestas deben de ser posteriormente aprobadas por unanimidad en el Consejo. En definitiva, todo papel que la UE pueda desempeñar en la represión de la piratería se ampara en el método de cooperación entre los diversos Estados, sin llegar a enmarcarse en el método de integración²⁴⁵.

Fuera del ámbito de la PESC, algunos autores²⁴⁶ han observado otra vía que permitiría a la UE involucrarse más activamente en la lucha contra la piratería, y de paso, solventar uno de los problemas a los que se enfrenta la represión de estos actos en todo el planeta, la ausencia de tipificación del delito de piratería en los ordenamientos internos. De este modo, el artículo 83.1 del TFUE habilita al Parlamento Europeo y al Consejo para dictar directivas, siguiendo el procedimiento legislativo ordinario, sobre la definición de algunas infracciones penales y sanciones para delitos de especial intensidad o gravedad y que gozan de una dimensión transfronteriza. El artículo enumera una lista cerrada de ámbitos delictivos que están sujetos a este régimen, por ejemplo terrorismo, trata de seres humanos, explotación sexual de mujeres y niños o el tráfico de drogas, y entre los que no se encuentra la piratería. No obstante, el segundo párrafo de este precepto permite al Consejo incorporar otros delitos a esta lista en principio *numerus clausus*, a través de una decisión adoptada por unanimidad y previa aprobación del Parlamento Europeo.

²⁴⁵ ESPALIÚ BERDUD, C. *op. cit.*, nota 242, pág. 131.

²⁴⁶ ESPALIÚ BERDUD, C. *op. cit.*, nota 242, pág. 132 y ss.

Así, se propone que la piratería, que cumple con los requisitos de gravedad y carácter transfronterizo exigidos en este precepto, sea incluida entre los ámbitos delictivos previstos en el artículo 83.1, mediante la aprobación del Parlamento de la UE y a través de una decisión unánime en el Consejo. Y posteriormente, a través de una directiva que finalmente deba ser transpuesta por los Estados miembros, desarrollar un régimen mínimo y básico sobre la piratería.

3.2 La Acción Común 2008/749/PESC, la EU NAVCO, Célula de Coordinación de la UE.

La creciente actividad pirata en las aguas próximas a Somalia de los años 2007 y 2008 despertó preocupación en los diversos grupos del Parlamento Europeo desde el momento en el que los buques que navegaban enarbolando el pabellón de uno de los Estados miembro se convirtieron en objetivo de estos grupos piratas. De esta forma, el Parlamento Europeo instó a la Comisión Europea y a los Estados miembros a desarrollar un mecanismo de asistencia mutua para los casos de piratería marítima en el párrafo 28 de la Resolución de 20 de mayo de 2008²⁴⁷.

Así, bajo los auspicios de España y Francia y siguiendo el mandato de la Resolución 1816 (2008) del CSNU, el Consejo de Seguridad elaboró y aprobó en un primer momento la Acción Común 2008/749/PESC²⁴⁸ EU NAVCO. De esta forma y tal y como señala el artículo 1, nos encontramos ante una acción de coordinación militar con el objetivo final de prestar apoyo a la Resolución de Naciones Unidas anteriormente mencionada. Para ello dice el artículo 2 que esta Acción Común apoyará a los Estados miembros de la UE que desplieguen unidades militares en los mares del Cuerno de África, constituyendo una Célula de coordinación de la UE con localización en Bruselas²⁴⁹. De este modo, la Célula de coordinación queda sometida al Comité Político y de Seguridad, órgano que a su vez se halla bajo la responsabilidad del Consejo, al que habrá de informar periódicamente sobre la acción militar. Este Comité goza de las competencias necesarias para la modificación de los planes y para nombrar al Jefe de la Célula, si bien, los poderes

²⁴⁷ Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de mayo de 2008, sobre una política marítima integrada para la Unión Europea [EUR-LEX].

²⁴⁸ Acción Común 2008/749/PESC del Consejo, de 19 de septiembre de 2008, relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución n.º 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (EU NAVCO) [DOUE L 252/39, de 20 de septiembre de 2008].

²⁴⁹ ESPALIÚ BERDUD, C. *op. cit.*, nota 242, pág. 152.

de decisión sobre los objetivos de la acción militar y sobre la finalización de la misma seguirán en manos del Consejo tal y como señala el artículo 6. Por otro lado, la supervisión de la Célula queda en manos del Comité Militar de la Unión Europea.

Evidentemente, esta Célula de coordinación sería inútil si cada uno de los Estados miembros actúan de forma independiente y por este motivo, el artículo 8 insta a los Estados a intercambiar información sobre sus actividades en los mares que bañan el Cuerno de África. Y por supuesto, el artículo 9 prevé también la cooperación con otras organizaciones internacionales tales como Naciones Unidas, la Unión Africana o la OMI. Además, la Acción Común deja abierta la posibilidad de que terceros Estados cooperen con la Célula de coordinación en las mismas circunstancias que los Estados miembros de la UE, cuando así lo soliciten. El objetivo de esta idea no es otro que el de seguir el mandato de cooperación y coordinación exhortado en las resoluciones del CSNU.

En definitiva, si bien es cierto que estamos ante una acción de cooperación, y no una integración, la Acción Común 2008/749/PESC se trata de un primer e importante paso en una respuesta común de toda la UE contra la piratería que asolaba el Golfo de Adén y aguas colindantes. Estos esfuerzos por unificar la actuación de los Estados de la Unión culminará con la Acción Común 2008/851/PESC²⁵⁰, con la ejecución de la operación “Atalanta”, lo que a la postre significaría el cierre de la Célula de coordinación quedando sus funciones subsumidas en esta

3.3 La Acción Común 2008/851/PESC, la EU NAVFOR, operación “Atalanta”.

Ya durante la elaboración y aprobación de la Acción Común 2008/749/PESC se planteó la posibilidad de organizar y ejecutar una operación militar de la UE en los mares del Cuerno de África con el fin de participar en la represión de la piratería; y se trazaron sus bases. Surge así poco después la Acción Común 2008/851/PESC EU NAVFOR en el seno de la PESD, Acción que origina la primera operación militar naval de la historia de la UE, “Atalanta”, y que según se recoge en sus considerandos, se plantea como una respuesta acorde a las Resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del CSNU.

²⁵⁰ Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 301, de 12 de noviembre de 2008].

Así y conforme al artículo 1, la operación militar tiene un doble objetivo. Por un lado, el proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos y a otras embarcaciones vulnerables a los ataques piratas que naveguen en esas aguas, y por el otro, contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada en esos mares²⁵¹. No obstante, parte de la doctrina señala que el principal fin de la operación no es erradicar la piratería, algo imposible con la dotación actual, sino disminuir su impacto e importancia²⁵². También existe un tercer fin, y consiste en la participación de “Atalanta” en la supervisión de la pesca frente a la costa de Somalia.

Con el fin de ejecutar correctamente sus funciones y conforme a la autorización conferida en la Resolución 1816 (2008), el artículo 2.c) prevé que las labores de vigilancia y patrullaje de “Atalanta” tengan lugar también en el mar territorial de Somalia y no solo en alta mar y espacios marítimos asimilables. Aquí podemos ver, por tanto, la relevancia de esa autorización del CSNU y el consentimiento del Gobierno de Somalia, que van a permitir a las fuerzas de la UE operar en aguas de soberanía somalí. De hecho, en un principio la Acción Común preveía un despliegue y límite espacial operacional a 500 millas de las costas de Somalia, si bien, la Decisión 2010/437/PESC²⁵³ suprimió esta restricción²⁵⁴.

Así mismo y por otro lado, en la línea de las resoluciones del CSNU, la Acción Común insta a la cooperación con otros Estados y organizaciones internacionales en la represión de la piratería y en el posterior enjuiciamiento y castigo de la misma. De este modo, entre diversos mecanismos de cooperación se prevé prestar asistencia al Gobierno de Somalia para aumentar su capacidad marítima, así como un intercambio de información constante. De hecho, existe una iniciativa de la UE denominada “*Regional Maritime Capacity Building*” cuyo objetivo es precisamente mejorar la capacidad

²⁵¹ JIMÉNEZ PIERNAS, C. “Los Estados Fracasados y el Derecho Internacional: el Caso de Somalia”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. LXII/1, Madrid, enero-junio de 2010, página 48.

²⁵² VICENTE ÁLVAREZ, F.J. “Seguridad Marítima y Piratería”, en Premios Defensa 2013, Trabajos Seleccionados, Trabajos de Estudio e Investigación, Ministerio de Defensa, pág. 86. https://www.defensa.gob.es/portaldecultura/Galerias/actividades/fichero/2013_INVES_01_B_01.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁵³ Decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 210/33, de 11 de agosto de 2010].

²⁵⁴ VICENTE ÁLVAREZ, F.J. *op. cit.*, nota 252, pág. 24.

marítima de los diversos Estados de la región²⁵⁵, implementada a través de la Decisión 2012/389/PESC del Consejo²⁵⁶, que recibe el nombre de misión de desarrollo EUCAP NESTOR. Se hace por tanto también eco la UE de esa corriente de opinión presente incluso en Naciones Unidas y que defiende que para suprimir totalmente la piratería es necesario fortalecer la capacidad marítima de los Estados de la región y fomentar la estabilidad en la misma.

En lo que respecta al carácter de la operación, se dice que estamos ante una Acción de integración²⁵⁷ y no de cooperación por las características de la dirección política y militar sobre la operación. En efecto, se ha superado las pretensiones de la Acción Común 2008/749/PESC. Ya no estamos ante un foro de intercambio de información entre los diversos Estados, los cuales tienen todavía total control sobre sus dispositivos militares y sobre sus operaciones, sino que se crea un mando militar unificado bajo un Comandante de la Operación y se establece un Cuartel General, primero en Reino Unido, y tras su salida de la UE, en Rota, en la provincia de Cádiz. Así, el Comité Militar de la UE se encargará de supervisar y velar por la correcta ejecución de la UE, y el cual deberá de informar periódicamente al Comité Político y de Seguridad, que junto con el Consejo y Alto Representante de la Unión para Asuntos Exterior y Política de Seguridad ejercen el control político sobre la operación, tal y como se señala en los artículos 6 y 7. También se prevé la existencia de un Comandante de la Fuerza de la UE, al que se exhorta a coordinarse con el Comandante de la Operación. Cabe destacar que “Atalanta” se financia a través del mecanismo Athena, como el resto de operaciones militares de la UE, y que consiste en la aportación por parte de los Estados miembros de una cuota anual en función de su renta nacional bruta.

Al igual que sucedía en la Célula de coordinación, el artículo 10 prevé que terceros Estados no miembros de la UE participen en “Atalanta” y cuando sus contribuciones a la operación sean importantes, gozarán de los mismos derechos y obligaciones que los Estados miembros. Así, sus aportaciones se regularán mediante acuerdos entre la UE y estos Estados, los cuales no podrán afectar nunca a la autonomía y poder de decisión de

²⁵⁵ VICENTE ÁLVAREZ, F.J. *op. cit.*, nota 252, pág. 88.

²⁵⁶ Decisión 2012/389/PESC del Consejo, de 16 de junio de 2012, sobre la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África (EUCAP NESTOR) [DOUE L 187/40, de 17 de julio de 2012].

²⁵⁷ ESPALIÚ BERDUD, C. *op. cit.*, nota 242, pág. 158.

la UE sobre la operación. Esto es importante, pues aunque “Atalanta” se abra a la participación de otros Estados, la dirección única de la operación permanece en manos de la UE. De esta forma, muchos Estados han decidido contribuir a “Atalanta”, ya sea proporcionando oficiales y personal cualificado, como Montenegro, Serbia o Ucrania o incluso buques de guerra, como Noruega. Otros como Corea del Sur se han adherido formalmente a la operación.

Aunque la UE carece materialmente de una fuerza naval propia y se sirve de los medios proporcionados por los Estados miembros, se puede hablar indudablemente de la primera operación naval lanzada en la historia de la UE. Los objetivos y la estrategia para la consecución de los mismos queda totalmente en manos de la UE, mientras que el control político de la operación queda compartida entre el Consejo y el Alto Representante. Así, podemos decir que la UE ha conseguido, hasta cierto punto, dar una respuesta unificada a la amenaza que supone la piratería somalí, actuando como un todo. Y tal ha sido el éxito de esta operación que aunque se preveía la conclusión de la misma para el 12 de diciembre de 2012 conforme al artículo 16, el término de “Atalanta” ha sido prorrogado varias veces, la última de ellas, el 22 de diciembre de 2020 a través de la Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo²⁵⁸, siendo actualmente prevista la fecha de finalización para el 31 de diciembre de 2022.

3.4 Los acuerdos entre la UE y terceros Estados para la entrega y enjuiciamiento de piratas.

Si bien, como ya examinamos en su momento, el artículo 12 de la Acción Común 2008/851/PESC establece una serie de mecanismos para asegurar el enjuiciamiento de la piratería, muchos autores han considerado el régimen relativo a la jurisdicción como el punto débil de “Atalanta”.

Así, en lo que respecta a la competencia judicial internacional, el Consejo optó en un primer momento por seguir el régimen previsto en el artículo 105 de la CONVEMAR, es decir, atribuyendo la jurisdicción al Estado que efectúa el apresamiento. No obstante, el Consejo pronto se dio cuenta de que muchos Estados podían carecer de los medios

²⁵⁸ Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo, de 22 de diciembre de 2020 por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 435/74, de 23 de diciembre de 2020].

legales necesarios para procesar a estos piratas (no habían tipificado, por ejemplo, el delito de piratería) o simplemente, preferían no ejercer la jurisdicción que por derecho de apresamiento les correspondía. Por este motivo y temiendo que exigir a los Estados enjuiciar la piratería resultara negativo para “Atalanta”, se decidió prever una segunda posibilidad, y así, cuando el Estado que captura el buque no puede o no quiere ejercer jurisdicción, podrá entregar los piratas detenidos a cualquier Estado, sea miembro o no de la UE o participe o no en la operación, que sí desee hacerse cargo de su enjuiciamiento.

En efecto, tal y como se había sospechado, los Estados no se mostraron especialmente receptivos a la idea de tener que procesar y castigar a los piratas capturados²⁵⁹, ya fuera por razones políticas, judiciales, penitenciarias, penales u otras. De esta forma, el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas se convirtió en el principal problema de “Atalanta”²⁶⁰, problema que había que solucionar para evitar que la impunidad y ausencia de consecuencias provocara un efecto llamada. La solución por la que se optó finalmente fue la de firmar acuerdos con diversos países de la región, con el fin de que estos se ocupasen del enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas.

Así, se negoció con Kenia en un primer momento unas condiciones de entrega, a través de un Canje de notas. Kenia aceptaría a todos los piratas detenidos como resultado de la operación “Atalanta”, los enjuiciaría y castigaría. También se preveían otras cuestiones, como la prohibición de imponer la pena de muerte, la obligación de no procurar tratos inhumanos o la necesidad de respetar las garantías procesales mínimas. Poco duraría el acuerdo y a finales de ese mismo año, Kenia lo denunció. El éxito de “Atalanta” había sido superior al esperado y Kenia se sintió desbordada²⁶¹.

Con la experiencia de lo sucedido con Kenia, se acordó con Seychelles en una Canje de notas en diciembre de 2009²⁶² un régimen mucho más razonable. De esta forma,

²⁵⁹ JIMÉNEZ PIERNAS, C. *op. cit.*, nota 251, pág. 49.

²⁶⁰ Documento Marco 01/2011. “El Talón de Aquiles de Atalanta: El Enjuiciamiento y Encarcelamiento de los piratas”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Dirección General de Relaciones Internacionales, Ministerio de Defensa, marzo de 2011, página 1 [Dialnet]. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7271587.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁶¹ Documento Marco 01/2011. *op. cit.*, nota 209, pág. 11.

²⁶² Canje de Notas entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por EU NAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega, publicada en el DOUE el 2 de diciembre de 2009 [DOUE L 315/37, de 2 de diciembre de 2009].

la UE únicamente podrá entregar a Seychelles los piratas que hayan sido capturados en la zona económica exclusiva, en las aguas territoriales, en las aguas archipelágicas y en las aguas interiores de este Estado. En efecto, si la UE debe de entregar todos los piratas detenidos en las aguas territoriales o archipelágicas de Seychelles, esto parece implicar que, al igual que sucedía en Somalia, los buques que participen en “Atalanta” podrán operar en las aguas soberanas de este Estado archipelágico para reprimir a piratería. Y de hecho, la República de Seychelles ya solicitó la presencia de la Fuerza naval de la UE en sus aguas a través de dos cartas enviadas en 2009. Además, la UE también podía entregar piratas apresados fuera de estos espacios marinos cuando estos hubiesen sido capturados en defensa de una embarcación con pabellón de Seychelles o incluso de otros Estados cuando en este último caso se hallaren a bordo de la embarcación ciudadanos de Seychelles. Y del mismo modo que sucedía con Kenia, también se redactaron una serie de directrices sobre las condiciones de trato y enjuiciamiento de los piratas. Por otro lado, hay que destacar que la cooperación con Seychelles no termina aquí, y este Estado ha autorizado²⁶³ el despliegue de unidades militares de la UE también en tierra, en especial en aquellos islotes en los que se piensa tienen su base piratas²⁶⁴.

El último caso que queremos destacar es el Acuerdo entre la UE y la República de Mauricio, de 2011²⁶⁵. En este Acuerdo se prevé un mecanismo distinto al que hemos observado en Seychelles o Kenia. Según el artículo 3, la UE podrá entregar a cualquier pirata detenido como consecuencia de “Atalanta”, independientemente del lugar del apresamiento. Ahora bien, la República de Mauricio podrá aceptar o no las peticiones de entrega de la EU NAVFOR, lo hará caso por caso y valorando las circunstancias que considere oportuno, incluyendo el lugar en el que se ha producido la detención o los actos de piratería. Este sistema permite a la República de Mauricio asumir una cantidad

²⁶³ El Estatuto de estas Fuerzas ha quedado plasmado en el Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre el estatuto de la Fuerza dirigida por la Unión Europea en la República de Seychelles en el marco de la operación militar de la UE Atalanta, publicado en el Diario Oficial de la UE el 10 de diciembre de 2009 [DOUE L 323/14, de 10 de diciembre de 2009].

²⁶⁴ IBÁÑEZ GÓMEZ, F. *La Amenaza de la Piratería Marítima a la Seguridad Internacional: el Caso de Somalia*. Catálogo General de Publicaciones Oficiales, Ministerio de Defensa, diciembre de 2012, págs. 157 y ss.

²⁶⁵ Decisión 2011/640/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2011, relativa a la firma y la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Mauricio sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República de Mauricio, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, y sobre las condiciones de trato de tales sospechosos después de su entrega [DOUE L 254/1, de 30 de noviembre de 2011].

razonable de piratas para su enjuiciamiento, sin que suponga un esfuerzo o carga excesiva. No obstante, desde el punto de vista de la UE, este acuerdo supone una solución parcial al problema, pues al final la decisión definitiva corresponde a la República de Mauricio, y la ejercerá discrecionalmente según sus intereses. En estas mismas condiciones se firmó posteriormente en 2014 otro acuerdo muy similar con Tanzania, que preveía un régimen de entrega idéntico al acordado con la República de Mauricio, y que ya hemos mencionado ocasionalmente en este estudio. Finalmente, hay que señalar que la UE, en estos acuerdos, se compromete a apoyar el enjuiciamiento de los piratas en estos países, colaborando en la investigación y entregando las pruebas oportunas.

Antes de concluir con este subepígrafe debemos de referir que las Decisiones que adoptaron los Acuerdos con la República de Mauricio y con Tanzania fueron impugnadas mediante recurso de anulación del artículo 263 del TFUE por el Parlamento Europeo con el apoyo de la Comisión, los cuales fueron resueltos por la Gran Sala del TJUE en sendas sentencias en 2014²⁶⁶ y 2016²⁶⁷ respectivamente.

Según el Parlamento, el Consejo siguió el procedimiento previsto en el segundo párrafo del artículo 218.6 del TFUE, es decir, aprobó una decisión para celebrar el acuerdo con estos países sin previa aprobación del Parlamento Europeo al considerar erróneamente que estos textos versaban exclusivamente sobre materias reservadas a la PESC. Así, el Parlamento Europeo entendió que estos acuerdos para la entrega de piratas no es un asunto que exclusivamente pertenezca a la PESC, por mucho que la piratería suponga una amenaza a la seguridad en el mar. Para el Parlamento, estos acuerdos abarcan también otras políticas de la UE, tales como la cooperación judicial en materia penal y policial y cooperación al desarrollo con la República de Mauricio y Tanzania, y por tanto, no es un acuerdo bajo el ámbito exclusivo de la PESC. Así, según la parte que recurre, se debió de haber seguido el procedimiento del artículo 218.6.a).v), que implica que el acuerdo debe de ser previamente aprobado por el Parlamento Europeo.

²⁶⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 24 de junio de 2014 (24/06/2014). Asunto C-658/11 [*InfoCuria* *Jurisprudencia*, ECLI:EU:C:2014:2025]. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=153909&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8502181> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁶⁷ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 14 de junio de 2016 (14/06/2016). Asunto C-263/14 [*InfoCuria* *Jurisprudencia*, ECLI:EU:C:2016:435]. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=180081&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8501324> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

De ser cierta la tesis del Parlamento, esto hubiera conllevado que, esta Institución de la UE elegida directamente por los ciudadanos podría intervenir en prácticamente todos los asuntos relativos a la piratería en el mar, pues en general, de esta siempre se derivan cuestiones relativas a la cooperación y competencia judicial internacional. Sin embargo, el TJUE no compartió la opinión del Parlamento al entender que si bien los acuerdos se refieren también a cuestiones que no se incluyen en la PESC, es indudable que el objetivo final principal de los mismos, la represión de la piratería, sí se circunscribe única y exclusivamente al ámbito de la PESC, y el resto de fines no son más que accesorios. Basta por tanto con que el objetivo final se corresponda exclusivamente con la PESC para que se entienda que pertenece a este ámbito²⁶⁸.

Aún así, ambas Decisiones fueron anuladas por el TJUE (si bien mantuvieron sus efectos). El motivo de la estimación parcial del recurso fue el hecho de que, como defendió también el Parlamento Europeo, el Consejo incumplió la obligación de informar al Parlamento en todas las fases de la adopción de los Acuerdos, régimen que se aplica incluso a los acuerdos relativos a la PESC conforme al artículo 218.10 del TFUE. Así, la escasa participación del Parlamento en acuerdos internacionales relativos a la piratería entre la UE y otros Estados queda limitada a un deber genérico de información del Consejo para con el Parlamento. El Parlamento Europeo carece por tanto de cualquier poder decisorio relativo a cuestiones de piratería.

4. Las operaciones de la OTAN para reprimir la piratería en las aguas del Cuerno de África.

El 9 de octubre de 2009, los Ministros de Defensa de los Estados parte de la OTAN se reunieron y acordaron, en concordancia con las Resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del CSNU, organizar una operación militar con el objetivo de reprimir la piratería en las aguas próximas a Somalia.

Así, la OTAN puso en marcha tres operaciones sucesivas en estos mares²⁶⁹, “Allied Provider”, que tuvo lugar entre octubre y diciembre de 2008, “Allied Protector”,

²⁶⁸ STJUE (Gran Sala) de 24 de junio de 2014, Párrafo 59 “En particular, cuando la decisión de celebración del acuerdo en cuestión se encuentra válidamente fundamentada de manera exclusiva en una base jurídica material referida a la PESC, es el tipo de procedimiento previsto en el artículo 218 TFUE, apartado 6, párrafo segundo, primera parte de la frase, el que resulta de aplicación”.

²⁶⁹ “Counter-piracy operations”, en la página web de la OTAN. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

que transcurrió entre marzo y agosto de 2009, y por último, “Ocean Shield”, con una duración superior, pues estuvo activa entre agosto de 2009 y diciembre de 2016.

“Allied Provider” se diseñó en primer lugar para patrullar las aguas que bañan el Cuerno de África, especialmente en las proximidades de Somalia, con el fin proteger los navíos del Programa Mundial de Alimentos, si bien es cierto que también efectuó labores de disuasión de la piratería²⁷⁰. “Allied Protector”, de forma muy similar a su predecesora, se enfocó principalmente en la disuasión, represión e interrupción de las actividades piratas, y se extendió la protección a cualquier buque y no solo a los del Programa Mundial de Alimentos²⁷¹. Así, los buques participantes en estas operaciones estaban autorizados para emplear la fuerza, si fuese necesario, conforme al Derecho internacional y a las Reglas del Enfrentamiento²⁷². “Ocean Shield” por su parte no solo abarcaba acciones de represión de la piratería, sino que también, siguiendo esa doctrina arraigada en Naciones Unidas, prestaba asistencia a los Estados de la zona con el fin de incrementar su capacidad naval²⁷³.

Finalmente y respecto a los piratas detenidos y a los bienes incautados hay que señalar que no se preveía ningún mecanismo especial de jurisdicción, como sí sucedía por ejemplo en “Atalanta” y por este motivo, el régimen aplicable es el que ya exploramos en su momento y que se recoge en el artículo 105 de la CONVEMAR. Así, corresponderá en un primer momento la competencia judicial internacional al Estado que efectúe el apresamiento, y si este renuncia, se aplicará el principio de jurisdicción del Estado del pabellón.

Al igual que “Atalanta”, las operaciones de la OTAN y en especial “Ocean Shield”, supusieron un gran éxito en la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y aguas adyacentes. Así, en la Resolución 2184 (2014), el CSNU encomió la labor de “Ocean Shield” y “Atalanta”, agradeciendo la respuesta de la OTAN y la UE.

²⁷⁰ CUERDA LORENZO, A. y ARIAS GONZÁLEZ, A. “Operaciones Antipiratería de la OTAN”, en *Revista General de Marina*, Vol. 259, núm. 3, octubre de 2010, pág. 437.

²⁷¹ CUERDA LORENZO, A. y ARIAS GONZÁLEZ, A. *op. cit.*, nota 270, págs. 438 y ss.

²⁷² BLANK, L.R. “Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations”, en *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, Issue 1, 2014, pags. 405 y ss.

²⁷³ VICENTE ÁLVAREZ, F.J. *op. cit.*, nota 252, págs. 79 y ss. y CUERDA LORENZO, A. y ARIAS GONZÁLEZ, A. *op. cit.*, nota 270, págs. 439 y ss.

5. La respuesta de la Unión Africana.

Como es natural, la Unión Africana tampoco ha permanecido al margen de la crisis pirata que asoló primero el Golfo de Adén y el Índico occidental y luego el Golfo de Guinea. Así, en la Segunda Conferencia de Ministros Responsables del Transporte Marítimo, celebrada en 2009 y ante los cada vez más abundantes episodios de piratería en Somalia, se adoptó la Resolución de Durban²⁷⁴ sobre seguridad marítima, protección marítima y protección del medio marino en África²⁷⁵. En esta resolución se acordaba que los diversos Estados trabajarían juntos con el fin de ratificar e implementar aquellos instrumentos internacionales relativos a la seguridad en el tráfico marino, y en particular, se hacía referencia a la importancia del Código de Yibuti.

Además, los Estados se comprometían a reforzar su capacidad marítima, a prestarse apoyo y a coordinarse en la ejecución de actividades marítimas dedicadas al incremento de la seguridad en los mares. De este modo, se instaba también a aumentar las operaciones de patrullaje y vigilancia en el mar, así como a compartir información relevante entre los Estados. Finalmente, se manifestaba la necesidad de cooperar con otras organizaciones internacionales, tales como la UE o la OMI en esta lucha común contra los actos de piratería.

6. El Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia.

Los mares que circundan África no han sido los únicos en sufrir el azote pirata y desde finales del siglo pasado el Sudeste Asiático ha sido uno de los principales focos de piratería de todo el planeta. Y de hecho, los últimos meses han visto incrementar los ataques en esta región geográfica. Así, ya en 1999 se planteó la posibilidad de firmar un acuerdo mediante el cual crear un foro de cooperación regional para luchar contra la piratería. De esta forma, en 2006 y tras la décima ratificación entró en vigor el Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra

²⁷⁴ *Second African Union Conference of Ministers Responsible for Maritime Transport, 12 - 16 October 2009, Durban, South Africa. Durban resolution on maritime safety, maritime security and protection of the marine environment in Africa* [African Union]. https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27460-wd-durban_resolution_0.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁷⁵ ENGEL, U. *The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security*. Friedrich Ebert Stiftung, Addis Ababa, 2014, pág. 9.

buques en Asia²⁷⁶. Y aunque en un principio el tratado tiene un carácter regional, de los 20 Estados que son parte del mismo, 6 no pertenecen al continente asiático²⁷⁷.

El acuerdo definía la piratería en su artículo 1 repitiendo literalmente el artículo 101 de la CONVEMAR. Así, los Estados deben, siguiendo lo dispuesto en el artículo 3, hacer todos los esfuerzos posibles para prevenir y reprimir la piratería, para detener a los piratas, confiscar los buques piratas e incautar los bienes a bordo y rescatar a las víctimas, y lo harán de acuerdo con su legislación nacional, sus recursos y sus capacidades. Del mismo modo, a través del artículo 16, los Estados acordaron animar a los buques de su nacionalidad a tomar medidas contra la piratería, en particular, siguiendo las recomendaciones aprobadas por la OMI.

Sin embargo, la novedad de este acuerdo es la creación de un Centro para Compartir Información²⁷⁸, el cual, conforme a lo estipulado en el artículo 7, se localizará en Singapur y promocionará el intercambio y flujo de información constante entre los Estados parte sobre cuestiones relativas a la piratería²⁷⁹. Así, se constituye un Consejo de Gobierno formado por un representante de cada Estado, que tomará sus decisiones por consenso y con capacidad para adoptar políticas relacionadas con la piratería y sus propias normas de procedimiento, según lo establecido en el artículo 4.4 y 4.5. Además, se crea también una Secretaría que está encabezada por un Director Ejecutivo, el cual es elegido por el Consejo de Gobierno y que goza de competencias administrativas, operacionales y financieras.

El acuerdo no prevé ninguna cuestión especial relativa a la competencia judicial internacional más allá de un deber genérico de extradición de piratas al Estado que ostenta jurisdicción sobre ellos en el artículo 12. Sí se establece en el artículo 13 por otro lado, un deber de asistencia legal mutua y de colaboración en la investigación. Otra obligación interesante es la del artículo 14, por la que los Estados se comprometen a apoyarse unos a otros con el fin de incrementar su capacidad de prevención y represión de la piratería.

²⁷⁶ *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, de 11 de noviembre de 2004 [Parliament of Australia]. https://www.aph.gov.au/~media/wopapub/house/committee/jsct/11september2012/report/chapter2_pdf.aspx (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁷⁷ Australia, Dinamarca, Noruega, Reino Unido, Países Bajos y Estados Unidos.

²⁷⁸ “*Information Sharing Center*”.

²⁷⁹ SIERRA NOGUERO, E. *op. cit.*, nota 111, págs. 57 y ss.

V. LA PIRATERÍA DESDE LA ÓPTICA DEL DERECHO PRIVADO.

Este penúltimo epígrafe se dedicará al análisis la piratería desde la perspectiva del Derecho privado. De este modo, entre otras cosas se tratará el carácter de fuerza mayor que se le atribuye a la piratería y su alcance, así como las cuestiones sobre responsabilidad que se derivan de ello. También examinaremos la piratería desde la perspectiva del Derecho de los seguros y exploraremos el régimen jurídico mediante el que actúan las empresas de seguridad contratadas para proteger a los buques de la piratería.

1. La piratería como causa de fuerza mayor y la responsabilidad de las partes del contrato de transporte.

Históricamente, la doctrina ha venido considerando la piratería y el robo a mano armada como ejemplos clásicos de fuerza mayor²⁸⁰. En España, la fuerza mayor se encuentra regulada en el artículo 1105 del CC, si bien no se hace mención expresa a este término. De esta forma, son supuestos de fuerza mayor aquellos que no pudieran preverse o que, habiendo sido previstos sean inevitables. Parte de la doctrina²⁸¹ añade a esta definición que sus consecuencias deben de ser irresistibles, hallándose el hombre totalmente impotente para impedir que se sucedan.

No obstante, el concepto de fuerza mayor establecido en el CC es más o menos incompleto y ha requerido en ocasiones de desarrollo doctrinal y jurisprudencia. Así, el Tribunal Supremo define la fuerza mayor en la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) 167/2013 de 21 de marzo²⁸² como aquel hecho jurídico que proviene de la naturaleza o de una persona que obra imponiendo la fuerza o la violencia con el fin de imposibilitar u obstaculizar el desarrollo normal o natural de los acontecimientos²⁸³. De acuerdo con esta

²⁸⁰ MEDINA CRESPO, M., MEDINA ALCOZ, M. y MEDINA ALCOZ, L. “La Fuerza Mayor y su Virtualidad Exoneradora en Sede de Responsabilidad Civil”, pág. 9 [Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro]. <https://www.asociacionabogadosrcs.org/congreso/6congreso/ponencias/Mariano%20Medina%20Crespo%20parte1.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁸¹ ZORRILLA FERRÉS, M.V. y RAU, H. “La Fuerza Mayor como Eximente de Responsabilidad en el Derecho Marítimo. Un Análisis desde el derecho de daños”, en *Revista de Transporte y Seguros*, núm. 30, 2017, págs. 181 y ss.

²⁸² Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª), Sentencia núm. 167/2013 de 21 de marzo de 2013 (21/03/2013). Roj: STS 2170/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2013:2170]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b92407ed5cabb71f/20130520> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁸³ “La fuerza mayor es un hecho jurídico que dimana de la naturaleza, o de una persona que actúa imponiendo la fuerza o violencia para impedir el desarrollo natural de los acontecimientos”.

definición, la piratería encajaría en el segundo supuesto, cuando otras personas, los piratas, actúan empleando la fuerza o la violencia impidiendo que el buque prosiga con su navegación. La STS (Sala de lo Civil) de 11 de julio de 1990²⁸⁴ es más ilustrativa a la hora de determinar los requisitos de la fuerza mayor. Esta sentencia exige que entre el resultado dañoso y la acción considerada fuerza mayor debe de existir una relación directa, sin que otras actuaciones o conductas interfieran²⁸⁵.

Por otro lado, la Cámara de Comercio Internacional entiende que la apreciación de la fuerza mayor exige la concurrencia de tres requisitos²⁸⁶. En primer lugar, que el hecho o circunstancia que impida el cumplimiento de una obligación contractual esté fuera del control de la parte afectada. En segundo lugar, que este hecho o circunstancia no se haya podido prever cuando se celebró el contrato. Y en último lugar, que los efectos o consecuencias producidas no pudieran haber sido evitados con una actuación normal o razonable. Así, la Cámara de Comercio Internacional entiende que la piratería es uno de aquellos casos en los que la fuerza mayor se presume la concurrencia de los requisitos primero y segundo, que requerirán de prueba en contrario para destruir la presunción.

Habiendo señalado brevemente la naturaleza y caracteres de la fuerza mayor, inmediatamente se nos plantean una cuestión importante en relación con la piratería. Así, debemos de discernir hasta qué punto son inevitables o imprevisibles los actos de piratería, en particular en aquellas regiones del planeta que como el Cuerno de África o el Golfo de Guinea se encuentran infestados de piratas.

En un principio, el Capitán o la compañía del buque que navega por estas aguas sabe perfectamente que la piratería es más probable en estos mares que en otros, y aún así, decide asumir el riesgo. Nos encontramos ante una situación similar a la de los desastres naturales en el mar. En general, la mayor parte de los autores entiende que el

²⁸⁴ Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª), Sentencia de 11 de julio de 1990 (11/07/1990). Roj: STS 11148/1990 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:1990:11148]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/f31a3c5f319ed48e/19960107> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁸⁵ “Entre la acción u omisión del agente y el resultado dañoso debe existir una relación directa, sin interferencias de otras posibles conductas o eventos ajenos al agente y, más concretamente no debe interferir ninguna acción negligente por parte de las víctimas”.

²⁸⁶ Cámara de Comercio Internacional. “Cláusulas de Fuerza Mayor y de Onerosidad Excesiva (Hardship) de la ICC”, marzo de 2020, pág. 1. En la página oficial de la ICC España. http://www.iccspain.org/wp-content/uploads/2020/05/ICC_ForceMajeure_Hardship_Clauses_March2020_SPA1.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

temporal marino que causa unos daños no constituye causa de fuerza mayor²⁸⁷, pues estas tormentas marinas son hechos normales en el mar, y además, gracias a las nuevas tecnologías, cada vez más predecibles²⁸⁸. Siguiendo esta línea interpretativa, podríamos pensar que la piratería no debe de ser considerada fuerza mayor en las aguas que bañan Somalia o en el Golfo de Guinea, pero esto sería simplificar el problema.

Es evidente que el riesgo de piratería en el Cuerno de África o en las aguas del Golfo de Guinea es mayor que en otros mares. Pero la realidad es que tampoco se puede evitar la navegación en esta zona por temor a un ataque pirata, y en especial en el caso de Somalia. No hay otra ruta razonable que permite esquivar la navegación por el Golfo de Adén, que une el Mar Rojo y el Mar Mediterráneo con el Océano Índico, y la realidad es que no es práctico circunnavegar África, con el tiempo y coste de más que esto supone. Recientemente se ha podido observar estos problemas a gran escala, cuando el buque “Ever Given” quedó varado por seis días obstruyendo el tránsito en el Canal de Suez.

Así, en nuestra opinión, siguiendo las indicaciones de la Cámara de Comercio Internacional, la piratería no será fuerza mayor si el buque optó por la zona de riesgo de piratería aún cuando existía otra ruta marítima razonable de menor riesgo. No obstante, cuando el destino de la embarcación exija la navegación por una región con habitual actividad pirata sin otra alternativa razonable posible, sí que se podrá considerar en un principio cualquier ataque pirata como fuerza mayor. Para ello, el buque deberá de haber actuado durante la navegación en la zona de riesgo con una diligencia mínima, esto es, siguiendo las recomendaciones de la OMI sobre la piratería y los informes estadísticos sobre aquellos lugares en los que se suelen producir estos ataques con mayor frecuencia. Finalmente, cuando el ataque se produce en unas aguas con muy bajo o nulo riesgo de piratería, entendemos que siempre se ha de considerar el ataque como causa de fuerza mayor debido a su imprevisibilidad.

De esta forma, siguiendo estas pautas, podríamos determinar si un ataque pirata se puede calificar o no como causa de fuerza mayor, y en consecuencia, determinar o no la exoneración de responsabilidad del porteador o del fletador en un contrato de

²⁸⁷ Salvo en eventos naturales de violencia o intensidad excepcional tales como vientos del nivel 12 de la Escala de Beaufort.

²⁸⁸ LÓPEZ SAAVEDRA, D.M. *Responsabilidad del Transportador por Agua (según la Convención de Bruselas de 1924)*. La Ley, Buenos Aires, 1971, págs. 57 y ss.

transporte. Y de hecho, esta exoneración de la responsabilidad del porteador viene respaldado también por el artículo 4.2.q) de las Reglas de la Haya-Visby de 1924²⁸⁹ y por el artículo 5 de las Reglas de Hamburgo²⁹⁰, que no extienden la responsabilidad de este a aquellos hechos imprevisibles o inevitables fuera del control del porteador.

2. La responsabilidad en el cambio de ruta de un buque motivado por el riesgo de piratería y el asunto del buque “Triton Lark”.

Otra cuestión de responsabilidad derivada de un contrato de transporte que se puede suscitar en relación con la piratería se da precisamente cuando una embarcación decide variar su rumbo por miedo a sufrir un ataque pirata si continúa navegando por la primera ruta marítima.

Este problema fue debatido por la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres²⁹¹ y por el Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales²⁹² como consecuencia del asunto del buque “Triton Lark”. En pleno auge de la piratería en las aguas que bañan el Cuerno de África en el año 2008, la compañía que disponía del buque se negó a navegar desde Hamburgo hasta China a través del Canal de Suez, el Mar Rojo y el Golfo de Adén por temor a sufrir un ataque pirata. En su lugar, trazó una nueva ruta que implicaba bordear África a través del Cabo de Nueva Esperanza con el consecuente retraso que eso implicaría para el transporte de la carga. El costo adicional de esta maniobra alcanzó los 462 221,40 dólares²⁹³.

El laudo arbitral²⁹⁴ y la posterior decisión del Tribunal Superior de Justicia²⁹⁵ resolvieron que el cambio de rumbo había sido perfectamente legítimo en atención al

²⁸⁹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, hecho en Bruselas (Reglas de La Haya-Visby) [Gaceta de Madrid, de 31 de julio de 1930].

²⁹⁰ Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978 (Reglas de Hamburgo) [UNCTAD]. https://unctad.org/es/system/files/official-document/aconf89d13_es.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁹¹ *The London Maritime Arbitrators Associations*.

²⁹² *High Court of Justice*.

²⁹³ Esto equivale a 388 265, 976 euros.

²⁹⁴ *The London Maritime Arbitrators Association (LMAA)*. Award dated 14 December 2010 made by three LMAA arbitrators, Mr. Clark, Mr. O'Donovan and Mr. Sheppard (14/12/2010).

²⁹⁵ *High Court of Justice (Commercial Court)*. *Pacific Basin IHX Limited vs Bulkhandling Handymax AS*, Neutral Citation Number: [2011] EWHC 2862 (Comm), Case No: 2010 Folio 1377. Decisión de 8 de

elevado riesgo de piratería de esas aguas. Así, a través de estas resoluciones, con las que no podemos estar más de acuerdo, quedó determinado que debía de exonerarse de responsabilidad a todos aquellos navíos que cambiaban su ruta inicial, incluso adoptando una mucho más larga o costosa, cuando existía una probabilidad real de sufrir un ataque pirata.

3. Los seguros contra la piratería.

La piratería solo es uno más de esos riesgos que conlleva toda navegación marítima y como tal, los aseguradores ofrecen una variedad de coberturas con la que cubrir todos los peligros que implica la piratería marítima. No obstante, estos seguros suelen quedar excluidos de los seguros generales, tal y como señala el artículo 418.c) de la LNM y quedan reservados a pólizas especiales.

Los peligros y consecuencias de la piratería son variados, desde el daño al buque o a la carga hasta el secuestro del buque o de la tripulación. Así, los seguros más interesantes desde el punto de vista de la piratería son el seguro de riesgos de guerra y el seguro de secuestros y rescates.

1) Seguro de riesgos de guerra. En un primer momento, ideado para cubrir los riesgos relativos a conflictos bélicos, guerras civiles o situaciones similares, el seguro de riesgos de guerra se extendió para incluir los riesgos de piratería alrededor del año 2005 con el auge de la piratería en el Sudeste Asiático, y desde entonces se aplica a todos los incidentes armados que pueda sufrir un buque en un trayecto o período de tiempo concreto.

No obstante, existe una serie de zonas que suelen quedar excluidas de la póliza. Entre estas regiones se incluyen el Golfo de Adén y parte del Océano Índica Occidental, las aguas próximas a Somalia, el Golfo de Omán, el Mar Rojo o el Mar Árabe. Para estas zonas se aplica un régimen especial que consiste en lo siguiente: en primer lugar, se notifica a la aseguradora el hecho de que el buque va a navegar por una de estas regiones de alto riesgo y entonces la aseguradora podrá aceptar, rechazar o incluso modificar los términos de la póliza²⁹⁶. La existencia de este régimen dual se deriva precisamente de la

noviembre de 2011 (08/11/2011) [Bailii]. <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2011/2862.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁹⁶ QUECEDO CELDRÁN, E. “Las Coberturas de seguro frente a los actos de piratería”, en Tribuna Profesional, ANAVE, noviembre de 2011, pág. 14.

gran diferencia de riesgo que existe entre unas aguas y otras. Así, como es lógico, no supone el mismo peligro navegar en el Mar Báltico que en el Golfo de Adén. Esta división en zonas permite adecuar el precio al riesgo, evitando que el primero se dispare en mares con escaso o nulo peligro.

Algunas de estas pólizas son la “*Institute War and Strike Clauses Hulls - Time*”, que cubre un determinado período de tiempo, y la “*Institute War and Strike Clauses Hulls - Voyage*” que cubre un trayecto determinado, ambas creadas por el mercado asegurador de Londres. En Estados Unidos, la cobertura del riesgo de piratería se consigue a través de las “*American Institute Hull War Risks and Strikes Clauses*”.

2) El seguro de secuestro y rescate. No es raro, especialmente en las aguas que bañan el Cuerno de África, donde el objetivo de los piratas es muchas veces secuestrar el buque y a la tripulación y pedir un rescate por él. Aunque en ocasiones el pago del rescate puede quedar cubierto en el seguro de riesgos de guerra, el seguro de secuestro y rescate va mucho más allá y no solo cubre el pago de la liberación de la embarcación o de los rehenes. Así, este seguro suele cubrir el coste en consultorías, obligaciones legales, servicios forenses, servicios de gestión de crisis, servicios médicos, servicios de evaluación de emergencia, muerte accidental, rehabilitación o servicios de negociación²⁹⁷, entre otros, que pueden llegar a ser igual de costosos o incluso más que el propio pago del rescate. No obstante, estas pólizas presentan una serie de desventajas a tener en cuenta: su precio es muy elevado y suele multiplicarse con el incremento de las actividades de piratería, no suelen cubrir los daños ya asegurados en otras pólizas, están sometidos a severas cláusulas de confidencialidad cuya vulneración puede implicar la pérdida de la cobertura, y por supuesto, la dudosa legalidad de los procesos de negociación con piratas y el pago del rescate²⁹⁸.

https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/trib%20nov%2011.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

²⁹⁷ Proyecto Final de Carrera de BERGES BERGADÀ, O. *Las Empresas de Seguridad en el Transporte Marítimo*. Universidad Politècnica de Catalunya, mayo de 2014, págs. 139 y ss.

²⁹⁸ QUECEDO CELDRÁN, E. *op. cit.*, nota 296, págs. 14 y ss.

4. Las empresas privadas de seguridad en la protección de buques contra la piratería.

Como consecuencia del auge de la piratería en las últimas décadas, muchas navieras han optado por recurrir a empresas que prestan servicios de seguridad civil en los buques. Los servicios de protección marítima contratados suelen desempeñar tres funciones normalmente; la protección del buque introduciendo personal armado a bordo, la escolta de buques y la vigilancia en puertos. Más problemático es el servicio que han empezado a ofrecer algunas entidades y que consiste en recuperar buques secuestrados por piratas así como asesoría durante la negociación con los mismos. El régimen sobre el que operan estas personas jurídicas es en ocasiones difuso y en este epígrafe trataremos de sentar las bases del mismo.

4.1 La normativa internacional sobre seguridad privada y su aplicación al ámbito de la piratería.

En primer lugar, cabe mencionar que la contratación de los servicios de seguridad privada quedan limitados por la Convención Internacional contra el reclutamiento, la utilización, financiación y el entrenamiento de mercenarios de 1989²⁹⁹, tratado internacional que en realidad no está muy extendido, pues solo ha sido ratificado por 17 Estados entre los que no se cuenta España. Este tratado impide que las empresas se aprovechen de estos servicios de seguridad y los empleen en el desarrollo de conflictos armados. No son figuras análogas³⁰⁰ por tanto el empleado de seguridad y el mercenario, y se trata de evitar que el primero sea utilizado como el segundo. En efecto, a los Estados les interesa restringir o al menos limitar la proliferación de estos servicios de seguridad, pues al final, los Ejércitos privados ponen en riesgo el monopolio de la fuerza que ostentan los propios Estados.

Habiendo esclarecido esto, hay que resaltar que la OMI es la institución que en el ámbito internacional más ha tratado la cuestión de la seguridad privada a bordo de buques y los problemas que se derivan de ella. De esta forma, nos gustaría destacar por ejemplo

²⁹⁹ Convención Internacional contra el Reclutamiento, la Utilización, la Financiación y el Entrenamiento de Mercenarios, 1989 [Comité Internacional de la Cruz Roja]. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/treaty-1989-mercenaries-5tdmhy.htm> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

³⁰⁰ BERGES BERGADÀ, O. *op. cit.*, nota 297, págs. 9 y ss.

las circulares MSC.1/Circ.1405/Rev.2³⁰¹, MSC.1/Circ.1406/Rev.3³⁰², MSC.1/Circ.1408/Rev.1³⁰³ o MSC.1/Circ.1443³⁰⁴. La OMI recoge en estas circulares algunas pautas básicas que muchos Estados han decidido seguir a la hora de redactar sus normas sobre seguridad privada y protección marítima. Así, se recomienda a los Estados que fijen procedimientos de control sobre estas empresas y les insta a crear registros en los que estas personas jurídicas queden inscritas. La legislación interna de los Estados además, debe de especificar las responsabilidades que se pudieran derivar de la prestación de estos servicios. Pero sobre todo, la OMI exhorta a los Estados a elaborar su propia legislación interna, pues considera que se trata de un asunto de gran relevancia al que los Estados apenas han prestado atención.

Otra indicación interesante es la necesidad de que estas empresas de seguridad privada se ciñan a la normativa internacional y nacional sobre el uso de la fuerza, como señala el apartado 3.3.7 de la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2. Esta circular es particularmente interesante, y fija una serie de recomendaciones a seguir por los propietarios de los buques a la hora de contratar con empresas de seguridad privada y que perfectamente podrían ser adoptadas por los distintos Estados. Así, los apartados 4.4 y 4.5 ofrecen una guía sobre los caracteres a valorar a la hora de contratar con estas entidades. Entre ellos podemos destacar por ejemplo los antecedentes penales de los empleados, el historial de actuaciones de la empresa, el historial médico físico y mental del personal, el consumo de alcohol u otras drogas por parte de los empleados, las autorizaciones que para el uso de armas dispone o el entrenamiento al que ha sido sometido el personal de seguridad. Por otro lado, los apartados 5.14 y 5.15 exige que los

³⁰¹ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1405/Rev.2, de 25 de mayo de 2012. *Revised interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

³⁰² Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1406/Rev.3, de 12 de junio de 2015. *Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

³⁰³ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1408/Rev.1, de 25 de mayo de 2012. *Revised interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

³⁰⁴ Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1443, de 25 de mayo de 2012. *Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

empleados deben evitar siempre que sea posible el uso de la fuerza y que esta solo será empleada en defensa propia o de otros.

No solo la OMI ha tratado la cuestión de los servicios de seguridad civil, y así, debemos destacar la elaboración de un Código de Conducta³⁰⁵ bajo los auspicios del Gobierno de Suiza y con la participación de las propias empresas de seguridad y de otros Estados³⁰⁶. Este Código ha sido todo un éxito, y a 1 de junio de 2013 había sido suscrito por 659 empresas. Y de hecho, la ONU establece que la adopción de este Código es imprescindible para poder contratar uno de estos servicios. Así, a través de este Código, las empresas de seguridad se comprometen a respetar los Derechos Humanos, a evitar el uso de la fuerza siempre que sea posible y a no usar armas de fuego salvo en caso de riesgo a la vida o grave daño a la integridad física, entre otras.

Otro texto internacional de gran importancia ha sido el Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados en 2008³⁰⁷, acuerdo no vinculante promovido también por el Gobierno de Suiza y el Comité Internacional de la Cruz Roja y en cuya redacción participaron varios Estados, ONGs y empresas del sector³⁰⁸. Por otro lado, cabe también señalar que en 2010 se constituyó un grupo de trabajo que destinó sus esfuerzos a elaborar un proyecto de convención para regular precisamente las entidades militares y de seguridad privada³⁰⁹, si bien, la iniciativa no ha prosperado del todo al encontrarse con

³⁰⁵ *International code of conduct for private security service providers*, de 9 de noviembre de 2010 [International Code of Conduct Association]. https://icoca.ch/wp-content/uploads/2020/07/icoc_english3.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

³⁰⁶ SÁNCHEZ PATRÓN, J.M. “Piratería Marítima, Fuerzas Armadas y Seguridad Privada”, en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 23, junio de 2012, págs. 5 y ss. (pie de página).

³⁰⁷ Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados, hecho en Montreux el 17 de septiembre de 2008 [Comité Internacional de la Cruz Roja]. https://www.icrc.org/es/doc/assets/files/other/icrc_003_0996.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

³⁰⁸ Trabajo Final de Máster de GONZÁLEZ LASO, L.M. *Las Empresas Militares y de Seguridad Privada en la lucha contra la piratería. Concepto, regulación y responsabilidad del Estado*. Universitat de Barcelona, 2015, págs. 31 y ss.

³⁰⁹ Proyecto de una posible Convención sobre las Empresas Militares y de Seguridad Privadas, hecho en 2010.

la oposición de Reino Unido y Estados Unidos a regular esta materia, Estados en los que la mayor parte de estas empresas tienen su sede³¹⁰.

En definitiva, de todos los textos mencionados podemos determinar que el régimen del uso de la fuerza del que pueden hacer uso estas entidades queda restringido únicamente a supuestos de legítima defensa en última instancia, y además, las actuaciones de estas empresas deben de ser plenamente respetuosas para con los derechos humanos. Por otro lado, estas entidades tampoco podrán perseguir y capturar un buque pirata, pues el derecho de apresamiento queda exclusivamente reservado a los Estados en el artículo 107 de la CONVEMAR³¹¹.

4.2 Responsabilidad internacional y competencia judicial internacional sobre los actos perpetrados por las entidades de seguridad privada.

En lo que respecta a la responsabilidad internacional sobre los actos de estas empresas se suele entender que esta es perfectamente atribuible a los Estados³¹² cuando, aún no siendo órganos estatales, estas entidades están facultadas a través de la legislación interna para ejecutar poderes que en un principio corresponden a los poderes públicos, como es en este caso el uso de la fuerza.

Esto no obsta para que, si estas entidades cometen un delito, sean enjuiciadas y castigadas por ello. Así, la competencia judicial internacional para enjuiciar estos actos corresponde al Estado en cuyo territorio o aguas se haya cometido, y si se trata de un espacio marítimo no sometido a jurisdicción de ningún Estado, al Estado del pabellón enarbolado por el buque³¹³.

4.3 La normativa en materia de seguridad privada en España.

En España, el marco jurídico sobre el que operan estas empresas ha quedado fijado a través de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada³¹⁴ y por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad

³¹⁰ GONZÁLEZ LASO, L.M. *op. cit.*, nota 308, págs. 37 y ss.

³¹¹ JORGE URBINA, J. *op. cit.*, nota 120, págs. 22 y ss. y SÁNCHEZ PATRÓN, J.M. *op. cit.*, nota 306, pág. 7.

³¹² SÁNCHEZ PATRÓN, J.M. *op. cit.*, nota 306, págs. 13 y ss.

³¹³ SÁNCHEZ PATRÓN, J.M. *op. cit.*, nota 306, págs. 19 y ss.

³¹⁴ Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada [BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014].

Privada³¹⁵. Así, siguiendo las instrucciones de la OMI, el artículo 21.1.e) establece la obligación de estas entidades de presentar todos los años un informe al Ministerio de Interior sobre sus actuaciones y operaciones, en el contexto del control que se supone el Estado debe ejercer por el especial carácter de estas empresas. Además, estas personas jurídicas deben garantizar la formación y actualización de sus empleados en seguridad privada y en el particular caso de las armas de fuego, se hará a través de instructores de tiro habilitados. Se intenta asegurar así un correcto uso de la fuerza en el marco de la normativa internacional y la profesionalización de los empleados, dadas las circunstancias de sus actividades.

VI. CONCLUSIONES.

1. Conclusiones sobre el concepto de piratería.

1.1 La problemática que se deriva del concepto de piratería.

Después de todas las reflexiones que hemos efectuado a lo largo de este estudio, ha quedado evidenciado que la noción de piratería recogida en la CONVEMAR es insuficiente, pues adolece de una gran variedad de lagunas y desaciertos que dificultan una respuesta eficaz contra la misma.

En primer lugar, la delimitación del ámbito espacial de comisión de la piratería es exiguo. El artículo 101 de la CONVEMAR afirma que solo se pueden calificar como piratería aquellos actos perpetrados en alta mar o aquellas áreas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado. Si bien es evidente que el régimen de los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR no se pueden aplicar en el mar territorial, aguas interiores o archipelágicas de un Estado, existe un conflicto doctrinal a la hora de determinar si la zona económica exclusiva y la zona contigua son compatibles con los actos de piratería, y si bien muchos autores entienden que sí lo es, otros tantos y no menos faltos de razones defienden lo contrario. Otra problemática que se deriva de este aspecto es el hecho de que los actos del artículo 101 que se cometen en el mar territorial, tendrán la consideración de robo a mano armada y no de piratería, y por tanto, en un principio no podrán ser perseguidos por otros Estados aún cuando el buque pirata navegue en alta mar.

³¹⁵ Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada [BOE núm. 8, de 10 de enero de 1995].

En segundo lugar, se le critica al artículo 101 de la CONVEMAR el uso del término “propósito personal” de forma genérica y sin concretar. El contenido de este concepto es todavía objeto de debate entre las diferentes corrientes doctrinales. Si bien en general se opta por una interpretación extensiva del “propósito personal” superando el lucro económico e incluyendo, como defiende la doctrina española, motivaciones como la venganza o el resentimiento; la jurisprudencia estadounidense o belga han ido todavía más allá, aceptando la motivación política, ideológica o religiosa dentro de este término.

En tercer lugar, el elemento que ha sembrado la discordia entre la doctrina es el requisito de los dos buques o “*Two-Ship-Requirement*”. A este elemento se le acusa de restringir innecesariamente el alcance del concepto de piratería y es el principal causante de que muchos actos que perfectamente podrían considerarse como piratería ahora deban ser agrupados bajo el amplio paraguas del terrorismo marítimo.

Las autolimitaciones que se impone el artículo 101 de la CONVEMAR ha obligado a crear nuevas figuras jurídicas para evitar la impunidad, tales como el robo a mano armada contra buques o los actos descritos en el Convenio SUA, los cuales gozan de un régimen jurídico distinto al de la piratería. La gran diseminación de la regulación de los actos de violencia perpetrados en el mar no es práctica y puede generar algunos problemas a la hora de enjuiciar a sus autores. Todo ello unido a los defectos intrínsecos que presenta el concepto de piratería genera una inseguridad jurídica que perjudica gravemente la represión de la piratería por parte de los Estados.

1.2 Soluciones propuestas.

La solución a los problemas que se derivan del limitado concepto de piratería establecido en la CONVEMAR pasa, como es evidente, por una redefinición y reestructuración de la noción de piratería. Este rediseño y actualización de la noción de piratería debería de realizarse mediante la modificación de la CONVEMAR o a través de un nuevo tratado internacional, que deberá afrontar todos los problemas que emanan del texto actual.

En nuestra opinión, esta reelaboración del concepto de piratería debería de implicar las siguientes modificaciones. En primer lugar, respecto del elemento espacial; por un lado se determinará definitivamente que la piratería es susceptible de comisión en la zona económica exclusiva y en la zona contigua, y por el otro; que los actos perpetrados en el mar territorial, esto es, el robo a mano armada, podrán ser perseguidos por otros

Estados cuando el buque pirata abandona estas aguas soberanas. En segundo lugar, se delimitará el alcance del “propósito personal”, que a nuestro parecer debe basarse en una interpretación extensiva del mismo. Finalmente y según nuestro criterio, convendría suprimir totalmente el “*Two-Ship-Requirement*”, que limita excesivamente el concepto de piratería.

Así mismo, una vez efectuados todos estos cambios, será imprescindible diferenciar minuciosamente la piratería de los otros actos de violencia o terrorismo en el mar, pudiendo incluir o no los actos del artículo 3 del Convenio SUA dentro de este renovado concepto de piratería. Finalmente y al igual que sucede en el propio Convenio SUA, este nuevo texto impondrá la tipificación de la piratería como delito a todos los Estados, con el fin de evitar la impunidad de estos actos.

2. Conclusiones sobre el derecho de apresamiento.

El derecho de apresamiento del artículo 105 de la CONVEMAR es el instrumento jurídico más útil que dicho tratado internacional confiere a los Estados para reprimir la piratería. Sin embargo, a pesar de la importancia de esta institución jurídica, la realidad es que el régimen previsto para ella en el artículo 105 no es más que la punta del iceberg. La CONVEMAR no va más allá de sentar las bases del derecho de apresamiento, sin profundizar, desafortunadamente, en esta figura. Así, muchas cuestiones sobre la misma quedan sin resolver y son objeto de la especulación de la doctrina.

La CONVEMAR no describe un procedimiento concreto a seguir para efectuar un apresamiento con todas las garantías más allá de señalar que deben existir sospechas suficientes para ejecutarlo. Tampoco hace referencia alguna al uso de la violencia durante el apresamiento ni bajo qué criterios sería legítimo emplearla. Así, en nuestra opinión, una medida tan invasiva que puede interferir gravemente en la libertad de navegación de los mares y cuya ejecución puede suponer también la puesta en riesgo de bienes jurídicos como la vida o la integridad física de las personas, merece una mayor atención y desarrollo. Precisamente, el desarrollo de este precepto permitiría solventar muchas de las dudas que se suscitan de la escueta redacción actual, y ofrecer una respuesta mucho más garantista.

3. Conclusiones sobre la competencia judicial internacional en el enjuiciamiento de la piratería.

3.1 La problemática en la jurisdicción sobre la piratería.

Aunque muchos autores han abogado por reescribir el artículo 105 de la CONVEMAR con el fin efectuar un mejor y más claro reparto de competencias para enjuiciar la piratería, a nuestro parecer, esta modificación es innecesaria o al menos, no es imperiosa. El foro del artículo 105 cumple perfectamente con su cometido, que es atribuir inequívocamente jurisdicción a un Estado, en este caso, el que ejecuta el apresamiento. La CONVEMAR es clara, si dos o más Estados reclaman competencia sobre el asunto, prevalece el que realizó el apresamiento.

El principal problema del artículo 105 de la CONVEMAR no es el reparto de competencias ni los conflictos de competencias positivos. En efecto, la verdadera problemática de la jurisdicción reside en la renuncia a ejercerla, es decir, el denominado conflicto de competencias negativo. Los Estados, por el motivo que sea, prefieren renunciar a su derecho a la competencia judicial internacional sobre la piratería que les confiere el artículo 105, lo que frecuentemente deviene en la impunidad de los actos de piratería. Y esta renuncia no solo tiene lugar en el ámbito del apresamiento del buque pirata, sino también en el caso del Estado del pabellón o nacionalidad del buque pirata o del buque que ha sufrido el ataque pirata, especialmente cuando no se han producido lesiones graves o víctimas mortales.

No se precisa, por tanto, a nuestro parecer, una reescritura o modificación del artículo 105 de la CONVEMAR ni un nuevo reparto competencial entre los Estados si estos siguen renunciando a ejercer jurisdicción.

3.2 Soluciones propuestas.

Una solución al conflicto de competencias negativo presente en el enjuiciamiento de la piratería pasaría por incentivar el ejercicio del derecho que confiere el artículo 105 de la CONVEMAR por parte de los Estados. Otra posibilidad consistiría en, como ha ido haciendo la UE, firmar acuerdos con algunos de los países localizados en aquellas regiones con mayor riesgo de piratería. Mediante estos acuerdos, estos Estados se comprometerían a enjuiciar a los piratas detenidos por terceros Estados en aguas próximas, a cambio de la correspondiente ayuda económica o técnica.

No obstante, la alternativa que goza de mayor respaldo entre la doctrina y con la que estamos plenamente de acuerdo, es la de adjudicar a un tribunal internacional preexistente o constituido a tal efecto la competencia para enjuiciar todos los actos de piratería. A través de esta fórmula se evitaría prácticamente toda impunidad y se aseguraría un procedimiento justo y garantista para todos los piratas, así como el cumplimiento de la condena impuesta.

4. Conclusiones sobre el marco jurídico de la respuesta global contra la piratería.

4.1 El marco jurídico creado por Naciones Unidas para enfrentar la piratería.

En general, la valoración que hacemos sobre esta cuestión es positiva. Los esfuerzos de Naciones Unidas y en particular del CSNU, que se han materializado a través de las diversas resoluciones que hemos estudiado, han conseguido cumplir parcialmente su objetivo. Y para ello, se han sobrepuesto a las diferentes limitaciones derivadas del concepto y del régimen de piratería previsto en la CONVEMAR. Así, la autorización para intervenir en las aguas territoriales somalíes equiparando su régimen jurídico al de alta mar ha sido fundamental a la hora de conseguir una mayor efectividad en la represión de la piratería. Los esfuerzos de Naciones Unidas han conseguido también que muchos Estados hayan optado finalmente por tipificar el delito de piratería³¹⁶. También hay que reconocerle el mérito de haber desencadenado una de las mayores movilizaciones de la comunidad internacional en la historia, lo que se ha plasmado en grandes operaciones militares como “Atalanta” o “Ocean Shield”, imprescindibles en el descenso de ataques piratas en Somalia. Así, podemos afirmar que hasta cierto punto, sus constantes e incansables llamadas a la cooperación y coordinación han sido escuchadas.

Y a pesar de todo, ha sido incapaz de ofrecer una solución viable al grave problema de la impunidad. Aunque se ha optado por la vía de mejorar la capacidad de los Estados ribereños del Cuerno de África, los efectos de esta asistencia no son inmediatos, y mientras tanto, muchos piratas son puestos en libertad sin haber celebrado el procedimiento judicial correspondiente. Y esta no es la única crítica que podemos dirigir contra la actuación de Naciones Unidas. Poco más de una década después de que los ataques en Somalia alcanzaran su punto culminante, ha quedado demostrado que la única

³¹⁶ De hecho, España lo hizo en 2010.

solución plenamente eficaz para mantener la seguridad en la navegación marítima de la zona pasa por un despliegue militar interminable y costoso, síntoma de que no se ha conseguido estabilizar la deteriorada situación que se vive en Somalia. Ni la asistencia prestada a los Estados de la zona ni el resto de medidas han sido suficientes como para que estos países y en particular Somalia tengan a día de hoy la capacidad de enfrentarse a la piratería por sí misma, así como para enjuiciar a los piratas detenidos y hacer cumplir la correspondiente condena. Es a nuestro parecer en estas medidas donde Naciones Unidas debe de hacer mayor hincapié con el fin de asegurar el enjuiciamiento de la piratería y una navegación más segura a través de las aguas próximas a estos Estados. Y de hecho, esta es la línea que se está siguiendo para combatir la piratería en el Golfo de Guinea.

4.2 La respuesta de la OMI, la UE y la OTAN frente a la piratería.

Por otro lado, poco se puede reprochar a la OMI, a la UE o a la OTAN que, siguiendo el mandato del CSNU, han cosechado éxitos muy importantes. Especialmente, las directrices y recomendaciones de la OMI han sido de gran utilidad tanto para los Estados como para los navieros, armadores y las tripulaciones de los buques. Del mismo modo, textos como el Código de Yibuti se han convertido en instrumentos fundamentales en la lucha contra la piratería. También ha sido encomiable la actitud de la UE y la OTAN, que no únicamente se han dedicado a desplegar activos militares en la zona, sino que de acuerdo con las indicaciones de Naciones Unidas, también han prestado la asistencia y ayuda requerida a los Gobiernos de los Estados de la zona con el fin de incrementar su capacidad de respuesta contra la piratería. No obstante, todos estos logros quedan ensombrecidos parcialmente por el hecho de que los propios Estados participantes en las operaciones de la UE y la OTAN siguen renunciando a ejercer jurisdicción sobre los piratas detenidos, cuestión que sin lugar a duda constituye el principal y más grave problema presente en el marco jurídico actual de la piratería.

5. Conclusiones sobre los retos de la piratería en el ámbito del Derecho privado.

El principal problema jurídico con el que nos enfrentamos a la hora de analizar la piratería desde la óptica del derecho privado es precisamente la inexistencia de regulación específica. A pesar de las grandes cantidades de dinero que mueve el transporte marítimo, la realidad es que poco se ha explorado en el ámbito de la exoneración de responsabilidad

como consecuencia de la piratería. En general, la doctrina ha venido aceptando que los ataques piratas constituyen una causa de fuerza mayor y por ende exime del cumplimiento de sus obligaciones. Esta solución es viable en muchos casos, cuando no existe más remedio que cruzar un mar infestado de piratas y cuando se actúa con la debida diligencia acatando las recomendaciones de la OMI. Habría que valorar no obstante si esta exoneración de toda responsabilidad es aceptable cuando se asumen riesgos innecesarios en lo que respecta a la piratería.

El mismo obstáculo encontramos en lo relativo a las empresas de seguridad privada, y convendría, por tanto, adoptar un tratado internacional en el que se regularan todos los aspectos de estas entidades. En general, estas empresas operan bajo normas estatales ideadas para todo tipo de seguridad privada, sobre todo guardias de seguridad, guardaespaldas o detectives privados, y en ocasiones la realidad de estas figuras puede ser muy alejada de la verdadera situación en el mar, donde también es más difícil ejercer cierto control por parte de los Estados. Así y debido a las grandes repercusiones que esta cuestión puede tener en los derechos humanos, se hace a nuestro juicio necesario, la existencia de una convención internacional que se ocupe de este asunto y armonice la normativa interna de los Estados.

VII. BIBLIOGRAFÍA.

-AMELA VALVERDE, L. “La Campaña de Pompeyo Magno contra los Piratas en Hispania (67 a.C)”, en *Hispania Antiqua*, núm. 30, 2006.

-APARICIO TORRES, C. Tesis Doctoral: *El Principio de Justicia Universal y su Aplicación al delito de piratería. Crónica de una derogación anunciada*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017.

-BELTON, P. “Así funciona la piratería, el sangriento negocio de US\$700 millones que afecta a la navegación mundial”, en *BBC News Mundo*, 12 de septiembre de 2016. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-BLANK, L.R. “Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations”, en *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, Issue 1, 2014.

-BERGES BERGADÀ, O. Proyecto de Fin de Carrera: *Las Empresas de Seguridad en el Transporte Marítimo*. Universidad Politècnica de Catalunya, mayo de 2014.

-BUSQUETS ALEMANY, A. “Por Dios, por el Rey y por Koxinga: Las negociaciones de Vittorio Riccio”, en MARTÍN RÍOS, J. *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China. Homenaje a Pedro San Ginés Aguilar*. Comares, Granada, 2019.

-CALDUCH CERVERA, R. “Una revisión crítica del terrorismo a finales del siglo XX”, en Reinares Nestares, F. *State and Societal Reactions to Terrorism*. Instituto Internacional de Sociología Jurídica de Oñati, 1997.

-CANCIAN, M. “Unleash the Privateers”, en la página del *U.S. NAVAL INSTITUTE*, Proceedings, Vol. 146/4/1,406, Abril de 2020. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2020/april/unleash-privateers> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-CASTILLEJO MANZANARES, R. “Jurisdicción Española para Perseguir Actos de Piratería. Especial referencia al caso Alakrana”, en Castillejo Manzanares, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

-CHERIF BASSIOUNI, M. “International Crimes: ‘Jus Cogens’ and ‘Obligatio Erga Omnes’” en *Law and Contemporary Problems*, 1996, Vol. 59, núm. 4.

-CORRALES ELIZONDO, A. “Regulación Legal del Corso y la Piratería Marítimas”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Cuaderno núm. 46.

-CUERDA LORENZO, A. y ARIAS GONZÁLEZ, A. “Operaciones Antipiratería de la OTAN”, en *Revista General de Marina*, Vol. 259, núm. 3, octubre de 2010.

-DE PIETRI, D. “La Redefinición de la Zona Contigua por la Legislación Interna de los Estados”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. LXII/1, Madrid, enero-junio de 2010.

-DÍEZ DE VELASCO, M. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. Tecnos, Madrid, 2007.

-EMANUEL, J.P. *Naval Warfare and Maritime Conflict in the Late Bronze and Early Iron Ages*. Brill Academic Pub, Culture and History of the Ancient Near East, Ancient Warfare Series, Vol. 2, 5 de noviembre de 2020.

-ENGEL, U. *The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security*. Friedrich Ebert Stiftung, Addis Ababa, 2014.

-ENRÍQUEZ, D. “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”, en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, Vol. VII, 2007.

-ESPALIÚ BERDUD, C. “La Operación Atalanta de la Unión Europea en el Marco de la Lucha contra la Piratería Marítima”, en *Revista de las Cortes Generales*, núm. 79, primer cuatrimestre de 2010.

-FERNÁNDEZ FADÓN, F. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’”, Documento de Trabajo núm. 10/2009, Real Instituto Elcano, 20 de febrero de 2009.

-FERNÁNDEZ SANZ, J.C. “Terrorismo Marítimo: Análisis desde el Convenio SUA”, en *Revista Política y Estrategia*, núm. 127, 2016.

-FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, M. Tesis Doctoral: *Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, Consecuencias y Respuestas. Un Fenómeno en Perspectiva Comparada*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017.

-FORNIS VAQUERO, C. “Egina y la piratería sobre el Ática en la Guerra de Corinto (395-386 a.C.)”, en *Revista de Historia Naval*, núm. 101, 2008.

-GABALDÓN GARCÍA, J.L. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 1999.

-GEIß, R. y PETRIG, A. “*Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*”, Oxford University Press, Oxford, 2011.

-GIFRA DURALL, J. “Las Operaciones de Paz de Naciones Unidas del Capítulo VII: ¿Excepción o Práctica Extendida?”, en *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 2/2013.

-GIL EGEA, M.E. “Piratas o Estadistas: La Política Exterior del Reino Vándalo durante el Reinado de Genserico”, en *Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica*, núm. 9, 1997.

-GODIO, L.M.A. “Los Asuntos del M/V ‘SAIGA’ ante el Tribunal de Hamburgo: Reflexiones a Veinte Años de una Controversia Histórica”, en *Revista de la Facultad*, Vol. VIII, núm. 2, Nueva Serie II, 2017.

-GONZÁLEZ CAMPOS, J.D., SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, L.I y ANDRÉS SÁENZ DE SANTA MARÍA, M.P. *Curso de Derecho Internacional Público*. Thomson Civitas, Madrid, 2008.

-GONZÁLEZ LASO, L.M. Trabajo Final de Máster: *Las Empresas Militares y de Seguridad Privada en la lucha contra la piratería. Concepto, regulación y responsabilidad del Estado*. Universitat de Barcelona, 2015.

-GOSSE, P. *Historia de la Piratería*. Renacimiento, Sevilla, 2008.

-GROCIO, H. “De Iure Belli ac pacis”, Libro II, cap. 21 París, 1625.

-HALBERSTAM, M. “The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, en *The American Journal of International Law*, Vol. 82, núm. 2, 1988.

-HONNIBALL, A.N. “The ‘Private Ends’ of International Piracy: The Necessity of Legal Clarity in Relation to Violent Political Activists”, en *ICF Brief* volume 2015, issue 13.

-IBÁÑEZ GÓMEZ, F. *La Amenaza de la Piratería Marítima a la Seguridad Internacional: el Caso de Somalia*. Catálogo General de Publicaciones Oficiales, Ministerio de Defensa, diciembre de 2012.

-JIMÉNEZ PIERNAS, C. “El Apoderamiento de la Patrullera Iraní ‘Tabarzin’ en el mar territorial español. Un caso de insurgencia”, en *Revista de Estudios Internacionales*, Vol. 3, núm. 1, 1982.

-JIMÉNEZ PIERNAS, C. “Los Estados Fracasados y el Derecho Internacional: el Caso de Somalia”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. LXII/1, Madrid, enero-junio de 2010.

-JORGE URBINA, J. “El Régimen Jurídico Internacional de la Piratería y los Problemas que Plantea su Persecución en las Costas de Somalia y el Golfo de Adén”, en

CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

-JORGE URBINA, J. “Seguridad Marítima e Interceptación de Buques en la Represión de Actividades Ilícitas en el Derecho del Mar”, en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 41, junio 2021.

-KONTOROVICH, E. y ART, S. “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, en *American Journal of International Law*, Vol. 104, Issue 3, July 2010.

-KRASKA, J. y MONTI, M. “The Law of Naval Warfare and China’s Maritime Militia”, en *International Law Studies, U.S. Naval War College*, Vol. 91, 2015.

-LIJOI, L. Memoria del Máster: “El delito de ‘Piratería Aérea’ por el Derecho Internacional: Análisis, evolución e implicaciones con el terrorismo internacional”. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2016.

-LÓPEZ LORCA, B. *La Piratería y otros Delitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015.

-LÓPEZ SAAVEDRA, D.M. *Responsabilidad del Transportador por Agua (según la Convención de Bruselas de 1924)*. La Ley, Buenos Aires, 1971.

-MANJÓN-CABEZA OLMEDA, A. “Alcance la Jurisdicción Universal Española tras la modificación operada por la L.O. 1/2009, de 3 de noviembre”, en Castillejo Manzanares, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

-MANTECA VALDELANDE, V. “Trámites y Procedimiento sobre Nacionalidad y Pabellón de embarcaciones de recreo”, en *Actualidad Administrativa*, núm. 12, Sección Práctica Profesional, Quincena del 16 al 30 de junio de 2005, tomo 1, editorial LA LEY.

-MARÍN CASTÁN, F. “La Piratería como Crimen Internacional”, en *Cuadernos de Estrategia*, núm. 160, año 2013.

-MARTÍNEZ ALCAÑIZ, A. “Cuestiones Jurídicas sobre Piratería en la Mar”, en *Revista General de Marina*, Vol. 256, marzo, 2009.

-MARTÍNEZ RUIZ, E. “La Defensa de las Costas Mediterráneas”, en *La Expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos*. Ministerio de Defensa,

Dirección General de Relaciones Institucionales, XLI Jornadas de Historia Marítima, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ciclo de Conferencias de octubre de 2010, Cuaderno Monográficos núm. 61, Madrid, 2011.

-MCLAUGHLIN, R. “The Legal Status and Characterisation of Maritime Militia Vessels”, en *EJIL:Talk, Blog of the European Journal of International Law*. <https://www.ejiltalk.org/the-legal-status-and-characterisation-of-maritime-militia-vessels/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-MEDINA CRESPO, M., MEDINA ALCOZ, M. y MEDINA ALCOZ, L. “La Fuerza Mayor y su Virtualidad Exoneradora en Sede de Responsabilidad Civil” [Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro]. <https://www.asociacionabogadosrcs.org/congreso/6congreso/ponencias/Mariano%20Medina%20Crespo%20parte1.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-MENEFFEE PYEATT, S. “The Case of the *Castle John*, or Greenbeard the Pirate? Environmentalism, Piracy and the Development of International Law”, en *California Western International Law Journal*, Vol. 24, 1993, núm. 1.

-MORAL MARTÍN, P. “La Piratería Marítima, un Fenómeno de Índole Regional y Alcance Global. Naturaleza e Impacto Económico”, en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Documento de Opinión 42/2015, 23 de abril de 2015.

-MORAN, W.L. *The Amarna Letters*. The Johns Hopkins University Press, 1992.

-O’BRIEN, M. “Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court”, en *Cambridge University Press*, 19 de noviembre de 2013.

-OLLÉ SESÉ, M. “Crimen Internacional y Jurisdicción Penal Nacional, de la Justicia Universal a la Jurisdicción Penal Interestatal”, en *Anuario Español de Derecho Internacional*, Vol. 36, 2020.

-QUECEDO CELDRÁN, E. “Las Coberturas de seguro frente a los actos de piratería”, en *Tribuna Profesional*, ANAVE, noviembre de 2011. https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/trib%20nov%2011.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-REGUEIRO DUBRA, R. “La vuelta a la Delincuencia del Pasado: La Piratería y el Robo a Mano Armada”, en *África ¿Nuevos Escenarios de Confrontación?*, Ministerio de

Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Monografías del CESDEN, julio de 2011.

-RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. “El delito de piratería”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, Vol. L., 1997.

-RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J.L. “Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional de Piratería”, en CASTILLEJO MANZANARES, R. *La Persecución de los Actos de Piratería en las Costas Somalíes*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

-RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J.L. “La Represión del Crimen Internacional de Piratería; una Laguna imperdonable en nuestro Código Penal y, ¿Por qué no?, un Crimen de la Competencia de la Corte Penal Internacional”, en *Análisis del Real Instituto Elcano*, núm. 73, 2009.

-Roudik, P. “Russia: Pirates will be Prosecuted under Russian Laws”, artículo en formato digital en *Library of Congress*. <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2009-05-18/russia-pirates-will-be-prosecuted-under-russian-laws/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-RUMEU DE ARMAS, A. *Piraterías y Ataques Navales contra las Islas Canarias*. Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947, Tomo I.

-SÁNCHEZ PATRÓN, J.M. “Piratería Marítima, Fuerzas Armadas y Seguridad Privada”, en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 23, junio de 2012.

-SÁNCHEZ RAMOS, B. “Jurisprudencia Española en Materia de Derecho Internacional Público”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 67/2, julio-diciembre 2015, Madrid.

-SIERRA NOGUERO, E. “Régimen jurídico de la prevención y enjuiciamiento de la piratería marítima”, en *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, núm. 4, 2010.

-SILVANA ELIZONDO, L. “Estrategia de Zona Gris y Libertad de Navegación.”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 852, SEP/DIC 2019.

-SOBRINO HEREDIA, J.M. “El Uso de la Fuerza en la Prevención y Persecución de la Piratería Marítima frente a las costas de Somalia”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 15, 2011.

-SOBRINO HEREDIA, J.M. “Piratería y Terrorismo en el Mar”, en *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz = Vitoria-Gasteizko nazioarteko zuzenbide eta nazioarteko herremanen ikastaroak*, núm. 1, 2009.

-TAPIA SALINAS, L. “La Política Aérea Internacional y la “Piratería Aérea”, en *Revista de Política Internacional*, núm. 150, 1977.

-VICENTE ÁLVAREZ, F.J. “Seguridad Marítima y Piratería”, en Premios Defensa 2013, Trabajos Seleccionados, Trabajos de Estudio e Investigación, Ministerio de Defensa de España.
https://www.defensa.gob.es/portaldecultura/Galerias/actividades/fichero/2013_INVES_01_B_01.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-WALFORD, C. “An Outline History of the Hanseatic League. More Particularly in its Bearings upon English Commerce”, en *Transactions of the Royal Historical Society*, Vol. 9, diciembre de 1881.

-WILLOUGHBY, J.J. Tesis Doctoral: *Interventions by the Roman Republic in Illyria 230 - 167 BC*. University of Exeter, septiembre de 2018.

-YOUNGS, G.T. “Piracy in Somalia: A Legal Analysis Concerning the Prosecution of Pirate Negotiators and Pirate Facilitators under the current US and International Framework”, en *Indiana International & Comparative Law Review*, Vol. 24, núm. 3, 2014.

-ZORRILLA FERRÉS, M.V. y RAU, H. “La Fuerza Mayor como Eximente de Responsabilidad en el Derecho Marítimo. Un Análisis desde el derecho de daños”, en *Revista de Transporte y Seguros*, núm. 30, 2017.

VIII. JURISPRUDENCIA.

1. Jurisprudencia española.

1.1 Tribunal Constitucional.

-Tribunal Constitucional (Pleno), Sentencia núm. 140/2018 de 20 de diciembre de 2018 (20/12/2018) [Buscador de Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, ECLI:ES:TC:2018:140].

<https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/25823> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

1.2 Tribunal Supremo.

-Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.^a), Sentencia de 11 de julio de 1990 (11/07/1990). Roj: STS 11148/1990 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:1990:11148]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/f31a3c5f319ed48e/19960107> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.^a), Sentencia núm. 167/2013 de 21 de marzo de 2013 (22/03/2013) Roj: STS 2170/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2013:2170]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b92407ed5cabb71f/20130520> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), Sentencia núm. 313/2014 de 2 de abril de 2014 (02/04/2014). Roj: STS 1347/2014 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2014:1347]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/c6fff0d5329d7048/20140415> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.^a), Sentencia núm. 704/2015 de 11 de noviembre de 2015 (11/11/2015) Roj: STS 4587/2015 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2015:4587]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/fbea154d2e0dca1f/20151120> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.^a), Sentencia núm. 134/2016 de 24 de febrero de 2016 (24/02/2016). Roj: STS 611/2016 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2016:611]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/818617ea803f42cd/20160301> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

1.3 Audiencia Nacional.

-Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.^a) Sentencia núm. 64/2013 de 30 de octubre de 2013 (30/10/2013). Roj: SAN 4438/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2013:448]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/529e775ea565d572/20131113> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 3.^a), Sentencia núm. 1/2015, de 2 de febrero de 2015. Roj: SAN 74/2015 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2015:74]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/37aed37db0be4c51/20150205> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

1.4 Juzgado Central de Instrucción.

-Juzgado Central de Instrucción (N.º 003), Auto de 12 de octubre de 2012 (12/10/2012). Roj: AAN 313/2012 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2012:313A]. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b662a7c1077a5c2f/20130612> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

2. Jurisprudencia europea.

2.1 Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

-Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 24 de junio de 2014 (24/06/2014). Asunto C-658/11 [*InfoCuria Jurisprudencia*, ECLI:EU:C:2014:2025]. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=153909&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8502181> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 14 de junio de 2016 (14/06/2016). Asunto C-263/14 [*InfoCuria Jurisprudencia*, ECLI:EU:C:2016:435]. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=180081&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8501324> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

3. Jurisprudencia de Tribunales internacionales.

3.1 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

-*International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V 'SAIGA' (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, de 1 de julio de 1999 (01/07/1999), en el párrafo 153 y ss. [Tribunal Internacional del Derecho del Mar].

Sentencia:

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

Otros archivos del asunto (actas, órdenes, votos particulares, ...):
<https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/#c6977> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V 'Virginia G' Case (Panama/Guinea-Bissau)*, de 14 de abril de 2014 (14/04/2014), en el párrafo 359 y ss. [Tribunal Internacional del Derecho del Mar].

Sentencia:

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

Otros archivos del asunto (actas, órdenes, votos particulares, ...):
<https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-19/#c4861> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

3.2 Tribunal Permanente de Justicia Internacional.

-*Permanent Court of International Justice. The Case of the S.S. 'Lotus' (France v. Turkey)*, de 7 de septiembre de 1927 (07/09/1927) en *Publications of the Permanent Court of International Justice*, Series A, No. 10, collection of judgments, págs. 25, párrafo 64 [International Court of Justice, Permanent Court of International Justice Files].
https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

4. Jurisprudencia belga.

4.1 Corte de Casación.

-*Cour de Cassation de Belgique, Jugement du 19 décembre, 1986* (19/12/1986) [Juportal. ECLI:BE:CASS:1986:ARR.19861219.2].
<https://juportal.be/content/ECLI:BE:CASS:1986:ARR.19861219.2/FR?HiLi=eNpVj0EOgjAQRe/SAXiGgsqwItrELgTToHuiTejCYhDdGO8u0xbR5Xtp/rw2CCm+DEb5HSFCtunsU9vBdJbIBmG0KbK2eQyaOB6ZI7vqnoiPICE7mL4ZdG/ci2TeuRiaWZBNJ1uVJ1HWsirJLoM9/91c+Zu74lgL4nXgqSHzDXuhXGEU0CcBhCapiloo6RYg9vL2Gwp8bt pKSnKlkMxR3w+8P7cEVT0=> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

5. Jurisprudencia estadounidense.

5.1 Corte Suprema.

-*U.S. Supreme Court, United States v. Smith, 18 U.S. 153 (1820)* [JUSTIA US Supreme Court]. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/18/153/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Williams v. Bruffy, 96 U.S. 176 (1877)* [JUSTIA US Supreme Court]. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/96/176/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

5.2 Tribunales de Apelación.

-*United States Court of Appeals, Ninth Circuit, Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society, No. 12-35266. Decided: February 25, 2013 (25/02/2013)* [FindLaw]. <https://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1632126.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit, United States of America, appellant v. Ali Mohamed Ali, also known as Ahmed Ali Adan, also known as Ismail Ali, appellee, No. 12-3056, June 11, 2013 (11/06/2013)* [FindLaw]. <https://caselaw.findlaw.com/us-dc-circuit/1634232.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

5.3 Tribunales de Distrito.

-*United States District Court Western District of Washington at Seattle, Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society, Case No. C11-2043RAJ, District Judge Richard A. Jones, March 19, 2012 (19/03/2012)* [JUSTIA US Supreme Court]. <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/washington/wawdce/2:2011cv02043/180528/95/> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*United States District Court for the District of Columbia, United States of America v. Ali Mohamed Ali, Case Criminal No. 11-0106, District Judge Ellen Segal Huvelle, October 31, 2013 (31/10/2013)* [Denver Journal of International Law & Policy]. <http://djilp.org/wp-content/uploads/2012/07/US-v.-Ali-D.D.C..pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

6. Jurisprudencia alemana.

6.1 Tribunal de Distrito de Hamburgo.

-*LG Hamburg, Urteil vom 19.10.2012 - 603 KLS 17/10* (19/10/2012) [Openjur].
<https://openjur.de/u/600904.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

7. Jurisprudencia británica.

7.1 Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales.

-*High Court of Justice (Commercial Court). Pacific Basin IHX Limited vs Bulkhandling Handymax AS, Neutral Citation Number: [2011] EWHC 2862 (Comm), Case No: 2010 Folio 1377.* Decisión de 8 de noviembre de 2011 (08/11/2011) [Bailii].
<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2011/2862.html> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

8. Jurisprudencia de Tribunales arbitrales.

8.1 Tribunales arbitrales constituidos a efectos del Anexo VII de la CONVEMAR.

-*An arbitral Tribunal constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea. The Artic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia).* PCA Case N.º 2014-02. Award on the Merits. 14 August 2015 (14/08/2015). En *Permanent Court of Arbitration Case Repository* [Permanent Court of Arbitration, cases].
<https://www.pccases.com/web/sendAttach/1438> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

8.2 Asociación de Árbitros Marítimos de Londres.

-*The London Maritime Arbitrators Association (LMAA). Award dated 14 December 2010 made by three LMAA arbitrators, Mr. Clark, Mr. O'Donovan and Mr. Sheppard* (14/12/2010).

IX. NORMATIVA.

1. Normativa española.

-Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

-Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial [BOE núm. 157, de 2 de julio de 1985].

-Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo [BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989].

-Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada [BOE núm. 8, de 10 de enero de 1995].

-Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal [BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995].

-Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante [BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011].

-Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada [BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014].

-Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima [BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014].

-Ley Orgánica 14/2015, de 14 de octubre, del Código Penal Militar [BOE núm. 247, de 15 de octubre de 2015].

2. Normativa europea.

2.1 Tratados constitutivos.

-Versión consolidada del Tratado de la Unión Europea [DOUE C 202/1, de 7 de junio de 2016].

-Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea [DOUE C 202/1, de 7 de junio de 2016].

2.2 Reglamentos.

-Reglamento (UE) 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n ° 2328/2003, (CE) n ° 861/2006, (CE) n ° 1198/2006 y (CE) n ° 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n ° 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo [DOUE L 149/1, de 20 de mayo de 2014].

2.3 Decisiones.

-Decisión 2009/907 PESC, del Consejo, de 8 de diciembre de 2009 por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia.

-Decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 210/33, de 11 de agosto de 2010].

-Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010 por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 210/33, 11 de agosto de 2010].

-Decisión 2011/640/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2011, relativa a la firma y la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Mauricio sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República de Mauricio, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, y sobre las condiciones de trato de tales sospechosos después de su entrega [DOUE L 254/1, de 30 de noviembre de 2011].

-Decisión 2012/389/PESC del Consejo, de 16 de junio de 2012, sobre la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África (EUCAP NESTOR) [DOUE L 187/40, de 17 de julio de 2012].

-Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo, de 22 de diciembre de 2020 por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 435/74, de 23 de diciembre de 2020].

-Proposal for a Council decision concerning the conclusion by the European Community of the United Nations Convention of 10 December 1982 on the Law of the

Sea and the Agreement KIF 28 July 1994 on the applications of part XI thereof /* COM/97/0037 FINAL - AVC 97/0038 */. *Official Journal C 155*, 23/05/1997 P. 0001 [EUR-LEX]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51997PC0037&from=IT> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

2.4 Acciones comunes.

-Acción Común 2008/749/PESC del Consejo, de 19 de septiembre de 2008, relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución n.º 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (EU NAVCO) [DOUE L 252/39, de 20 de septiembre de 2008].

-Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 301, de 12 de noviembre de 2008].

2.5 Acuerdos entre la UE y terceros Estados.

-Canje de Notas entre la Unión Europea y el Gobierno de Kenia sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EU NAVFOR dirigida por la Unión Europea, así como de las propiedades incautadas en posesión de EU NAVFOR, de EU NAVFOR a Kenia y con vistas a su trato después de la entrega [DOUE L 79/49, de 25 de marzo de 2009].

-Canje de Notas entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por EU NAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega, publicada en el DOUE el 2 de diciembre de 2009 [DOUE L 315/37, de 2 de diciembre de 2009].

-Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre el estatuto de la Fuerza dirigida por la Unión Europea en la República de Seychelles en el marco de la operación militar de la UE Atalanta, publicado en el Diario Oficial de la UE el 10 de diciembre de 2009 [DOUE L 323/14, de 10 de diciembre de 2009].

-Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piraterías y de los bienes incautados relacionados [DOUE L 108/3, de 11 de abril de 2014].

3. Normativa internacional.

3.1 Tratados internacionales.

-Real Decreto de enero de 1908, sobre Declaración de París de 16 de abril de 1856 [Gaceta de Madrid núm. 22, de 22 de enero de 1908].

-Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, hecho en Bruselas (Reglas de La Haya-Visby) [Gaceta de Madrid, de 31 de julio de 1930].

-Convención sobre la alta mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de 1958 [BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971].

-Instrumento de Ratificación del Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, concluido en Tokio el 14 de septiembre de 1963 [BOE núm. 308, de 25 de diciembre de 1969].

-Instrumento de Ratificación del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970 [BOE núm. 13, de 15 de enero de 1973].

-Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978 (Reglas de Hamburgo) [UNCTAD]. https://unctad.org/es/system/files/official-document/aconf89d13_es.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 [BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997].

-Instrumentos de Ratificación del Convenio para la Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma

continental, hechos en Roma el 10 de marzo de 1988 [BOE, núm. 99, de 24 de abril de 1992].

-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 [BOE núm. 170, de 14 de julio de 2010].

-I Convenio de Ginebra para Aliviar la Suerte que Corren los Heridos y Enfermos de las Fuerzas Armadas en Campaña, de 1949 (que actualizaba los textos de 1864, 1906 y 1929).

-II Convenio de Ginebra para Aliviar la Suerte que Corren los Heridos, los Enfermos y los Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar, de 1949 (que actualizaba los textos de 1906 y 1929).

-III Convenio de Ginebra relativo al trato debido a los prisioneros de guerra, de 1949 (que actualizaba el texto de 1929).

-IV Convenio de Ginebra, relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempos de guerra, de 1949.

-Protocolo I (1977), relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (relativo a las Convenciones de Ginebra de 1949).

-Protocolo II (1977), relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados sin carácter internacional (relativo a las Convenciones de Ginebra de 1949).

-Protocolo III (2005), relativo a la adopción de un emblema distintivo adicional (relativo a las Convenciones de Ginebra de 1949).

-Convenio sobre el Derecho de los Tratados, adoptado en Viena el 23 de mayo de 1969.

-Instrumento de Ratificación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, hecho en Roma el 17 de julio de 1998 [BOE núm. 126, de 27 de mayo de 2002].

-*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, de 11 de noviembre de 2004 [Parliament of Australia].

-Convención Internacional contra el Reclutamiento, la Utilización, la Financiación y el Entrenamiento de Mercenarios, 1989 [Comité Internacional de la Cruz

Roja]. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/treaty-1989-mercenaries-5tdmhy.htm> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

3.2 Proyectos de Tratados internacionales.

-Proyecto de Convención sobre la Piratería, hecho en Harvard en 1932.

-Proyecto de una posible Convención sobre las Empresas Militares y de Seguridad Privadas, hecho en 2010.

3.3 Textos no vinculantes.

-Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados, hecho en Montreux el 17 de septiembre de 2008 [Comité Internacional de la Cruz Roja]. https://www.icrc.org/es/doc/assets/files/other/icrc_003_0996.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Código de Conducta de Yibuti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, adoptado el 29 de enero de 2009.

-Código de Conducta de Yaundé sobre represión de la piratería, robo a mano armada contra buques y actividades marítimas ilícitas en el Oeste y Centro de África, de 25 de junio de 2013 https://www.aph.gov.au/~media/wopapub/house/committee/jsct/11september2012/report/chapter2_pdf.ashx (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

4. Normativa de Naciones Unidas.

-Carta de las Naciones Unidas y Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, firmada el 26 de junio de 1945 en San Francisco [Página de NNUU].

4.1 Resoluciones del CSNU.

-Resolución 733 (1992), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 3039.^a sesión, celebrada el 23 de enero de 1992 [Consejo de Seguridad, S/RES/733 (1992)].

-Resolución 1566 (2004), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5053.^a sesión, celebrada el 8 de octubre de 2004 [Consejo de Seguridad, S/RES/1566 (2004)].

-Resolución 1676 (2006), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5435.^a sesión, celebrada el 10 de 2006 [Consejo de Seguridad, S/RES/1676 (2006)].

-Resolución 1801 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5842.^a sesión, celebrada el 20 de febrero de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1801 (2008)].

-Resolución 1814 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5893.^a sesión, celebrada el 15 de mayo de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1814 (2008)].

-Resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902.^a sesión, celebrada el 2 de junio de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1816 (2008)].

-Resolución 1838 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5987.^a sesión, celebrada el 7 de octubre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1838 (2008)].

-Resolución 1844 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6019.^a sesión, celebrada el 20 de noviembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1844 (2008)].

-Resolución 1846 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6026.^a sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1846 (2008)].

-Resolución 1851 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6046.^a sesión, celebrada el 16 de diciembre de 2008 [Consejo de Seguridad, S/RES/1851 (2008)].

-Resolución 1897 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6226.^a sesión, celebrada el 30 de noviembre de 2009 [Consejo de Seguridad, S/RES/1897 (2009)].

-Resolución 1918 (2010), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6301.^a sesión, celebrada el 27 de abril de 2010 [Consejo de Seguridad, S/RES/1918 (2010)].

-Resolución 1950 (2010), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6429.^a sesión, celebrada el 23 de noviembre de 2010 [Consejo de Seguridad, S/RES/1950 (2010)].

-Resolución 2018 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6645.^a sesión, celebrada el 31 de octubre de 2011 [Consejo de Seguridad, S/RES/2018 (2011)].

-Resolución 2020 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6663.^a sesión, celebrada el 22 de noviembre de 2011 [Consejo de Seguridad, S/RES/2020 (2011)].

-Resolución 2039 (2012), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6727.^a sesión, celebrada el 29 de febrero de 2012 [Consejo de Seguridad, S/RES/2039 (2012)].

-Resolución 2077 (2012), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6867.^a sesión, celebrada el 21 de noviembre de 2012 [Consejo de Seguridad, S/RES/2077 (2012)].

-Resolución 2125 (2013), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7061.^a sesión, celebrada el 18 de noviembre de 2012 [Consejo de Seguridad, S/RES/2125 (2013)].

-Resolución 2184 (2014), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7309.^a sesión, celebrada el 12 de noviembre de 2014 [Consejo de Seguridad, S/RES/2185 (2014)].

-Resolución 2246 (2015), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7554.^a sesión, celebrada el 10 de noviembre de 2015 [Consejo de Seguridad, S/RES/2246 (2015)].

-Resolución 2316 (2016), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7805.^a sesión, celebrada el 9 de noviembre de 2016 [Consejo de Seguridad, S/RES/2316 (2016)].

-Resolución 2383 (2017), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8088.^a sesión, celebrada el 7 de noviembre de 2017 [Consejo de Seguridad, S/RES/2316 (2017)].

-Resolución 2442 (2018), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8391.^a sesión, celebrada el 6 de noviembre de 2018 [Consejo de Seguridad, S/RES/2442 (2018)].

-Resolución 2500 (2019), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8678.^a sesión, celebrada el 4 de diciembre de 2019 [Consejo de Seguridad, S/RES/2500 (2019)].

-Resolución 2554 (2020), aprobada por el Consejo de Seguridad en la sesión celebrada el 4 de diciembre de 2020 [Consejo de Seguridad, S/RES/2554 (2020)].

-Resolución 2608 (2021), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8917.^a sesión, celebrada el 3 de diciembre de 2021 [Consejo de Seguridad, S/RES/2608 (2021)].

4.2 Resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas.

-Resolución 63/111 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2008, sobre los océanos y el Derecho del mar, en el Sexagésimo tercer período de sesiones (Tema 70 a) del programa) [Asamblea General, A/RES/63/111, 12 de febrero de 2009].

-Resolución 75/239, aprobada por la Asamblea General el 31 de diciembre de 2020, sobre los océanos y el Derecho del mar, en el septuagésimo quinto período de sesiones (Tema 76 a) del programa) [Asamblea General, A/RES (75/239, 5 de enero de 2021)].

5. Normativa de la OMI.

5.1 Circulares del Consejo de la OMI.

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.152, 29 de marzo de 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2009* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.169, 1 de abril de 2011, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2010* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1404, de 23 de mayo de 2011, *Guidelines to assist in the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships* [International Maritime Organization].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.180, 1 de marzo de 2012, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2011* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1405/Rev.2, de 25 de mayo de 2012. *Revised interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1408/Rev.1, de 25 de mayo de 2012. *Revised interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1443, de 25 de mayo de 2012. *Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.1/Circ.1406/Rev.3, de 12 de junio de 2015. *Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area* [International Maritime Organization].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.264, 27 de abril de 2020, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2019* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. MSC.4/Circ.265, 29 de abril de 2021, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2020* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

5.2 Resoluciones de la Asamblea de la OMI.

-Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.922(22), adoptada el 29 de noviembre de 2001 (Punto 9 del orden del día), por la Asamblea en el 22.º período de sesiones. *Code of Practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery* [International Maritime Organization, A 22/Res.922, 22 de enero de 2002].

-Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.1025(26), adoptada el 2 de diciembre de 2009 (Punto 10 del orden del día), por la Asamblea en el 26.º período de sesiones. Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada, perpetrados contra los Buques [International Maritime Organization, A 26/Res.1025, 18 de enero de 2010].

-Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Resolución A.1069 (28) adoptada el 29 de noviembre de 2013 (Punto 7 del orden del día), por la Asamblea en 28.º período de sesiones. *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the gulf of Guinea* [International Maritime Organization, A 28/Res.1069, de 5 de febrero de 2014].

5.3 Circulares del Secretario General de la OMI.

-Secretario General de la OMI. Circular n.º 4382, de 10 de febrero de 2021.
Asunto: Piratería en el Golfo de Guinea [International Maritime Organization].

5.4 Códigos de Conducta promovidos por la OMI.

-*Resolution 1 adopted on 29 January 2009, of Adoption of the Code of Conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* [International Maritime Organization, Security].
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Code of Conduct concerning the Répression of Piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa* [The Presidency of the Republic of Cameroon]. <https://www.prc.cm/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

5.5 Otras.

-Consejo de la Organización Marítima Internacional. *Piracy monthly report February 2022* [International Maritime Organization, Piracy Reports].

6. Normativa de otros Estados.

6.1 Normativa francesa.

-*Code pénal (dernière modification: 2022/03/04)* [codes.droit.org].
<https://codes.droit.org/PDF/Code%20p%C3%A9nal.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Code des douanes, version en vigueur au 16 avril 2022* [Légifrance].
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071570/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Code de procédure pénale, version en vigueur au 18 avril 2022* [Légifrance].
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071154/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

6.2 Normativa estadounidense.

-Constitución de los Estados Unidos de América de 1787.

-*United States Code* [Cornell Law School].
<https://www.law.cornell.edu/uscode/text> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

6.3 Normativa italiana.

- *Regio Decreto, 19 ottobre 1930, n. 1398, approvazione del testo definitivo del Codice Penale* [Gazzetta Ufficiale].
<https://www.gazzettaufficiale.it/dettaglio/codici/codicePenale> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Regio Decreto 20 marzo 1942, n. 327, Codice della Navigazione (testo aggiornato alle modifiche apportate dal Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 61)* [Studio Cataldi]. <https://www.studiocataldi.it/normativa/codice-della-navigazione/codice-della-navigazione.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

6.4 Normativa británica.

-*Piracy Act of 1837*. Ley de piratería de 1837 británica.

-*Merchant Shipping and Maritime Security Act of 1997*. Ley de Seguridad Marítima y Marina Mercante de 1997 británica.

6.5 Normativa de otros Estados.

-(*Maltese*) *Criminal Code, 10th June, 1854 (amended in 2015)* [Ġustizzja].
<https://justice.gov.mt/en/pcac/Documents/Criminal%20code.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-Código Penal Federal (México), de 14 de agosto de 1931 [Diario Oficial de la Federación, 14 de agosto de 1931] (última reforma, DOF de 5 de noviembre de 2018).

-*Уголовный кодекс Российской Федерации*, adoptado por la Duma Estatal el 24 de mayo de 1996, y por el Consejo de la Federación el 5 de junio de 1996 [Legislationline]. <https://www.legislationline.org/documents/action/popup/id/8916> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Law on combatting piracy (Somaliland), No. 52/2012 (Piracy Law)* [Natlex]. http://spf.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94695/111149/F1253967049/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Penal Code of the State of Eritrea, May 15, 2015* [Refworld]. <https://www.refworld.org/pdfid/55a51ccc4.pdf> (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

-*Strafgesetzbuch, vom 13. November 1998* [Federal Ministry of Justice, Federal Office of Justice]. https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/ (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).

7. Normativa de la Unión Africana.

-*Second African Union Conference of Ministers Responsible for Maritime Transport, 12 - 16 October 2009, Durban, South Africa. Durban resolution on maritime safety, maritime security and protection of the marine environment in Africa* [African Union]. https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27460-wd-durban_resolution_0.pdf (Última visita a 05/05/2022, a las 20:51).