

CAPÍTULO TERCERO

LA PIRATERÍA COMO CRIMEN INTERNACIONAL

Fernando Marín Castán

RESUMEN

La piratería constituye uno de los más graves delitos contra la seguridad marítima, presentando una gran fuerza expansiva y vinculaciones con las redes de delincuencia internacional.

El tratamiento jurídico general de la piratería en el derecho internacional del mar ha resultado insuficiente para afrontar determinadas modalidades nuevas de piratería. El rápido desarrollo y la gran extensión que ha alcanzado la piratería con origen en las costas de Somalia, además de impedir la recepción por la población necesitada de la ayuda del Programa Mundial de Alimentos y perturbar el proceso de estabilización de Somalia, representa una amenaza real y efectiva contra una de las principales rutas comerciales marítimas mundiales, todo lo que ha llevado al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas a considerar formalmente la piratería como una amenaza para la paz y la seguridad internacionales en la región que exige la adopción de medidas en virtud del capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas.

Analizaremos en el presente capítulo dichas cuestiones, las causas que originan esta modalidad de piratería, las respuestas de la comunidad internacional para afrontarla, los resultados obtenidos hasta el momento y la contribución de España en la lucha contra este crimen internacional.

Palabras clave:

Derecho del mar, seguridad marítima, piratería, Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, Somalia, Atalanta, enjuiciamiento.

ABSTRACT

Piracy is one of the most serious crimes against maritime security; it shows a great expansive power and links with other international criminality networks.

Nevertheless, the legal framework given by the International Maritime Law has been traditionally unsatisfactory to face some new forms of the crime of piracy. The fast development and the spreading that the crime of piracy out of the coast of Somalia has reached not only have hampered the delivery of the aid of the World Food Program and have disrupted the process of stabilization of Somalia, but also mean serious threats to one of the main international shipping routes. Due to all these factors, the Security Council of the United Nations has considered piracy as a threat to international peace and security, what requires taking the necessary measures according to the chapter VII of the Charter of the UN.

The purpose of the present paper is to analyze all these matters as well as the origins of this form of piracy, the answers proposed by the International Community to face it, the results obtained so far and the contribution of Spain to the fight against this international crime.

Key words:

Law of the Sea, maritime security, piracy, United Nations Security Council, Somalia, Atalanta, prosecution.

■ PRESENTACIÓN

La piratería ocupa un lugar tristemente destacado entre las amenazas contra la seguridad marítima –entendida esta como la premisa o *conditio sine qua non* para que puedan desarrollarse sobre la mar las actividades lícitas conforme al derecho internacional marítimo⁽¹⁾– junto con otros delitos, en ocasiones conexos, como son el terrorismo o los tráfico ilícitos de personas, estupefacientes y armas.

El delito de piratería constituye el más antiguo y genuino delito contra la navegación marítima del que se tiene referencia⁽²⁾, por lo que no resulta extraño que pronto adquiriera una dimensión internacional y haya sido en relación con dicho delito donde la comunidad internacional ha realizado el mayor avance, al menos en el plano teórico, en orden a posibilitar su persecución universal. Tanto el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el alta mar como el vigente de Jamaica de 1982 sobre el derecho del mar (CNUDM) contemplan la piratería como delito contra la comunidad internacional de persecución universal, imponiendo a los estados la obligación de cooperar *en toda la medida de lo posible* en su represión⁽³⁾.

Pese a ello, la piratería ha permanecido a lo largo de toda la historia, unas veces en estado más o menos de latencia y otras manifestándose con toda crueldad bien mediante episodios aislados⁽⁴⁾ o bien de forma organizada y recurrente.

La importancia de no bajar la guardia contra la piratería radica, al igual que ocurre con otras amenazas contra la seguridad marítima, en su carácter

⁽¹⁾ Sobre el concepto de seguridad marítima, puede consultarse la obra colectiva *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, coordinada por el almirante general ZARAGOZA SOTO, Sebastián: Cuadernos de Estrategia, n.º 140, del Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, abril de 2009. Tuve el honor de participar en dicha obra con el trabajo «Marco jurídico de la seguridad marítima».

⁽²⁾ El historiador griego Plutarco, al narrar en su obra *Vidas paralelas* el episodio del secuestro sufrido durante su juventud por Julio César a manos de unos piratas junto a la isla de Farmacusa, relata que «ya entonces infestaban el mar con grandes escuadras e inmenso número de buques». Por su parte, Cicerón, haciendo referencia a la trascendencia para toda la comunidad del delito de piratería, señala que «pirata non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium», Cic. Off. 3, 29, 107.

⁽³⁾ Así lo recoge tanto el artículo 14 del Convenio de Ginebra, de 29 de abril de 1958, sobre «Alta mar» como el artículo 100 de la Convención de Naciones Unidas sobre el «Derecho del mar», Jamaica de 1982, ambos ratificados por España.

⁽⁴⁾ Los distintos tipos de piratería son estudiados en la obra de ELLEMAN, Bruce A., FORBES, Andrew y ROSENBERG, David: *Piracy and maritime crime. Historical and modern case studies*, ed. Naval War College Press, enero de 2010.

Entre los casos aislados pero de excepcional relevancia, cabe recordar el asesinato a manos de piratas en la desembocadura de río Amazonas, el 5 de diciembre de 2001, del gran navegante y naturalista Sir Peter Blake, ganador por dos veces de la Copa de América para su país, Nueva Zelanda. Cuando fue asesinado, Sir Peter Blake se encontraba realizando una expedición para el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Algunos dólares sueltos y un motor auxiliar de su embarcación a vela fueron todo el botín.

expansivo. O dicho de otra forma, la piratería resurge cuando, existiendo un buen caldo de cultivo –como pueden ser la carencia de medios de vida dignos, las grandes desigualdades sociales y las situaciones de desgobierno o con gobiernos corruptos o débiles–, no se adoptan las medidas necesarias ni para remediar sus causas ni para detectarla y reprimirla, trasladándose de unos lugares a otros en función de la mayor o menor vigilancia del correspondiente espacio marítimo.

Es por ello por lo que para abordar con éxito la lucha contra la piratería no basta con la utilización de los medios disuasorios y represivos, sino que resultará en cada caso necesario analizar las causas que la originan y darles respuestas integrales y satisfactorias en orden a su eliminación o mitigación.

Tras una breve y obligada referencia al tratamiento general de la piratería en el derecho internacional, centraremos el presente trabajo en la piratería que tiene su origen en las costas de Somalia. Su intensidad y rápida expansión hacia el golfo de Adén y gran parte del océano Índico la convierten en un grave riesgo para la seguridad marítima, pues además de dificultar la llegada de la ayuda humanitaria a la necesitada población y perturbar el proceso de paz y estabilidad de Somalia está interfiriendo una de las principales rutas del comercio marítimo mundial. Además, como ha puesto de relieve Yury Fedotov, director ejecutivo de la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC), existen indicios de la conexión de la piratería en aquella parte del planeta tanto con las milicias terroristas de Al-Shabaab como con el tráfico ilícito de armas, personas, drogas y alcohol⁽⁵⁾. Nos referiremos a las causas que originan esta modalidad de piratería y a las respuestas de la comunidad internacional para afrontarla, pasando a continuación a evaluar de forma particularizada las respuestas de España a los mandatos de Naciones Unidas en relación con tan grave delito.

Desde la publicación del *Cuaderno de Estrategia* n.º 140, que contribuyó a consolidar doctrinalmente la noción de seguridad marítima frente a los graves actos ilícitos que utilizan la mar como escenario y medio de propagación de la acción criminal contra la humanidad (publicación que coincidió con los inicios de la operación *Atalanta*), se han producido numerosos ataques piratas e importantes avances en la prevención y represión de la piratería, con más éxitos hasta la fecha en la mar que en tierra. También desde entonces ha visto la luz una fecunda y rigurosa doctrina científica⁽⁶⁾ sobre la materia, cuyos mejores frutos intentaremos incorporar a nuestros planteamientos.

En buena medida, el presente trabajo puede tomarse como una concreción, continuación y actualización del que tuve el privilegio de elaborar para aquel *Cuaderno de Estrategia*.

⁽⁵⁾ Nos referimos a las palabras pronunciadas por el director ejecutivo de la UNODC, Yuri Fedotov, ante el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas el pasado 22 de febrero de 2012, un resumen de las cuales puede ser consultado en el Centro de Noticias de la ONU, <http://www.un.org/spanish/News/fullstorynews.asp?newsID=22778>.

⁽⁶⁾ Por razones de espacio no podemos hacer una enumeración exhaustiva de todos los trabajos publicados, pero recogeremos en la bibliografía una selección de los libros y artículos más recientes sobre la materia.

■ EL TRATAMIENTO GENERAL DE LA PIRATERÍA EN EL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO

Aunque inevitablemente incurriremos en alguna repetición, hemos de comenzar este trabajo, por cortesía con el lector, recordando los instrumentos internacionales vigentes que constituyen el marco jurídico aplicable con carácter general y estable a la lucha contra la piratería.

Nos referiremos en primer lugar a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), donde la piratería en su concepción tradicional encuentra su regulación, pero también dedicaremos un segundo apartado a la Convención para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo (Convención y Protocolo SUA) por estar tipificadas en ellos muchas de las conductas características del delito de piratería entre otras varias, aunque no las califiquen con tal nombre. Podríamos decir que la Convención y el Protocolo SUA vinieron a cubrir ciertas lagunas, limitaciones e imperfecciones de la CNUDM en su regulación de los actos graves de violencia en la mar.

■ La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La CNUDM comienza, como ya hemos visto, el tratamiento de la piratería en su artículo 100, estableciendo el deber de cooperación de todos los estados en su erradicación bajo la siguiente fórmula:

Todos los estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún estado.

La definición de los tipos básicos se contiene en el artículo 101 CNUDM⁽⁷⁾:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) *Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
 - i) *Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - ii) *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*

⁽⁷⁾ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis, en su trabajo «Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería», publicado en la obra colectiva *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2011, pp. 116 a 122, realiza un interesante análisis de los tipos definidos en los artículos 101 y 102 de la CNUDM.

- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente. El artículo 102 de la misma convención considera también piratería los actos definidos en el artículo anterior perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave; el artículo 103 define el buque o la aeronave piratas como los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101, considerando también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos, y el artículo 104 determina que un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata, rigiéndose la conservación o la pérdida de la nacionalidad por el derecho interno del estado que la haya concedido.*

Como excepción al principio general de que los buques en alta mar solo están sujetos a la jurisdicción del estado de su pabellón, el artículo 105 de la citada convención permite que todo estado pueda apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo, mediando en su caso el previo derecho de visita para comprobar la naturaleza de sus actividades. Los tribunales del país que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse a los responsables y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

El artículo 107 de la Convención autoriza a realizar los apresamientos por causa de la piratería solo a los buques de guerra o las aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno y estén autorizados a tal fin, mientras que el artículo 106 determina la responsabilidad del estado que realice el apresamiento frente al estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura cuando un buque o una aeronave sean apresados por sospechas de piratería sin motivos suficientes.

Entre los problemas que a nuestro juicio presenta la expresada configuración de la piratería, podemos señalar los siguientes:

- *La insuficiencia de la determinación del elemento circunstancial del lugar en la definición y el ejercicio de la jurisdicción respecto del delito de piratería*

El artículo 101 de la Convención de 1982 limita el delito de piratería al ataque producido en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, mientras que el artículo 100 también limita a estos espacios el deber de cooperación de los estados en la represión de la piratería. A primera vista parece que está excluyendo, por tanto, la posibilidad de comisión de este delito y su persecución universal, no solo en aguas interiores y territoriales de otro estado (lo que parecería lógico al estar dichas aguas sujetas a las leyes y jurisdicción del estado ribereño) sino también en zona económica exclusiva, dado que el artículo 86 de la Convención determina que «las disposiciones de esta parte (la parte VII sobre el «Alta mar», en la que se enmarcan los artículos relativos a la piratería) se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un estado, ni en las aguas *archipelágicas* de un estado *archipelágico*» .

Pese a que tal interpretación parece derivarse del tenor literal de los preceptos citados, creemos posible mantener otra interpretación más acorde con la verdadera intención perseguida por la Convención, en favor de la libertad de navegación, la paz y la seguridad marítima. Y ello porque si tenemos en cuenta que la soberanía de los estados ribereños sobre sus respectivas zonas económicas exclusivas no es absoluta sino que está limitada a los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales y otros de contenido económico, limitando igualmente su jurisdicción a los actos relacionados con ellos (artículo 56 CNUDM), nos encontraríamos en caso de seguirse la interpretación literal antes referida con un importante vacío, pues ningún país, ni siquiera el ribereño, podría reprimir la piratería en la zona económica exclusiva, interpretación que por absurda debe ser rechazada.

Aun siendo conscientes de la existencia de opiniones en contra, nos parece más acorde con el espíritu del Convenio la interpretación de que extiende la definición de piratería y la posibilidad de reprimirla por cualquier estado en todas las zonas económicas exclusivas. Tal conclusión resultaría avalada, además, por una interpretación sistemática del precepto que tuviera en cuenta tanto la libertad de navegación reconocida por el número 1 del artículo 58 de la Convención a todos los estados sobre la zona económica exclusiva como que el número 2 del mismo precepto declara expresamente de aplicación a las zonas económicas exclusivas los artículos 88 a 115 (entre los que se encuentra la regulación de la piratería) y otras normas pertinentes de derecho internacional, en la medida en que no sean incompatibles con la parte V, relativa a la zona económica exclusiva. Entendemos obviamente que con relación a la piratería tal incompatibilidad no existe, pues una cosa son los derechos del estado ribereño a la exploración y explotación de los recursos naturales y la protección del medio marino en su zona económica

exclusiva y otra bien distinta los atentados que contra la legítima libertad de navegación de todos los estados se cometan en dicha zona.

Otra cuestión, en cierta medida relacionada con la anterior, es la del alcance que se debe dar a la expresión «en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado», utilizada tanto en el artículo 100 como en el 101 de la convención, pues cabría plantearse si se refiere a un lugar que formalmente o de derecho no está sometido a la jurisdicción de país alguno o si también incluye aquellos lugares que, aunque formalmente sí lo están, de hecho la jurisdicción no es ejercida por falta de medios, por la situación de desgobierno o por cualquier otra causa. La primera interpretación parecería más acorde con la asimilación con la alta mar que se deriva de los artículos citados y de la propia expresión utilizada de «sometidos», mientras que la segunda cabría deducirla de la circunstancia de que en todos los espacios marinos regulados por la convención se establece formalmente la jurisdicción, por lo que al referirse a lugar no sometido a jurisdicción de estado alguno como espacio distinto de la alta mar solo podría aludir a situaciones de hecho. Ello ampararía la posibilidad de intervención de cualquier país contra la piratería en aguas de países, por ejemplo, sin Gobierno efectivo –a las que se refieren Fernández Fadón y Fernández Roderer con la expresión de «mares fallidos»⁽⁸⁾– en los que la normativa internacional ha de adecuarse a las circunstancias.

- *La dificultad de interpretación de la expresión «propósito personal» como elemento subjetivo o intencional del tipo*

La expresión *propósito personal* utilizada por el artículo 101.a) de la CNUDM añade un elemento de difícil prueba a la hora de su enjuiciamiento, no resultando tampoco sencilla la determinación de su significado⁽⁹⁾.

Tal y como está redactado el tipo, podrían surgir dudas sobre si cabría calificar de piratería los actos de violencia, detención o depredación cuando los mismos estuvieran inspirados en motivos ideológicos, sean políticos, sociales o religiosos. Sin duda, es previsible que cualquier inculpado por acciones de piratería invoque motivos para sus acciones distintos del mero lucro o goce personal⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando: «África occidental, el fenómeno de los mares fallidos y los riesgos para el entorno marítimo español», *Revista General de Marina*, n.º 251, agosto-septiembre de 2006, pp. 254 y 255, y «Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima», Documento de Trabajo, n.º 10/2009, Real Instituto Elcano. FERNÁNDEZ RODERA, José Alberto, en editorial de la *Revista Jurídica Militar* (revista electrónica de derecho militar para profesionales), n.º 42, de 2 de junio de 2008.

⁽⁹⁾ Por ejemplo, DE AZCÁRRAGA BUSTAMANTE, José Luis, en su *Derecho del mar*, volumen i, ed. Universidad de Alcalá de Henares, 1983, p. 170, considera que propósito personal es «una fórmula mucho más amplia –y acaso más imprecisa o vaga– de aquella finalidad clásica del *animus furandi*, de la intención de robo, que no es forzosamente necesaria para tipificar la piratería. El fin personal (...) parece excluir los objetivos políticos».

⁽¹⁰⁾ El profesor José Manuel Sobrino Heredia señalaba en una entrevista para *La Voz de Galicia* publicada el 16 de enero de 2012: «En el ámbito de la violencia en el mar es muy difícil poner fronteras entre el propósito de lucro de la piratería y el terrorismo. Desde el derecho internacio-

Por nuestra parte estimamos que también podría sostenerse una interpretación según la cual con la expresión «propósito personal» precisamente se ha querido no limitar el ánimo de la piratería al ánimo de lucro, sino incluir también dentro de su ámbito, probablemente por la gravedad de las acciones tipificadas, otros ánimos también personales que pueden mover a sus autores como puedan ser los políticos, sociales o religiosos.

Bien es verdad que tal interpretación podría ser criticada por la excesiva asimilación que lleva aparejada la piratería con el terrorismo, pero la realidad es que la línea divisoria que separa ambos delitos es cada vez más fina⁽¹¹⁾, habiendo podido llegar el momento de resultar conveniente el darles un tratamiento conjunto, dando predominio al bien jurídico primariamente protegido, la seguridad marítima, frente al propósito último del autor, camino en cierta medida emprendido como veremos más adelante por la Convención para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (conocida también como Convenio o Convención SUA), firmada en Roma el 10 de marzo de 1988, las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la piratería en Somalia y la reciente tipificación del delito de piratería en el código penal español.

- *La posible insuficiencia de las acciones típicas que conforman la piratería*

En algunos documentos de las organizaciones internacionales se viene hablando, junto a la piratería, de robo a mano armada o actos de bandidaje como conceptos distintos de aquella. La diferencia esencial entre ambas figuras no parece ser otra que la de los distintos espacios marítimos en los que se cometen los actos de depredación: en alta mar, zona económica exclusiva o aguas no sometidas a la jurisdicción de estado alguno se trataría de piratería mientras que en aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial, la denominación sería robo a mano armada. Tal distinción, a nuestro juicio artificial, es consecuencia forzada de la propia definición de piratería contenida en la CNUDM que, como hemos visto, la limita a la *alta mar* o *lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado*⁽¹²⁾.

nal se persigue el delito si se trata de lucro, pero si los propósitos son públicos, de ámbito político, ideológico, religioso, ya entran en otro capítulo, de ahí que se haya hablado de que sería necesario buscar procedimientos jurídicos de prevención que den una definición más amplia de piratería y permitan perseguir la piratería que se ejerce con fines políticos».

⁽¹¹⁾ Esta afirmación, que se contenía ya en nuestro trabajo publicado en abril de 2009 Marco jurídico de la seguridad marítima, ob. cit., p. 194, ha cobrado también fuerza en la doctrina y la sostienen, entre otros, el director ejecutivo de la UNODC en su informe de 22 de marzo de 2012 al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, citado en la nota 5 de este trabajo, el profesor Sobrino Heredia, citado en la nota anterior, o CASTELLÓN MORENO, Joaquín, en su trabajo La delgada línea entre el terrorismo y la piratería en el océano Índico, publicado por el IEEE como Documento de Análisis n.º 13/2010, de noviembre de 2010.

⁽¹²⁾ En efecto, algunos documentos de la ONU se ocupan de recordar que la definición de «piratería» es la recogida en el art. 101 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, mientras que la definición del «robo a mano armada contra barcos» se contiene en el apar-

Aun cuando creemos preferible tender a un concepto más amplio de piratería – no condicionado por el espacio marítimo en el que se comete–, en el momento actual la especificación en los instrumentos internacionales junto a la piratería del robo a mano armada tiene la virtud de dar cobertura para el ejercicio de la jurisdicción universal a aquellos estados que, aun no teniendo tipificado en sus legislaciones penales el delito de piratería –como ocurría hasta hace dos años en España–, sí tienen tipificadas conductas concretas como el robo, las amenazas o las detenciones ilegales que pueden considerarse comprendidas en la tipificación de la piratería según el mencionado convenio.

Cuestión distinta es la que se refiere a la conveniencia de incluir, dentro del concepto de piratería a efectos internacionales, los actos referidos en el artículo 101 de la Convención de Jamaica cuando son realizados no por los pasajeros o tripulantes de otro buque como prevé el Convenio sino por los del mismo buque en el que estaban embarcados. Si bien es cierto que el apoderamiento del buque por la tripulación o los pasajeros de ese mismo buque podría integrar, en un principio, otras figuras distintas como pudieran ser la rebelión, la sedición o un acto de terrorismo, también es cierto que sería deseable que los actos de violencia, depredación o detenciones ilegales que pudieran acompañar o seguir al apoderamiento fueran susceptibles de calificarse como piratería. Sin embargo, para ello entendemos que sería necesaria una modificación del Convenio, pues con la redacción actual solo cabría considerar como piratería

tado 2.2 del Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos, aprobado por la IMO, en su versión de 2 de diciembre de 2009 y conforme al cual: «Armed robbery against ships means any of the following acts: 1. Any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat there of, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such as a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2. Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.»

También la doctrina se ha planteado las diferencias entre una y otra figura y así, BARRADA FERREIRÓS, Alfonso, en El talón de Aquiles de Atalanta: el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas, publicado por el IEEE como Documento Marco n.º 01/2011, señala que «... la diferencia esencial entre ambos viene dada, simplemente, por los espacios marítimos donde tienen lugar los hechos: en alta mar o en zona económica exclusiva, la piratería, y en aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial, el robo a mano armada».

No obstante lo anterior, en el presente trabajo opto por considerar equivalentes ambas figuras delictivas pues puede ocurrir que en determinadas legislaciones aparezca tipificado solo el robo a mano armada en la mar y no el delito de piratería, o al revés, como ocurre actualmente en nuestro código penal donde el robo a mano armada en la mar encontraría encaje en el nuevo delito de piratería aun cuando se cometiera en el mar territorial o en aguas marítimas interiores. Adviértase que las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre Somalia utilizan conjuntamente ambas expresiones, tanto se refieran a la alta mar como al mar territorial o aguas interiores. Pienso que la razón es principalmente práctica, con el fin de abarcar en todo lo posible los actos de violencia en la mar, con independencia del espacio marítimo en el que se cometan y de la tipificación que reciban en las normativas internas de los estados.

Por todo ello, en este trabajo utilizo el término «piratería» para referirme indistintamente a ambas figuras.

los actos ilícitos que cometiera el buque –o aeronave– objeto de apoderamiento respecto de otros buques o aeronaves.

- *Sobre la conveniencia de que el deber de cooperación entre los estados para la represión de la piratería se extendiera a todos los espacios y no solo a la alta mar*

A nuestro juicio, la capacidad de movilidad que están demostrando los piratas para trasladarse con rapidez de unos a otros espacios marítimos –o a sus bases de tierra– aprovechando la natural permeabilidad de dichos espacios pone en cuestión, si se pretende combatir eficazmente la piratería, la restricción contenida en el artículo 100 de la Convención de 1982, consistente en limitar el deber de cooperación de todos los estados en la represión de la piratería a la alta mar o a cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún estado.

Consideramos que este deber de cooperación debería extenderse a todos los lugares, sean espacios marítimos o terrestres, y en esa dirección apuntan, como luego veremos, las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Cuestión distinta sería la de condicionar la capacidad de intervención directa de terceros estados en territorio, aguas interiores o mar territorial de otro país a la previa petición o consentimiento de este.

En definitiva, podemos concluir este apartado con la reflexión de que la definición de piratería de la CNUDM es ilógicamente restrictiva. No comprende todos los actos graves de violencia, detención o depredación en la mar, aun cuando el daño causado a las víctimas sea de igual naturaleza y de igual o incluso superior intensidad, y ello en atención a criterios tan aleatorios y, desde mi punto de vista, endeble como el espacio marítimo en el que se produzca o la intencionalidad última que persiga el autor del daño⁽¹³⁾.

⁽¹³⁾ Son ya varios los autores, en España y fuera de España, que por unas u otras razones consideran insuficiente o inadecuada la definición de piratería contenida en la CNUDM. Las críticas que ahora formulo ya fueron anticipadas en mi trabajo citado Marco jurídico de la seguridad marítima, publicado en abril de 2009, p. 190 a 202. En el mismo sentido, SOBRINO HEREDIA, José Manuel, en su trabajo «La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional», publicado en junio de 2009 en la Revista Electrónica de Estudios Internacionales, afirma: «... por lo que se refiere al delito internacional de piratería nos encontramos con que la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, en particular, su art. 101, proporciona una noción muy restringida de piratería, tanto por el lugar de la comisión del delito como por las características de los navios involucrados como, en fin, por las razones que motivan el acto». También en España, RODRÍGUEZ-VILLASANTE, José Luis, en sus trabajos «Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería (una laguna imperdonable de nuestro código penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional)», publicado en mayo de 2010 en la Revista Española de Derecho Militar, n.º 93, in memoriam de Agustín Corrales Elizondo, p. 212, y Aspectos jurídico-penales..., ob. cit. publicada en 2011, p. 132, califica de «inadecuada y anticuada» la definición del artículo 101 CNUDM. JORGE URBINA, Julio, en «El régimen jurídico internacional de la piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el golfo de Adén», publicado también en la obra colectiva La persecución de los actos de piratería

■ **La Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima**

Conocida también como Convención SUA, fue firmada en Roma el 10 de marzo de 1988, junto con un protocolo aplicable a las plataformas artificiales en la mar⁽¹⁴⁾, a los pocos años del secuestro del buque de pasaje italiano Achille Lauro por cuatro hombres que aseguraban actuar en nombre del Frente para la Liberación de Palestina (FLP)⁽¹⁵⁾, episodio que conmocionó al mundo y puso de manifiesto la insuficiencia de la CNUDM para darle respuesta.

La Convención y su Protocolo fueron enmendados en el año 2005 por sendos protocolos⁽¹⁶⁾ que incluían nuevos tipos delictivos, reforma promovida por EE. UU. a raíz del atentado del 11 de septiembre contra las Torres Gemelas de Nueva York. El preámbulo de la Convención SUA comienza con una referencia a los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la seguridad

en las costas somalíes, ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2011, p. 65, estima que el tratamiento fragmentario que se hace de la persecución de esta actividad delictiva en función del espacio donde se cometa «resulta hoy en día cada vez más inadecuado», propugnando «una revisión de la definición de piratería para suprimir el requisito espacial que obliga a que estos delitos se cometan más allá del mar territorial».

Fuera de España, podemos mencionar a ELLEMAN, Bruce A., FORBES, Andrew y ROSENBERG, David: Piracy and maritime crime..., ob.cit., pp. 224 y 225, publicada en enero de 2010, los cuales, tras poner de manifiesto las muy diversas modalidades del delito de piratería a lo largo de la historia, ironizan sobre las consecuencias legales que para las víctimas tiene el lugar donde se desarrolla la acción:

The location of a criminal attack determines whether it is an act of piracy or simply a maritime crime, within the jurisdiction of a particular country. This legalistic distinction, of course, is meaningless to the victim. Traditionally, piracy included almost any theft on the water, even along a country's coastline or on its rivers, which explains why many medieval cities were located far inland. From the eighteenth century onward, however, «maritime crime» was considered to take place in territorial waters out to three nautical miles, with piracy occurring beyond three nautical miles on what was by then called the «high seas», territorial waters progressively extended outward to the current twelve nautical miles...

⁽¹⁴⁾ Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, firmados en Roma el 10 de marzo de 1988. Instrumento de ratificación por España de 15 de junio de 1989 (publicado en el BOE n.º 99, de 24 de abril de 1992).

⁽¹⁵⁾ Los secuestradores, cuyo líder era Abu Abbas, se hicieron con el control del buque y exigieron la liberación de cincuenta palestinos detenidos en Israel. Para demostrar que sus amenazas iban en serio, el ciudadano israelí Leon Klinghoffer, anciano de 79 años de edad y en silla de ruedas, fue asesinado y arrojado con ella después por la borda.

⁽¹⁶⁾ Protocolos de 2005 firmados en Londres el 14 de octubre de 2005 relativos al Convenio y Protocolo de 1988 citados. Instrumentos de ratificación por España de 31 de marzo de 2008 (publicados en los BOE n.º 225 de 16 de septiembre de 2010 y n.º 226 de 17 de septiembre de 2010). Una versión consolidada de los textos del Convenio y el Protocolo de 1988 con las enmiendas introducidas por los protocolos de 2005 se publicó en los BOE n.º 170, de 14 de julio de 2010, y n.º 171, de 15 de julio de 2010.

internacionales, mostrando su preocupación por «la escalada mundial de los actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro vidas humanas inocentes o causan su pérdida, comprometen las libertades fundamentales y atentan gravemente contra la dignidad del ser humano» para, a continuación, considerar que los «actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima comprometen la seguridad de las personas y de los bienes, afectan gravemente la explotación de los servicios marítimos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la navegación marítima», así como que «la realización de tales actos preocupa gravemente a toda la comunidad internacional».

Los delitos contemplados por la Convención SUA aparecen tipificados originariamente en su artículo 3.1 de la siguiente forma:

Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

- a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o*
- b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o*
- c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o*
- d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que puedan destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que ponga o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o*
- e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o*
- f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque; o*
- g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).*

El apartado 2 del artículo 3 de la Convención considera también delito la tentativa y la inducción a cometer cualquiera de los anteriores delitos, así como la amenaza de cometer «con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate».

La universalización de la jurisdicción para perseguir los mencionados delitos se materializa en el artículo 6 de la Convención mediante el establecimiento de distintos criterios para conferir jurisdicción a los estados parte, además del tradicional que la atribuye al estado del pabellón.

En concreto, disponen los apartados 1 y 2 del referido artículo 6 lo siguiente:

1. Cada estado parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido:

- a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese estado; o*
- b) en el territorio de ese estado, incluido su mar territorial; o*
- c) por un nacional de dicho estado.*

2. Un estado parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquier de tales delitos cuando:

- a) sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese estado; o*
- b) un nacional de ese estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o*
- c) sea cometido en un intento de obligar a ese estado a hacer o no hacer alguna cosa.*

En el Convenio SUA se prevén también numerosas reglas tendentes a favorecer la colaboración y auxilio de los estados partes en orden a la prevención, persecución y represión de estos delitos con el fin de evitarlos y, si pese a todo se producen, que no queden impunes.

Entre dichas reglas destacamos por su curiosidad la contenida en el artículo 8.1, conforme a la cual:

El capitán de un buque de un estado parte (el estado del pabellón) podrá entregar a las autoridades de cualquier otro estado parte (el estado receptor) a cualquier persona respecto de la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido alguno de los delitos enunciados en el artículo 3.

Por su parte, el Protocolo SUA se refiere a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, que son definidas en su artículo 1.3 como «isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino

con fines de exploración o explotación de los recursos u otros fines de índole económica».

Los delitos contra las plataformas fijas son definidos en el artículo 2 del Protocolo de forma análoga a como lo hace la Convención, mientras que el artículo 3 del Protocolo establece reglas también análogas a las de la Convención respecto del ejercicio de la jurisdicción de los estados partes. Además, el artículo 1 del Protocolo establece que se aplicarán *mutatis mutandi* a los delitos enunciados en su artículo 2 cuando tales delitos se cometan a bordo de plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, o en contra de estas, los artículos 5 y 7 así como del 10 al 16 del Convenio SUA .

La tipificación de los delitos en la Convención SUA y su Protocolo es, por tanto, muy amplia y muchas de las conductas que contemplan podrían ser también constitutivas del delito de piratería. Normalmente los autores se esfuerzan en argumentar⁽¹⁷⁾ que la diferencia radica en el «propósito personal» propio de la piratería, al que se refiere el artículo 101 del Convenio de Jamaica de 1982, frente al propósito terrorista propio de los delitos tipificados en la Convención y el Protocolo SUA. Sin embargo, cuando la Convención y el Protocolo SUA definen los delitos contra la seguridad marítima, ni los califican de terrorismo ni exigen, a mi juicio con acierto, un dolo específico en su comisión sino el dolo genérico de que se realicen «intencionadamente», por lo que si bien teóricamente sí podrían existir problemas para calificar como actos de piratería aquellas conductas tipificadas en el artículo 101 de la Convención de 1982 cuando se realizaran por motivos políticos o religiosos, no existirían problemas para calificar como delitos contra la seguridad de la navegación marítima las conductas definidas en el artículo 3.1 de la Convención SUA, aun cuando se realizaran con «propósitos personales».

Desde el punto de vista práctico, de protección de la víctima y ante la dificultad de indagar y llegar a la certeza de los propósitos últimos perseguidos por los delincuentes al cometer actos de piratería o de terrorismo, resulta más acertada, a nuestro juicio, la referencia al dolo genérico que realizan la Convención y el Protocolo SUA, por lo que propugnamos que en el futuro se produzca una aproximación y unificación en la descripción del elemento subjetivo en ambos tipos de delitos, otorgándoseles también un tratamiento similar⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁷⁾ Por ejemplo, FERNÁNDEZ RODERA, José Alberto, en: «Terrorism at sea. Internacional law response», publicado en la obra colectiva *International legal dimension of terrorism*, dirigida por Pablo Antonio Fernández Sánchez, ed. Nijhoff Leiden-Boston, 2009, p. 110, afirma: «In particular, it is clear that piracy must be differentiated from terrorism because it is committed 'for private ends!...». En el mismo sentido se pronuncia DOMÍGUEZ-MATÉS, Rosario, en su trabajo «From the Achille Lauro to the present day: an assessment of the international response to preventing and suppressing terrorism at sea», publicado en la misma obra colectiva, p. 232, citando a Ronzitti.

⁽¹⁸⁾ En buena medida es la solución que ha adoptado nuestro legislador al reintroducir el delito de piratería en el artículo 616 ter del código penal español mediante la reforma llevada a cabo por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio. A nuestro juicio, la nueva tipificación del de-

Por lo que se refiere a las enmiendas de 2005 al Convenio y al Protocolo SUA, tienen por objeto, básicamente, por una parte ampliar los tipos delictivos y, por otra, establecer normas que permitan y regulen la inspección en alta mar de un buque extranjero por oficiales de un estado distinto al del pabellón.

Respecto de la ampliación de los tipos delictivos, las enmiendas incluyen como delito el transporte ilícito de material de doble uso, con la siguiente redacción:

Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente (...) transporte a bordo de un buque (...) cualquier equipo, materiales o software o tecnología conexas que contribuya de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma NBQ con la intención de que se use para ese fin.

También se tipifican como delitos (artículos 3 bis, 3 ter y 3 quarter) la utilización del buque como arma y el transporte en él de NBQ, explosivos y materiales relacionados y el transporte de personas implicadas en cualquiera de las categorías de delitos citadas, así como la tentativa y la coparticipación en la comisión de las conductas delictivas descritas. Como con acierto advierte Alfonso Barrada⁽¹⁹⁾, respecto de algunas –no todas– de estas nuevas conductas tipificadas como delito por los protocolos de 2005, sí se exige una determinada

lito de piratería responde con bastante fidelidad a la evolución que estamos exponiendo del derecho internacional y a las recomendaciones a los estados contenidas en las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la piratería en Somalia, aun cuando somos conscientes de la existencia de voces críticas frente a ella. En concreto, el coordinador de este Cuaderno de Estrategia, el general consejero togado RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. L., en su trabajo Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería..., ob. cit., pp. 187 a 222, se formula la pregunta de si la nueva tipificación en el derecho penal español no desnaturaliza el crimen internacional de piratería al no respetar la definición del artículo 101 de la CNUDM de 1982, aunque admite que hay que ser consciente de lo inadecuada y anticuada que resulta la definición convencional y consuetudinaria de la piratería. Por su parte, FERNÁNDEZ RODERA, J. A., en Consideraciones a propósito del proyecto de ley de 2009 de modificación del código penal (conclusiones del Seminario Interuniversitario sobre la Reforma del Código Penal, celebrado en la Universidad Carlos III de Madrid), ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2010, pp. 435 a 438, manifiesta que el texto «difiere radicalmente del Convenio de Jamaica de 1982 y además daría lugar a considerar piratería lo que pudieran ser simples robos o daños en espacios de soberanía (mar territorial y aguas interiores)». Propone que se incluya como elemento subjetivo del tipo «el ánimo de lucro propio o ajeno u otro propósito personal», así como que se limiten los espacios marítimos en los que se puede cometer el delito de piratería a los siguientes: «alta mar, espacio no sometido a la jurisdicción de ningún estado, zona económica exclusiva, zona contigua u otro espacio marítimo respecto del que así se determine en convenio, acuerdo o instrumento jurídico internacional». Estas propuestas fueron incorporadas en una enmienda presentada por el Grupo Popular durante la tramitación en el Senado del proyecto de ley, que no resultó finalmente aprobada.

⁽¹⁹⁾ BARRADA FERREIRÓS, Alfonso: Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el caso Alakrana, Documento Marco 09/2012 del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), junio de 2012, p. 13, <http://www.ieee.es/>. Alfonso Barrada es magistrado excedente y miembro del cuerpo jurídico, actualmente destinado en la Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada. Fue el asesor jurídico del Cuartel General de la Fuerza de Atalanta en la segunda rotación.

intención en sus autores: así, los hechos descritos en los cuatro apartados del art. 3 bis.1.a serán constitutivos de delito «cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo».

Por lo que se refiere al procedimiento de visita e inspección y las cuestiones de jurisdicción relacionadas, se pueden resumir de la siguiente forma: cuando fuera del mar territorial de cualquier estado los agentes de un estado parte tengan sospechas de que un buque de otro estado o persona a bordo del mismo ha participado, participa o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos tipificados, podrá: a) solicitar la confirmación de la nacionalidad al estado del pabellón; b) si confirma la nacionalidad, puede pedir autorización al estado del pabellón para adoptar las medidas apropiadas con respecto al buque, entre las que se encuentran la interceptación, visita y registro del buque, su carga y las personas a bordo, así como interrogar a estas con el fin de determinar si han cometido o van a cometer alguno de los delitos tipificados.

El estado del pabellón puede: autorizar la visita e inspección solicitada así como, en su caso, la adopción de las medidas adecuadas respecto de la retención del buque, su carga o las personas a bordo; hacer que sus propios agentes realicen la visita y el registro; realizar la visita y el registro de forma conjunta con el estado solicitante, o negar la autorización de visita y registro. Con el importante matiz de que la falta de contestación del estado requerido durante cuatro horas puede ser interpretada por el estado requirente como una tácita autorización.

Durante las negociaciones, las representaciones de algunos países sugirieron que este procedimiento de visita y registro resultaba incompatible con los principios de libertad de navegación y jurisdicción del estado del pabellón, expresando sus temores de que se produjeran abusos durante su aplicación práctica.

En cualquier caso, los estados tienen el deber recíproco de informarse sin dilación. No pueden adoptarse medidas adicionales sin la autorización expresa del estado del pabellón, excepto cuando sea necesario para mitigar riesgos inminentes para la vida de las personas o las medidas se deriven de acuerdos bilaterales o multilaterales que las permitan, conservando el estado del pabellón la jurisdicción sobre el buque, la carga y las personas a bordo, si bien podrá dar su consentimiento para que la ejerza otro país.

Entre las cautelas o salvaguardas durante la ejecución de las medidas, se recogen las siguientes: no poner en riesgo la seguridad de la vida humana en la mar; velar porque las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve la dignidad humana conforme con la legislación internacional

sobre derechos humanos; realizar las visitas y registros de acuerdo con el derecho internacional aplicable; tener en cuenta la seguridad del buque y su carga; procurar que las medidas que se adopten sobre el buque y su carga sean ecológicamente razonables; asegurarse de que el capitán del buque sea notificado de la intención de realizar la visita, así como que tenga oportunidad de contactar con el propietario del buque y el estado del pabellón a la mayor brevedad y hacer lo posible por evitarla demora o inmovilización indebida del buque.

También se prevén indemnizaciones por parte del estado interviniente a favor de los perjudicados en los casos en los que resulten infundados los motivos para la adopción de las medidas realizadas durante la operación cuando dichas medidas sean ilícitas o cuando excedan de las razonablemente necesarias.

Entre los aspectos más discutidos de las enmiendas de 2005 a la Convención y el Protocolo SUA, se encuentran: la introducción de tipos poco definidos en su aspecto subjetivo por cuanto no se especifica la exigencia de la intención terrorista en el transporte del material de doble uso, así como la extensión de las obligaciones del Tratado de No Proliferación de Armas Nucleares (TNP) de 1968 al ámbito de aplicación del Convenio SUA. Estados como India, Pakistán, Israel o Irán mostraron su oposición a que la OMI utilizara, en la Convención SUA, conceptos respecto de los que solo la Agencia Internacional de Energía resulta competente, estimando que mediante este Convenio y en contra del derecho internacional se estaban criminalizando las aplicaciones pacíficas de la energía nuclear, y alegando también un trato discriminatorio de los países nucleares miembros del TNP respecto de los que no lo son.

■ LAS NUEVAS RESPUESTAS DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL A LA PIRATERÍA: UN PROBLEMA COMPLEJO QUE REQUIERE SOLUCIONES INTEGRALES

Frente a la piratería organizada y expansiva a la que nos referíamos en la presentación del trabajo, las respuestas del derecho internacional público codificado, basadas principalmente en su tipificación como un delito contra la propiedad en la mar respecto del que se admitía el ejercicio de la jurisdicción universal, resultan notoriamente insuficientes.

Esta nueva modalidad de piratería responde a causas y objetivos múltiples y complejos, con un peculiar *modus operandi* que pone en serio riesgo la seguridad marítima, por lo que también diversas y no siempre fáciles tendrán que ser las respuestas de la comunidad internacional, debiendo orientarse a conseguir una solución integral y duradera.

El mayor o menor éxito de la lucha contra la piratería dependerá en buena medida del acierto tanto en el análisis de sus causas como de los instrumentos y medidas utilizados para su neutralización o mitigación.

Expresamos a continuación con un sencillo esquema los diferentes tipos de respuesta que, con mayor o menos intensidad, está dando la comunidad internacional para abordar el problema de la piratería en el golfo de Adén y el Índico occidental.

■ **El caso de Somalia como paradigma: la situación política y las causas de la piratería**

Como es sabido, Somalia padece desde el año 1991 varias guerras civiles que han desestructurado y fragmentado al Estado, careciendo de un Gobierno central y de instituciones capaces de regirlo. Dejó de existir un ordenamiento jurídico que reuniera las características que lo hicieran merecedor de tal nombre y un sistema judicial capaz de aplicarlo, rigiendo la anarquía y la ley del más fuerte impuesta por los señores de la guerra y los clanes, y donde aparecen en escena, además, grupos islamistas radicales organizados como Al-Shabaab que incitan a la insurgencia. Nos encontramos pues, desde hace mucho tiempo, con lo que ha dado en llamarse un Estado fallido –más bien, diría yo, con la carencia de un Estado propiamente dicho– con unas costas sin ningún tipo de control institucional en las que los piratas encuentran asiento, refugio y suministro.

Igualmente importante para comprender el fenómeno es la carencia de recursos económicos de Somalia, con un ínfimo producto interior bruto incapaz de

RESPUESTAS FRENTE A LA PIRATERÍA



GRAFICO-1

asegurar el sustento de la población, así como trabajo estable y unas condiciones de vida dignas. Frente a esta situación generalizada de pobreza y miseria, la piratería surge como un lucrativo negocio, a la vez que un modelo social y un ventajoso medio de vida para amplios sectores de la sociedad que no tienen otro medio. Ello explica su fuerte expansión y que nos lleguen rumores de la existencia de listas de espera de muchos jóvenes somalíes para ser admitidos como piratas.

Sin embargo, el argumento reiterado por los portavoces de los piratas en sus mensajes públicos apunta al expolio de uno de sus recursos naturales más importantes por parte de las flotas de los países desarrollados: la pesca, en especial del atún.

El análisis pormenorizado de esta invocada causa exigiría por sí solo una profunda reflexión que excede los límites que nos hemos marcado en este trabajo. Baste decir aquí que tiene sus luces y sus sombras y que si bien es cierto que asistimos a una sobreexplotación de los recursos pesqueros en todo el mundo, y también en Somalia, con unos buques en número y capacidad extractiva que superan las posibilidades naturales de reproducción de las especies marinas, lo cierto es que los primeros ataques conocidos de la piratería en Somalia no se produjeron contra buques pesqueros sino contra los buques del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas que precisamente transportaban ayuda humanitaria a la población necesitada de Somalia⁽²⁰⁾.

En definitiva, aunque es cierto que asistimos a una pesca masiva por potentes y numerosas flotas pesqueras en el océano Índico occidental y que resultaría recomendable evitar su posible influencia negativa en las capturas de los pescadores con artes artesanales de Somalia, creemos que ella no constituye la causa real del auge de la piratería en Somalia, debiendo esta encontrarse más bien en la quiebra del Estado y en la miseria que sufre su población.

■ **Las respuestas de la comunidad internacional para la estabilización de Somalia**

Fracasada la misión de 1993 de las Naciones Unidas para el mantenimiento de la paz, el plan de Naciones Unidas para hacer frente a la descomposición y al caos político, social y económico en el que se halla sumida Somalia desde hace ya demasiados años se ha ido perfilando a través de una serie de resoluciones del Consejo de Seguridad⁽²¹⁾ que –bajo la consideración de que la situación

⁽²⁰⁾ Nos relata Alfonso Barrada Ferreirós en su sugerente y bien documentado trabajo *El Talón de Aquiles de la Operación Atalanta...*, ob.cit., p. 4, cómo «el incremento que experimentó la piratería en aguas frente a la costa de Somalia durante 2005 y el secuestro ese mismo año de dos buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) para transportar ayuda humanitaria a la población de Somalia hicieron saltar las alarmas en las Naciones Unidas».

⁽²¹⁾ Las primeras resoluciones del Consejo de Seguridad son la 733 (1992), de 23 de enero, 746 (2012), de 17 de marzo, y 751 (1992), de 24 de abril, en las que se expresa la preocu-

imperante en Somalia constituye una amenaza para la paz y la seguridad internacionales en la región que exige la adopción de medidas en virtud del capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas– han pivotado, progresivamente, sobre los siguientes ejes:

- Respeto por la soberanía, la integridad territorial, la independencia política y la unidad de Somalia, de Djibouti y de Eritrea.
- La prestación de ayuda humanitaria a la población afectada de toda Somalia por Naciones Unidas, sus organismos especializados y las organizaciones humanitarias internacionales, con adopción de las medidas necesarias que garanticen la seguridad del personal que la preste.
- La aplicación de un embargo general y completo de todos los suministros de armas y equipo militar a Somalia controlado por un Grupo de Expertos, un Grupo de Supervisión y un Comité encargados de velar por su cumplimiento. Posteriormente⁽²²⁾, se ha prohibido también la exportación de carbón vegetal de Somalia independientemente de que ese carbón vegetal sea o no originario de Somalia, ampliando a su control el mandato del Comité y del Grupo de Supervisión.
- El despliegue en Somalia de una misión de la Unión Africana (AMISON, compuesta fundamentalmente de contingentes ugandeses) cuyo mandato y efectivos se han ido ampliando en el tiempo y a cuyas fuerzas se encomienda llenar el vacío de seguridad y crear las condiciones para la retirada total de otras fuerzas extranjeras de Somalia.
- El permanente llamamiento a todas las partes en conflicto para el cese de las hostilidades con exigencia de un alto el fuego inmediato como condiciones necesarias para promover un proceso de reconciliación y normalización política.
- La firma entre las principales facciones beligerantes, en junio de 2008, del Acuerdo de Paz de Djibouti.
- El inicio de un proceso político de transición plenamente inclusivo (jefes de clanes, dirigentes políticos, autoridades religiosas, comunidad empresarial y representantes de la sociedad civil como grupos de mujeres) bajo las directrices de la Carta Federal de Transición (CFT), la constitución de unas instituciones federales de transición reconocidas internacionalmente – básicamente, el Parlamento Federal de Transición (PFT), un presidente, el Gobierno Federal de Transición (GFT) y un sistema judicial– y un Consejo de Reconciliación Nacional (CRN), así como la elaboración de una hoja de ruta hasta llegar a unas elecciones democráticas en los planos local, regional

pación por la grave situación imperante en el país, se hace un llamamiento a la prestación de ayuda humanitaria, se impone el embargo de armas y se encomienda al secretario general de la ONU, en cooperación con el de la Organización de la Unidad Africana y con el de la Liga de Estados Árabes, la puesta en contacto con todas las partes en conflicto para que se comprometan a poner fin a las hostilidades y se proteja a la población civil.

⁽²²⁾ Así se establece en la Resolución del Consejo de Seguridad 2036 (2012), de 22 de febrero.

- y nacional, todo ello con la tutela y el apoyo de la Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS).
- El respeto al derecho humanitario en los conflictos armados, en especial en lo que se refiere a la protección de los civiles, las mujeres y los niños.
 - La consideración de que los grupos armados somalíes de la oposición y los combatientes extranjeros, en particular Al-Shabaab, constituyen una amenaza terrorista para Somalia y la comunidad internacional.
 - La necesidad de formar⁽²³⁾ y desarrollar unas fuerzas propias de seguridad de Somalia.
 - La lucha contra la corrupción.

El largo proceso hacia la reconciliación, la estabilidad y la paz en Somalia ha estado y sigue estando sujeto a muchas dificultades pues continúa sufriendo un estado de guerra constante debido principalmente a los ataques de la guerrilla islamista Al-Shabaab, cuyos vínculos con Al-Qaeda son cada vez más estrechos. Sigue siendo considerado el Estado más fallido y corrupto del planeta⁽²⁴⁾, en una situación de emergencia humanitaria que afecta a la mayoría de la población recién superada una nueva hambruna, y la violación de los derechos humanos continúa imperando⁽²⁵⁾.

Pese a ello, bajo el fuerte impulso de Naciones Unidas se abre en estos momentos una puerta a la esperanza respecto de la situación política de Somalia al haber culminado el período de transición con la aprobación por la Asamblea Nacional Constituyente –formada por líderes somalíes– de una nueva Constitución el pasado 1 de agosto de 2012 que ha de ser todavía sometida a referéndum, la

⁽²³⁾ Al adiestramiento de dicha fuerza contribuye la Misión de Formación para Somalia de la Unión Europea (EUTM), en la que participa España.

⁽²⁴⁾ Según el «Índice de Estados fallidos 2012», que publica la revista *Foreign Policy* desde hace siete años sobre la base de un informe elaborado por el Fondo para la Paz, para cuya elaboración se utilizan datos económicos, políticos y sociales. Aparece Somalia en primer lugar, al igual que en los años 2008, 2009, 2010 y 2011, seguida en 2012 de Congo (D. R.), Sudán y Chad http://www.foreignpolicy.com/failed_states_index_2012_interactive.

Por lo que se refiere al índice de corrupción, utilizamos el estudio que publica la ONG *Transparency International*, <http://www.transparency.org/research/bps2011>.

⁽²⁵⁾ El secretario general de Naciones Unidas, en su informe S/2012/283 de 1 de mayo de 2012 al Consejo de Seguridad, manifestaba: Sigo profundamente preocupado por las graves violaciones del derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, especialmente contra las mujeres y los niños. Insto a todas las partes a que se aseguren de que la protección de la población civil se integre en todas las operaciones militares. Considero alentador que el Gobierno Federal de Transición persista en su compromiso de impedir que sus Fuerzas Armadas recluten y empleen niños y le solicito que concluya la elaboración del plan de acción y lo empiece a aplicar antes de que finalice el período de transición.

La situación humanitaria en Somalia exige atención y apoyo constantes. Los pronósticos de escasez de lluvias ponen de relieve que los progresos logrados son frágiles y reversibles. Insto a todas las partes a que garanticen el acceso incondicional de los trabajadores humanitarios para que puedan ayudar a las personas vulnerables. También aliento a todos los donantes a que apoyen con urgencia el procedimiento de llamamientos unificados, que actualmente solo está financiado en un 21 %.

formación del nuevo Parlamento y la designación por este, el 10 de septiembre de 2012, del nuevo presidente de Somalia, Hassan Sheij Mohamud⁽²⁶⁾.

En el ámbito de la seguridad se han producido también importantes avances, pues aunque se siguen cometiendo numerosos atentados en la capital, Mogadiscio⁽²⁷⁾, el control sobre la ciudad es cada vez mayor, habiendo logrado las fuerzas de AMISON desplegarse más allá⁽²⁸⁾, recuperar zonas del centro y del sur de Somalia y tomar, en coordinación con otras fuerzas progubernamentales, la ciudad de Kismayo, hasta hace poco bastión de los radicales islámicos de Al-Shabaab. Asimismo, las fuerzas somalíes, con el apoyo de AMISON y de la misión de formación de la Unión Europea, van adquiriendo cuerpo y ganando eficacia.

■ Las respuestas específicas de la comunidad internacional para combatir la piratería en Somalia y el Índico occidental

El extraordinario auge de la piratería procedente de las costas de Somalia y su rápida expansión por el océano Índico —que por una parte impedía la recepción por la población necesitada de la ayuda del Programa Mundial de Alimentos y por otra representaba una amenaza real y efectiva contra una de las principales rutas comerciales marítimas—, frente a los que resultaban insuficientes los instrumentos internacionales de carácter común para reprimirla así como las acciones políticas referidas en el apartado anterior auspiciadas por Naciones Unidas para lograr la paz y la estabilidad en Somalia, motivaron una serie de resoluciones y acciones específicas contra la piratería adoptadas bajo la invocación del capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas.

⁽²⁶⁾ En sus primeras declaraciones con motivo de su toma de posesión el pasado 16 de septiembre de 2012, el nuevo presidente de Somalia ha manifestado: «Queremos Somalia libre de piratería, de terrorismo y de buscadores de asilo en el extranjero. Queremos crear una comunidad unida para que los somalíes y los países vecinos puedan vivir en paz», <http://www.europapress.es/internacional/noticia-nuevo-presidente-somalia-hassan-sheij-mohamud-jura-cargo-20120916170344.html>.

⁽²⁷⁾ Los más graves y recientes al tiempo de escribir estas líneas: el sufrido por el nuevo presidente electo de Somalia el 12 de septiembre de 2012 a los dos días de su elección y antes de su toma de posesión, del que afortunadamente ha salido indemne, si bien murieron al menos cinco personas, entre ellos tres soldados de AMISON, y el provocado por terroristas suicidas el día 20 de septiembre en un restaurante céntrico de Mogadiscio en el que murieron al menos catorce personas. Ambos atentados se los han atribuido las milicias de Al-Shabaab.

⁽²⁸⁾ En su interesante informe al Consejo de Seguridad de 1 de mayo de 2012, el secretario general de Naciones Unidas acoge con satisfacción estos avances pero advierte con las siguientes palabras de la necesidad de no bajar la guardia:

Si bien las fuerzas somalíes y la AMISON han seguido ganando terreno, los ataques asimétricos de los insurgentes plantean una amenaza seria. En ese sentido, aliento a los estados miembros que cuenten con la capacidad necesaria a que ayuden a la AMISON y a las fuerzas somalíes a consolidar su capacidad para prevenir los ataques asimétricos y aumentar la seguridad de la población civil. Acojo con satisfacción los pasos que ha dado recientemente la Unión Africana para establecer una fuerza de guardia, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 2010 (2011), que es fundamental para facilitar la circulación segura del personal civil de la comunidad internacional en Mogadiscio.

Con ello, la piratería y el robo a mano armada en la mar pasaban a ser considerados un quebrantamiento de la paz que legitimaba al Consejo de Seguridad para adoptar las medidas necesarias para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales, pudiendo instar a los miembros de las Naciones Unidas para que apliquen dichas medidas.

- *Las resoluciones de 2008 del Consejo de Seguridad sobre la piratería en Somalia*

Si bien ya en algunas de las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la situación política general en Somalia se empieza, desde el año 2006, a mostrar preocupación *por los crecientes incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques que navegan en aguas costeras de Somalia, y por su repercusión en la seguridad de Somalia*⁽²⁹⁾, es a partir del año 2008 cuando a la piratería y al robo a mano armada en la mar se les reconoce verdadera relevancia en dichas resoluciones como amenazas o agresiones contra la paz y la seguridad internacionales, adoptándose en ellas un variado elenco de medidas para prevenirlas y combatirlas, algunas de ellas exorbitantes respecto del régimen jurídico internacional común.

De las diez resoluciones emitidas en el año 2008 por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la situación en Somalia⁽³⁰⁾, cuatro están dedicadas específicamente a la piratería y otras tres se refieren incidentalmente a ella⁽³¹⁾.

Empezando por las segundas, la Resolución 1801 (2008), de 20 de febrero –dedicada principalmente al despliegue de la AMISON y a la necesidad de promover un proceso político continuo e inclusivo que mejore la situación de seguridad con vistas a establecer una paz general y duradera en Somalia–, reitera la preocupación del Consejo de Seguridad por el recrudecimiento de la piratería frente a la costa de Somalia y alienta «a los estados miembros cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas internacionales y en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estén alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, contra esos actos, en consonancia con las normas de derecho internacional pertinentes». En la Resolución 1814, el Consejo de Seguridad «reitera su apoyo a la contribución que han hecho algunos estados para proteger los convoyes marítimos del Programa Mundial de Alimentos y exhorta a los estados y a las organizaciones regionales a que, en estrecha coordinación entre ellas y avisando previamente al secretario general, y a petición del Gobierno Federal de Transición, tomen medidas a fin de proteger la navegación para el transporte

⁽²⁹⁾ Resolución 1676 (2006), de 10 de mayo de 2006.

⁽³⁰⁾ Son las resoluciones 1801, 1811, 1814, 1816, 1831, 1838, 1844, 1846, 1851 y 1853, todas del año 2008.

⁽³¹⁾ Están dedicadas específicamente a la piratería las resoluciones 1816, 1838, 1846 y 1851, mientras que se refieren a ella incidentalmente las resoluciones 1801, 1814, 1844.

y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia y para las actividades autorizadas por las Naciones Unidas». Por su parte, la Resolución 1844 (2008), de 20 de noviembre, relativa a medidas contra las personas que violen el embargo de armas o participen en actos que amenacen la paz, la seguridad o la estabilidad de Somalia, advierte del «papel que puede desempeñar la piratería en la financiación de violaciones del embargo de armas cometidas por grupos armados».

Por lo que se refiere a las cuatro resoluciones del año 2008 específicas sobre piratería, intentaremos sistematizarlas de la siguiente forma:

- *Motivación*

Responden a las siguientes preocupaciones de la comunidad internacional: a) la amenaza que los actos de piratería y robo a mano armada contra buques suponen para el suministro rápido, seguro y efectivo de ayuda humanitaria a Somalia (con referencia especial a los ataques contra los buques operados por el Programa Mundial de Alimentos), para la seguridad de las rutas comerciales marítimas y para la navegación internacional; b) la percepción de que los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques en las aguas territoriales de Somalia y en alta mar frente a la costa de Somalia agravan la situación de Somalia, que sigue constituyendo una amenaza para la paz y la seguridad internacionales en la región; c) la situación crítica reinante en Somalia y la falta de capacidad del Gobierno Federal de Transición (GFT) para interceptar a los piratas o patrullar y asegurar las rutas marítimas internacionales frente a la costa de Somalia o las aguas territoriales de Somalia, y d) el rápido aumento del radio de acción de los piratas (expansión de la piratería) y el incremento de la violencia en sus actuaciones.

- *Marco jurídico*

Parten de considerar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, como el marco jurídico aplicable a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada, así como a otras actividades realizadas en los océanos, recordando sus principios rectores relativos: la cooperación en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado; las visitas, las inspecciones y las incautaciones de buques que participen o sean sospechosos de participar en actos de piratería, y la aprehensión con miras a su enjuiciamiento de las personas que participen en esos actos.

Consideramos importante destacar aquí que a partir de la Resolución 1846 (2008), de 2 de diciembre, el Consejo de Seguridad vincula también la piratería con el Convenio de 1988 *para la represión de actos ilícitos contra*

la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA al que nos hemos referido anteriormente), el cual dispone que las partes podrán tipificar delitos en el ámbito penal, establecer su jurisdicción y aceptar la entrega de personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido control de un buque por la fuerza o mediante amenaza del uso de la fuerza o cualquier otra forma de intimidación, por lo que el Consejo *insta a los estados partes en el Convenio SUA a* «cumplir plenamente las obligaciones derivadas de este, y a cooperar con el secretario general y con la OMI a fin de crear la capacidad jurídica necesaria para el eficaz enjuiciamiento de las personas sospechosas de actos de piratería o robo a mano armada frente a las costas de Somalia».

- *Medidas adoptadas*

Las medidas se han ido ampliando e implementando a la luz de la evolución de los acontecimientos, en especial en relación con la extensión del radio de acción de los piratas, la entidad de sus ataques y el aumento de la violencia.

Tras unos primeros llamamientos genéricos a los estados cuyos buques de guerra y aeronaves militares operaban en las aguas internacionales próximas a Somalia para que estuvieran alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adoptaran las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, llamamiento que con posterioridad se amplió a todos los estados y organizaciones regionales o internacionales interesados en la seguridad de las actividades marítimas para que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, en particular desplegando buques de guerra y aeronaves militares, el Consejo de Seguridad decidió, en su Resolución 1816 (2008), facultar a los estados que cooperasen con el GFT en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia para: a) entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional, y b) usar en las aguas territoriales de Somalia, en forma compatible con las acciones permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional, todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada.

Incluso permite que algunos de esos medios se utilicen con carácter preventivo al referirse expresamente⁽³²⁾ a «la incautación y el decomiso de embarcaciones, buques, armas y otro equipo conexo utilizados, o que haya motivos razonables para sospechar que han de ser utilizados, para cometer actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia».

⁽³²⁾ Por ejemplo, la Resolución 1846 (2008), de 2 de diciembre, en su apartado 9.

Las citadas autorizaciones se concedieron inicialmente por un período de seis meses, pero se han ido prorrogando en virtud de sucesivas resoluciones hasta nuestros días.

Un paso más, en cuanto al ámbito espacial de la intervención, lo dio la Resolución 1851 (2008) la cual, sobre la base de una petición del presidente de Somalia a la comunidad internacional para que prestara asistencia al Gobierno Federal de Transición a fin de adoptar todas las medidas necesarias para interceptar a quienes utilizaban el territorio y el espacio aéreo de Somalia con el propósito de planificar, facilitar o cometer actos de piratería y de robo a mano armada en el mar, decidió facultar a los estados y las organizaciones regionales que cooperan en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia para adoptar todas las medidas necesarias que sean apropiadas *en Somalia* con el propósito de reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, lo que se ha interpretado como una autorización para actuar en el propio territorio y espacio aéreo de Somalia, siempre que cuente con el consentimiento del Gobierno de Somalia. De hecho, al amparo de esta resolución se están desarrollando las operaciones de inutilización en tierra de las embarcaciones, combustible y material utilizados por los piratas.

Otro tipo de medidas adoptadas por las comentadas resoluciones son las que se encaminan a facilitar la investigación y el enjuiciamiento de los responsables de las acciones piratas, así como al fortalecimiento de la capacidad judicial tanto de Somalia como de los países de la región para juzgar a los presuntos piratas y, en su caso, hacerles cumplir la pena. Aquí puede incardinarse la invocación de distintos puntos de conexión que pueden servir para establecer la jurisdicción competente para el enjuiciamiento y el cumplimiento de las penas por los delitos de piratería, así como el llamamiento a los estados para que cooperen en su determinación, en la investigación y en el enjuiciamiento de los responsables⁽³³⁾.

⁽³³⁾ En concreto, la Resolución 1816 (2008) lo expresa de la siguiente forma:

Exhorta a todos los estados, y en particular a los estados del pabellón, del puerto y ribereños, a los estados de nacionalidad de las víctimas y los autores de actos de piratería y robo a mano armada, y a otros estados que tengan la jurisdicción pertinente en virtud del derecho internacional y la legislación nacional, a que cooperen para determinar la jurisdicción, y en la investigación y el enjuiciamiento de las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada frente a la costa de Somalia, en forma compatible con el derecho internacional aplicable, incluidas las normas internacionales de derechos humanos, y a que brinden asistencia mediante, entre otras cosas, la prestación de asistencia logística y para la entrega de las personas que estén bajo su jurisdicción y control, como las víctimas y los testigos y las personas detenidas como resultado de las operaciones ejecutadas con arreglo a la presente resolución. Por su parte, la Resolución 1851 (2008) insta a los estados «a poner a sus ciudadanos y buques a disposición de las investigaciones forenses, según corresponda, en el primer puerto en que atraquen tras haber sido objeto de un acto de piratería o robo a mano armada en el mar o de un intento de cometerlo, o tras haber sido puestos en libertad».

Promueven también el establecimiento de un centro en la región para coordinar la información relativa a la piratería frente a las costas de Somalia y el aumento, con la asistencia de la UNODC, de la capacidad de los países de la región para luchar contra la piratería, incluida la capacidad judicial.

Otras medidas complementarias de las anteriores han sido las de promover entre los estados y los actores del transporte marítimo, bajo el liderazgo de la OMI, la formulación de mejores prácticas de evitación, evasión y defensa, así como la emisión de advertencias o avisos sobre las medidas que se deben adoptar al ser atacado o al navegar frente a las costas de Somalia.

- *Límites*

Las propias resoluciones comentadas imponen una serie de límites en el ejercicio de las medidas que autorizan o promueven, entre los que podemos señalar los siguientes:

- El respeto a la soberanía, la integridad territorial, la independencia política y la unidad de Somalia, así como de sus derechos respecto de los recursos naturales extraterritoriales, incluidas las pesquerías, de conformidad con el derecho internacional.
- La compatibilidad de las medidas que se adopten en la represión de los actos de piratería (incluida la determinación de la jurisdicción, el enjuiciamiento y el cumplimiento de las penas) con el marco jurídico internacional antes expresado, así como con el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos aplicables.
- La prevención de que las autorizaciones conferidas por las resoluciones comentadas solo son aplicables a la situación en Somalia, haciendo constar que cuentan con el consentimiento del Gobierno Federal de Transición, sin que puedan considerarse precedente del derecho consuetudinario internacional ni afectar a los derechos, obligaciones o responsabilidades que incumban a los estados miembros respecto de cualquier otra situación.

- *Las resoluciones posteriores a 2008 del Consejo de Seguridad sobre la piratería en Somalia*

Durante los años que siguieron al 2008 hasta el momento actual se han venido sucediendo nuevas resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas específicas sobre la piratería en Somalia⁽³⁴⁾ que, básicamente, prorrogan los mandatos de las resoluciones de 2008 y en algunos aspectos también las

⁽³⁴⁾ Resoluciones 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 2015 (2011) y 2020 (2011). Especial mención merece la 1976 (2011), en la que se da un tratamiento integral al problema de la piratería en el contexto de la situación política general de Somalia. De forma más incidental, se refieren también a ella la 2036 (2012) y la 2067 (2012).

desarrollan. Inciden especialmente en la custodia y el enjuiciamiento de las personas sospechosas de cometer actos de piratería y exploran nuevas vías, tanto para conseguir el objetivo del enjuiciamiento y encarcelamiento de los responsables como para impedir la financiación ilícita de los actos de piratería y el blanqueo de las ganancias procedentes de dichos actos, a la vez que promueven la investigación en cooperación con la Interpol y la Europol de las redes delictivas internacionales implicadas en la piratería⁽³⁵⁾.

Especial alusión debemos hacer aquí a la Resolución 1976 (2011), de 11 de abril de 2011, porque viene a ser un compendio de todas las anteriores, refleja y se enfrenta a algunas de las causas profundas de la piratería y opta, en relación con el objetivo –todavía no bien resuelto– del enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas, por algunas de las soluciones propuestas en los informes del secretario general de Naciones Unidas S/2010/394, de 26 de julio de 2010⁽³⁶⁾, y de su asesor especial Jack Lang, de 24 de enero de 2011⁽³⁷⁾, sin olvidar que la solución última al problema de la piratería en Somalia pasa por la reorganización del Estado, la estabilidad institucional y la implantación de

⁽³⁵⁾ No profundizamos más en las resoluciones emitidas hasta principios del año 2011 con el fin de evitar repeticiones, pues un estudio más completo de ellas puede consultarse en los trabajos de BARRADA FERREIRÓS, Alfonso: *El Talón de Aquiles de Atalanta...*, Documento Marco 01/2011, obra ya citada, pp. 4 a 8 y 20 a 26, y MARÍN CASTÁN, Fernando: *El tratamiento jurídico de la piratería en el ordenamiento jurídico español*, Documento Marco 02/2011, pp. 3 a 5, ambos publicados en el mes de marzo de 2011 por el Instituto Español de Estudios Estratégicos en su página web http://www.ieee.es/publicaciones/docs_analisis/.

⁽³⁶⁾ De forma muy resumida, las siete opciones contenidas en el referido informe del secretario general de Naciones Unidas son:

Opción 1: Aumentar la asistencia que prestan las Naciones Unidas con el fin de fomentar la capacidad de los estados de la región para enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de los citados delitos.

Opción 2: Establecer un tribunal somalí con sede en el territorio de un tercer estado de la región, ya sea con o sin participación de las Naciones Unidas.

Opción 3: Establecer una sala especial en la jurisdicción nacional de un estado o varios estados de la región, sin participación de las Naciones Unidas.

Opción 4: Establecer una sala especial en la jurisdicción nacional de un estado o varios estados de la región, con participación de las Naciones Unidas.

Opción 5: Establecer un tribunal regional sobre la base de un acuerdo multilateral entre estados de la región, con participación de las Naciones Unidas.

Opción 6: Establecer un tribunal internacional sobre la base de un acuerdo entre un estado de la región y las Naciones Unidas.

Opción 7: Establecer un tribunal internacional mediante una resolución del Consejo de Seguridad aprobada en virtud del capítulo vii de la Carta de las Naciones Unidas.

⁽³⁷⁾ Dicho informe, tras subrayar toda la amplitud del fenómeno, su extrema gravedad y la urgencia de actuar, propone: una estrategia global que incluya el desarrollo socioeconómico de las dos regiones del norte de Somalia; una somalización del esfuerzo contra la piratería; el refuerzo de la capacidad del Estado para perseguir los flujos financieros de la piratería; completar la legislación somalí sobre piratería, y un sistema jurisdiccional que incluya una corte judicial extraterritorial de Somalia basada en Arusha y dos jurisdicciones especializadas en Puntlandia y Somalilandia, así como construir tres prisiones en Somalilandia y en Putlandia. El coste del plan judicial y penitenciario propuesto lo cuantifica en veinticinco millones de dólares en un plazo tres años, frente a los siete mil millones anuales que cuesta la piratería.

un modelo económico sostenible en el que sus recursos naturales, en especial los pesqueros, aprovechen a su población. Es decir, apuesta por una solución integral.

Tras un completo preámbulo en el que pasa revista a los avances y las carencias de la situación en Somalia en su relación con la piratería, la resolución comentada aprueba 28 puntos, entre los que destaco los siguientes: insta a los estados, a la UNODC, al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), a la Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS) y a las organizaciones regionales que ayuden al GFT a establecer un sistema de gobernanza, Estado de derecho y control policial en las zonas sin ley donde tienen lugar actividades terrestres relacionadas con la piratería y pide también al GFT y a las autoridades regionales de Somalia que intensifiquen sus propios esfuerzos en tal sentido; igualmente, solicita a los estados y las organizaciones regionales que apoyen el crecimiento económico sostenible de Somalia, invitándoles a que continúen ayudando a Somalia en sus esfuerzos por desarrollar las pesquerías nacionales y las actividades portuarias en consonancia con el Plan de Acción Regional, y en este sentido pone de relieve la importancia de delimitar lo antes posible los espacios marítimos de Somalia; solicita al secretario general que informe en un plazo de seis meses sobre la protección de los recursos naturales y las aguas de Somalia y sobre las presuntas actividades ilícitas de pesca y vertido, incluso de sustancias tóxicas; alienta a los estados a fortalecer el servicio de guardacostas de Somalia y a proporcionar todo el apoyo técnico y financiero necesario para aplicar el Código de Conducta de Djibouti y el Plan de Acción Regional para la Seguridad Marítima en África Oriental y Meridional y el océano Índico; insta a todos los estados, incluidos los de la región, a que tipifiquen como delito la piratería en su derecho interno, poniendo de relieve la importancia de tipificar como delito la incitación, la facilitación, la conspiración y el intento de cometer actos de piratería; reconoce que la piratería es un delito sujeto a jurisdicción universal y a este respecto exhorta de nuevo a todos los países a que consideren favorablemente la posibilidad de enjuiciar a los presuntos piratas capturados frente a las costas de Somalia y encarcelar a los convictos, respetando las normas internacionales de derechos humanos aplicables; subraya la necesidad de investigar y enjuiciar a quienes de forma ilícita financien, planifiquen u organicen ataques de piratas frente a las costas de Somalia o se benefician ilegalmente de ellos; invita a los estados a que, a título individual o en cooperación con UNODC e Interpol, ayuden a Somalia y a otros países de la región a fortalecer su capacidad policial de lucha contra la piratería; subraya la importancia de continuar mejorando la recogida, conservación y transmisión a las autoridades competentes de las pruebas de los actos de piratería; celebra la disposición de las administraciones nacional y regionales de Somalia a cooperar entre sí y con los estados que han enjuiciado a presuntos piratas con

miras a que los piratas convictos puedan ser repatriados a Somalia; insta a consolidar la asistencia internacional destinada a aumentar la capacidad de las cárceles de Somalia, incluso mediante la construcción a corto plazo de prisiones adicionales en Puntlandia y Somalilandia, y pide a la UNODC que siga impartiendo formación al personal penitenciario; solicita al GFT que, con la asistencia de la UNODC, elabore y apruebe un conjunto completo de leyes contra la piratería y, a este respecto, acoge con beneplácito los avances positivos logrados en Puntlandia y los progresos que se están realizando en Somalilandia; apoya los esfuerzos que están realizando los estados de la región para establecer tribunales o salas contra la piratería en la región, y, por último, decide considerar urgentemente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región, incluido un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería, solicitando la oportuna asistencia y apoyo de la comunidad internacional a dichas opciones.

Las dos últimas resoluciones específicas sobre la piratería en Somalia son la 2015 (2011), de 24 de octubre, y la 2020 (2011), de 22 de noviembre, ambas muy parecidas entre sí y continuadoras de las anteriores resoluciones. Encomian la labor realizada por la operación *Atalanta* de la Unión Europea, por las operaciones *Allied Protector* y *Ocean Shield* de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, por la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas y por otros estados que actúan a título individual cooperando con el GFT, al tiempo que siguen insistiendo en la necesidad de contar con una respuesta amplia de la comunidad internacional para reprimir los actos de piratería y combatir sus causas subyacentes. Inciden especialmente en el problema del enjuiciamiento y rendición de cuentas de los responsables de piratería. Señalan como objetivo final el de aumentar la responsabilidad somalí y su participación activa en las medidas para enjuiciar a los presuntos piratas, de forma que la erradicación de la piratería debe ser una función primordial del Gobierno Federal de Somalia y de las autoridades regionales somalíes, para lo que deben dotarse de un conjunto completo de leyes contra la piratería así como de un sistema judicial y penitenciario, contando para ello con la asistencia de la UNODC y del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). No obstante lo anterior, y siendo consciente el Consejo de Seguridad de que tal objetivo no se va a poder alcanzar a corto plazo, las resoluciones comentadas exhortan nuevamente a todos los estados a que tipifiquen como delito la piratería en su legislación interna y consideren favorablemente la posibilidad de enjuiciar a los presuntos piratas capturados frente a las costas de Somalia y a quienes en tierra faciliten y financien sus actos, encarcelando a los convictos al tiempo que profundizan en la posibilidad del establecimiento de tribunales especializados contra la piratería en Somalia y otros estados de la región. El aumento de la capacidad de enjuiciamiento deberá ir acompañado necesariamente de un aumento conexo de la capacidad penitenciaria.

Otros aspectos de interés que merecen ser destacados de la Resolución 2020 (2011) son los siguientes: pone de manifiesto la conexión de la piratería con las redes internacionales de delincuencia; expresa su preocupación por la presunta participación de niños en los actos de piratería; acoge con beneplácito la labor que están llevando a cabo el PMA, la operación Atalanta de la Unión Europea y los países del pabellón respecto de la inclusión de destacamentos de protección de buques en los navíos del PMA, así como la función que desempeña la OMI en lo relativo a la contratación privada de personal armado de seguridad a bordo de los buques en las zonas de alto riesgo; destaca la importancia de que Somalia declare una zona económica exclusiva, e insta a los países a que investiguen las denuncias de actividades ilícitas de pesca y vertido.

La última resolución del Consejo de Seguridad sobre la situación en Somalia al tiempo de redactar estas líneas es la 2067 (2012), de 18 de septiembre. Es de carácter general, no específica sobre piratería, cuya importancia radica en que es la primera emitida tras la aprobación de la Constitución provisional, el establecimiento del nuevo Parlamento Federal y la elección por este del nuevo presidente, hechos con los que la propia resolución da por completada la transición en Somalia, afirmando que constituye un hito importante en la senda de Somalia hacia una gobernanza más estable y con mayor rendición de cuentas. Este legítimo optimismo de la Resolución no le lleva a bajar la guardia y a continuación se refiere a todas las tareas que tendrá que afrontar el nuevo Gobierno de Somalia en su largo camino hacia la paz y la estabilidad en materias tan importantes y difíciles como la protección de los derechos humanos y la asistencia humanitaria a la población, la lucha contra la corrupción y la malversación de fondos, la culminación del proceso político y el control efectivo del territorio, etc., al tiempo que destaca los grandes sacrificios realizados por las fuerzas de la AMISON y advierte de las amenazas que representan para Somalia y la comunidad internacional tanto el terrorismo como la piratería. Respecto de las líneas de acción para luchar contra la piratería, recoge las mismas que las resoluciones anteriores, con la observación de que las nuevas autoridades somalíes asumen la función que ejercía el Gobierno Federal de Transición.

- *Especial referencia a la operación «Atalanta» de la Unión Europea*

Al amparo de las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas expuestas en los puntos anteriores, tanto los estados como diversas organizaciones internacionales y regionales han puesto en marcha numerosas iniciativas⁽³⁸⁾ tendentes a la consecución de los objetivos marcados por aquellas.

⁽³⁸⁾ Son iniciativas de muy distinta naturaleza: unas tienen por objeto fomentar la cooperación, como el Grupo de Contacto (formado por unos cincuenta estados y organizaciones para el intercambio de información y gestiones diplomáticas) o el Código de Conducta de Djibouti (en el que se recogen compromisos para la tipificación y el enjuiciamiento de la piratería entre los 21 estados de la región del Índico occidental y golfo de Adén); otras, lideradas por la OMI, recopilan información, formulan y codifican recomendaciones prácticas para mejorar la

Entre dichas iniciativas, destacamos, tanto por su notable y eficaz contribución a la lucha contra la piratería en el Índico occidental y el golfo de Adén como por la importante participación en ella de España, la operación *Atalanta* de la Unión Europea.

Su regulación básica en el derecho comunitario de la Unión Europea se contiene en la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008 (DOUE de 12/11/08), *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*, denominada *Atalanta*. Aunque lógicamente el marco jurídico general en el que se afirma deberá moverse la citada operación es el de los artículos 100 y siguientes de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a los que ya nos hemos referido, la Acción Común representa un notable avance, pues en apoyo y con el apoyo de las resoluciones de 2008 ya comentadas del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, determina en la redacción actual de su artículo 2 como contenido del mandato a *Atalanta* lo siguiente:

- a) *Brindará protección a los buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos, incluso mediante la presencia a bordo de los buques de que se trate de elementos armados de Atalanta, incluso cuando naveguen por las aguas territoriales y las aguas interiores de Somalia;*
- b) *protegerá a los buques mercantes que naveguen en las zonas en que esté desplegada, apreciando las necesidades en cada caso;*
- c) *vigilará las zonas frente a las costas de Somalia, incluidas sus aguas territoriales y sus aguas interiores, que presenten riesgos para las actividades marítimas, en particular el tráfico marítimo;*
- d) *tomará las medidas necesarias, incluido el uso de la fuerza, para disuadir, prevenir e intervenir para poner fin a los actos de piratería o a robos a mano armada que puedan haberse cometido en las zonas en que esté presente;*
- e) *con vistas a un eventual ejercicio de procedimientos judiciales por los estados competentes en las condiciones previstas en el artículo 12, podrá capturar, retener y entregar a las personas sospechosas de tener la intención de cometer, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano*

seguridad del tráfico marítimo en la zona; otras, encabezadas por la UNODC y el PNUD, se encaminan a la asistencia y creación de capacidades jurisdiccionales en los estados de la región o a la suscripción de acuerdos entre organizaciones y estados para facilitar la entrega, el enjuiciamiento y el encarcelamiento de los responsables de piratería, y otras tienen la finalidad operativa de generar fuerzas para lograr la seguridad y el control del territorio –cuyo peso recae actualmente en la AMISON– o lograr la formación y el adiestramiento de una fuerza de seguridad somalí –a la que contribuye, con participación de España, la operación EUTM de la Unión Europea– o, finalmente, la lucha directa contra la piratería en la mar y en la costa en la que se enmarca la operación *Atalanta* que desarrollaremos en este apartado del trabajo.

- armada en las zonas en que esté presente y podrá embargar los buques de los piratas o de los ladrones a mano armada o los buques capturados después de un acto de piratería o de robo a mano armada y que estén en manos de los piratas o de los ladrones a mano armada, así como los bienes que se encuentren a bordo;*
- f) *establecerá un enlace con las organizaciones, entidades y estados que actúan en la región para luchar contra los actos de piratería y los robos a mano armada frente a las costas de Somalia, en particular con la fuerza marítima «Combined Task Force 151», que actúa en el marco de la operación «Libertad duradera»;*
- g) *cuando se hayan registrado suficientes avances en tierra en el ámbito del aumento de la capacidad marítima, incluidas las medidas de seguridad para el intercambio de información, asistirá a las autoridades somalíes facilitando los datos disponibles sobre las actividades pesqueras recopilados durante la operación;*
- h) *recogerá, de conformidad con la legislación aplicable, datos de las personas a que se refiere la letra e) relativos a características que puedan servir para identificarlas, tales como las impresiones dactilares...⁽³⁹⁾*

Especial referencia merece el artículo 12 de la Acción Común, relativo a la «entrega de las personas capturadas y retenidas para el ejercicio de las competencias jurisdiccionales».

Como primera regla establece que las personas detenidas sospechosas de cometer actos de piratería o robo a mano armada en aguas territoriales de Somalia o en alta mar, así como los bienes que hayan servido para cometer dichos actos, serán entregados para la instrucción de los correspondientes procedimientos judiciales y su enjuiciamiento a las autoridades competentes del estado del pabellón del buque que haya realizado la captura, sea este un estado miembro de la Unión Europea o un tercer estado que previo acuerdo con la Unión Europea participe en la operación.

Para el caso de que el país del buque que realiza el apresamiento no pudiera o no quisiera ejercer su jurisdicción, se establece como segunda regla que los presuntos delincuentes y los bienes incautados podrán ser entregados a otro estado miembro o a un tercer estado (se supone que participante en la operación) que sí deseen ejercerla. Se establece como requisito para que la entrega se pueda realizar a un tercer estado la necesidad de que se hayan acordado con ese país las condiciones de la entrega de manera conforme con el

⁽³⁹⁾ El último apartado del artículo 2, el i), no lo transcribimos por referirse únicamente a la comunicación a Interpol de determinados datos personales relativos a los sospechosos de piratería y del equipo utilizado por estos. Los apartados h) e i) fueron introducidos por la Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010, que también dio nueva redacción al apartado e), a los que haremos referencia más adelante. La redacción actual de los apartados a), c) y f) fue dada por la Decisión 2012/174/PESC del Consejo, de 23 de marzo de 2012.

derecho internacional, en especial sobre derechos humanos, para garantizar, en particular, que nadie sea sometido a la pena de muerte, a tortura ni a cualquier otro trato cruel, inhumano o degradante.

La citada acción común ha sido modificada hasta la fecha en cuatro ocasiones:

La primera tuvo lugar en virtud de la Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009, y su finalidad principal fue extender el mandato de la operación *Atalanta*, por un lado permitiendo que la fuerza naval de la Unión Europea contribuya también a la supervisión de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia, y por otro, ampliando la operación hasta el 12 de diciembre de 2010.

La segunda se llevó a cabo por la Decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010, y su novedad más significativa fue que suprimió el límite espacial de las 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y de los países vecinos que figuraba en la redacción originaria como zona operacional de las fuerzas navales desplegadas en el océano Índico al constatar que los piratas habían ampliado sus actividades a zonas marítimas situadas más allá de esas 500 millas. Además, adecua las citas del articulado del Tratado de la Unión Europea a la última versión consolidada de este e incorpora, junto al Consejo, al alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad (AR) en el más alto nivel de responsabilidad del control político y la dirección estratégica de la operación militar de la UE.

La tercera modificación de la Acción Común fue llevada a cabo por la Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010.

Como novedades más relevantes a los efectos del presente estudio, destacamos las siguientes:

- *Ampliación de la persecución a los actos preparatorios y formas imperfectas de ejecución*

Si en su redacción originaria el mandato a la operación *Atalanta* para capturar, retener y entregar a los presuntos piratas (artículo 2.e de la Acción Común) con vistas a su ulterior enjuiciamiento se limitaba a *las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada*, en su nueva redacción incluye también a *las personas sospechosas de tener la intención de cometer y de estar cometiendo dichos delitos*. Es decir, mientras que en su redacción originaria el artículo 2.e de la Acción Común parecía exigir que el delito de piratería se hubiera consumado para poder capturar y entregar a la justicia a los presuntos delincuentes, tras su modificación permitiría también la detención y entrega de quien tan solo sea

sospechoso de realizar actos preparatorios del delito de piratería, y también de quien lo haya intentado sin éxito. En definitiva, amplía el referido mandato a la proposición, la conspiración y la provocación (actos preparatorios), así como a la tentativa y el delito frustrado (formas imperfectas de ejecución) de piratería o de robo a mano armada.

En el mismo sentido se modifica el artículo 12.1, en el que se contienen los principios para el ejercicio de las competencias jurisdiccionales sobre las personas capturadas y retenidas por su vinculación con la piratería.

- *Introducción de reglas para la identificación y el seguimiento de los presuntos piratas*

Se incluyen dos nuevos apartados en el artículo 2 de la Acción Común:

El *h*) contiene el mandato, dirigido a la fuerza actuante en la detención, de recoger datos de las personas implicadas en el delito de piratería –en alguna de las formas señaladas en el artículo 2.e– *relativos a características que puedan servir para identificarlas, tales como las impresiones dactilares.*

El *i*) da participación a la Interpol para la investigación y el seguimiento tanto de la piratería como de su posible vinculación con otros delitos internacionales (tráfico de armas, terrorismo...): *Posibilita y regula el intercambio de información clasificada en el teatro de las operaciones. Prorroga la operación «Atalanta» hasta el 12 de diciembre de 2012.*

La cuarta y, hasta el momento de entrega de este trabajo, última modificación se ha llevado a cabo por la Decisión 2012/174/PESC del Consejo, de 23 de marzo de 2012. Entre las novedades que introduce cabe destacar las siguientes:

- Amplía la zona de operaciones de Atalanta para incluir las aguas interiores somalíes y el territorio costero: en consecuencia, da nueva redacción al artículo 1, a los apartados a), c) y f) del artículo 2 y al artículo 12.
- Introduce un nuevo apartado (al que se le asigna ahora el número 2) en el artículo 12 que contempla un nuevo supuesto y una nueva regla para el ejercicio de la jurisdicción. El supuesto se refiere a cuando las personas sospechosas de cometer, estar cometiendo o haber cometido actos de piratería sean capturadas por las fuerzas de Atalanta en aguas territoriales, aguas interiores o aguas archipelágicas de un estado de la región, con la conformidad del mismo, distinto de Somalia. La regla para este supuesto es que las personas sospechosas capturadas y los bienes que hayan servido para cometer tales actos podrán ser entregados a las autoridades competentes del estado ribereño o, con el consentimiento de dicho estado, a las autoridades competentes de otro.

- También en este caso, para que pueda realizarse la entrega a otro estado, será de aplicación el requisito previsto en el apartado 3 (antiguo 2) del artículo 12, consistente en que se hayan acordado con ese estado las condiciones de la entrega de manera conforme con el derecho internacional, en especial sobre derechos humanos, para garantizar, en particular, que nadie sea sometido a la pena de muerte, a tortura ni a cualquier otro trato cruel, inhumano o degradante⁽⁴⁰⁾.
- Se prorroga la operación *Atalanta* hasta el 12 de diciembre de 2014, para lo que se modifica el apartado 3 del artículo 16.

■ **Los resultados de la lucha de la comunidad internacional contra la piratería en el Índico occidental y el golfo de Adén**

Los esfuerzos relatados en los anteriores apartados no han caído en saco roto y, pese a las enormes dificultades de la lucha contra la piratería en esta amplísima y sensible zona del planeta, con una superficie superior a los siete millones de km² y por la que transitan más de 23.000 buques al año, poco a poco van produciendo sus frutos, claramente visibles en lo que a la disminución de la actividad pirata se refiere, gracias principalmente a la eficacia de la lucha en la mar protagonizada por los buques de guerra y aeronaves militares de las operaciones *Atalanta* de

⁽⁴⁰⁾ La nueva redacción completa del citado artículo 12 es la siguiente:

Entrega de las personas capturadas y retenidas para el ejercicio de las competencias jurisdiccionales:

1. En virtud de la aceptación por parte de Somalia del ejercicio de su jurisdicción por estados miembros o terceros estados, por una parte, y en el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por otra, las personas sospechosas de tener intención de cometer, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en aguas territoriales o aguas interiores de Somalia o en alta mar, que sean capturadas y retenidas para el ejercicio de procedimientos judiciales, así como los bienes que hayan servido para cometer esos actos, serán entregados:

- a las autoridades competentes del estado miembro o del tercer estado que participe en la operación cuyo pabellón enarbole el buque que haya realizado la captura, o

- si dicho estado no puede o no desea ejercer su jurisdicción, a un estado miembro o a un tercer estado que desee ejercerla sobre las personas o bienes mencionados.

2. Las personas sospechosas de tener intención, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de cometer, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada, que sean capturadas y retenidas, para el ejercicio de procedimientos judiciales, por *Atalanta* en aguas territoriales, aguas interiores o aguas archipelágicas de otro estado de la región de conformidad con dicho estado, así como los bienes que hayan servido para cometer tales actos, podrán ser entregados a las autoridades competentes del estado en cuestión o, con el consentimiento de dicho estado, a las autoridades competentes de otro.

3. Ninguna de las personas a que se refieren los apartados 1 y 2 podrá ser entregada a un tercer estado si las condiciones de dicha entrega no han sido acordadas con ese tercer estado de manera conforme al derecho internacional aplicable, especialmente las normas internacionales sobre derechos humanos, para garantizar en particular que nadie sea sometido a la pena de muerte, a tortura ni a ningún otro trato cruel, inhumano o degradante.

la Unión Europea y *Allied Protector* y *Ocean Shield* de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, de la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas (Task Force 151) y de otros estados que actúan a título individual, sin olvidar los buenos resultados que ha dado el embarque de personal de seguridad privada a bordo de buques mercantes y de pesca a la hora de frustrar los ataques de los que han sido objeto⁽⁴¹⁾.

Limitándonos a los datos de los últimos tres años, mientras que en año 2010 fueron secuestrados cuarenta y cinco buques, en lo que va del año 2012 únicamente han sido secuestrados siete.

Incluimos a continuación dos cuadros presentados en la reunión del Grupo de Contacto (Grupo 2) celebrada en Copenhague los pasados días 17 y 18 de septiembre⁽⁴²⁾ relativos a la actividad pirata en el mar de Arabia y en la cuenca de Somalia (Índico occidental) en los últimos tres años, con especificación del número de barcos capturados y atacados por piratas, así como el número de aproximaciones y de intentos frustrados, de los que puede deducirse la notable y progresiva disminución de la actividad pirata.

Por lo que se refiere al enjuiciamiento y condena de los responsables de piratería, los datos no son tan optimistas y es mucho más lenta la evolución del índice de sospechosos de piratería que son sometidos a la acción de la justicia. Aunque poco a poco va aumentando, actualmente apenas llega al 20 % el número de los presuntos piratas capturados por las fuerzas navales que son finalmente enjuiciados.

Reproducimos a continuación un cuadro con datos de la UNODC en el que se especifica, a fecha 18 de septiembre de 2012, el número de presuntos piratas capturados en el golfo de Adén y el Índico occidental que han sido o están siendo enjuiciados por los distintos países que cooperan en la lucha contra la piratería procedente de Somalia:

⁽⁴¹⁾ Según especifica la nota informativa del EMAD, de fecha 18 de septiembre de 2012, el descenso en la actividad pirata se achaca, principalmente, a los siguientes factores:

- La presión de la presencia naval en la zona, materializada por las agrupaciones navales y destacamentos de aviones de patrulla marítima de la Unión Europea, de la OTAN y de una coalición de países liderados por Estados Unidos, además de algunas pequeñas agrupaciones de buques de otras naciones.

- La adopción de medidas defensivas por parte de la industria comercial marítima, entre las que se encuentra evitar las zonas más peligrosas, aumentar la velocidad de tránsito o medidas de defensa física en los buques para impedir el acceso de los piratas.

La principal de las medidas anteriores: el embarque a bordo de muchos de los buques (se habla de aproximadamente la mitad de los que transitan o faenan por la zona) de equipos de seguridad privada armados con armamento portátil.

Hasta el momento, se han producido hostigamientos a multitud de buques, pero los que tienen a bordo equipos de seguridad han repelido con éxito los ataques y ni uno solo de ellos ha sido secuestrado hasta la fecha.

⁽⁴²⁾ La presentación, titulada *Ensuring prosecution*, corrió a cargo, conjuntamente, de Jennifer Wright y Adele Frith, asesoras legales de EUNAVFOR y OTAN, respectivamente.

Global Piracy Prosecutions

(updated by UNODC on 18 September 2012)

Country	Number Held	Notes	
Belgium	2	1 convicted	
Comoros	6		
France	15	4 convicted; 3 acquitted	
Germany	10		
India	119		
Italy	20		
Japan	4		
Kenya	164	74 convicted (10 have completed sentence) and 17 acquitted	
Madagascar	12		
Malaysia	7		
Maldives	41	Awaiting deportation in absence of law under which to prosecute	
Netherlands	29	10 convicted	
Oman	32	25 convicted	
Seychelles	124	83 convicted and 1 juvenile acquitted; 17 transferred to Somaliland to serve their sentences; 2 juveniles repatriated to Puntland	
Somalia	Puntland	290	Approximately 240 convicted
	Somaliland	94	94 convicted (76 subsequently released without serving their sentences); 17 transferred from the Seychelles to serve their sentences
	South Central	18	Status of trial unclear
Republic of Korea	5	5 convicted	
Spain	8	2 convicted	
Tanzania	12		
United Arab Emirates	10		
United States	28	17 convicted	
Yemen	129	123 convicted; 6 acquitted	
TOTAL STATES: 21	1179		



Somali Piracy Activity Arabian Sea

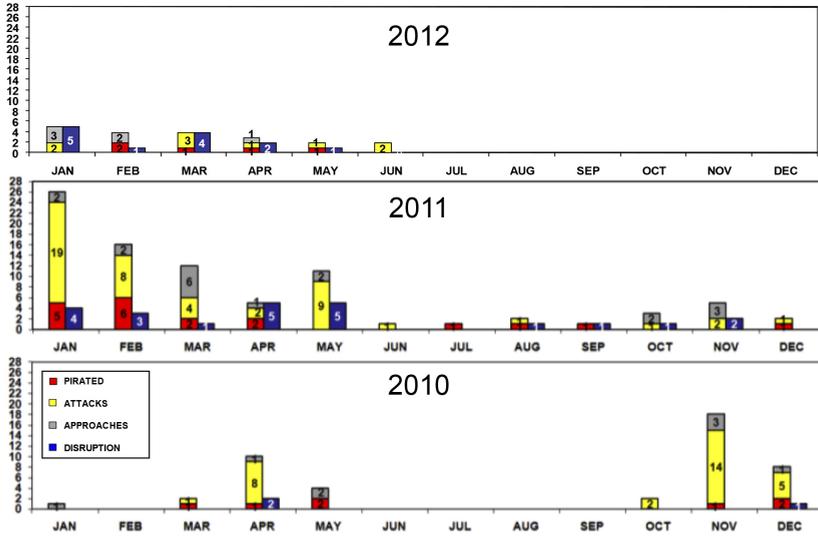
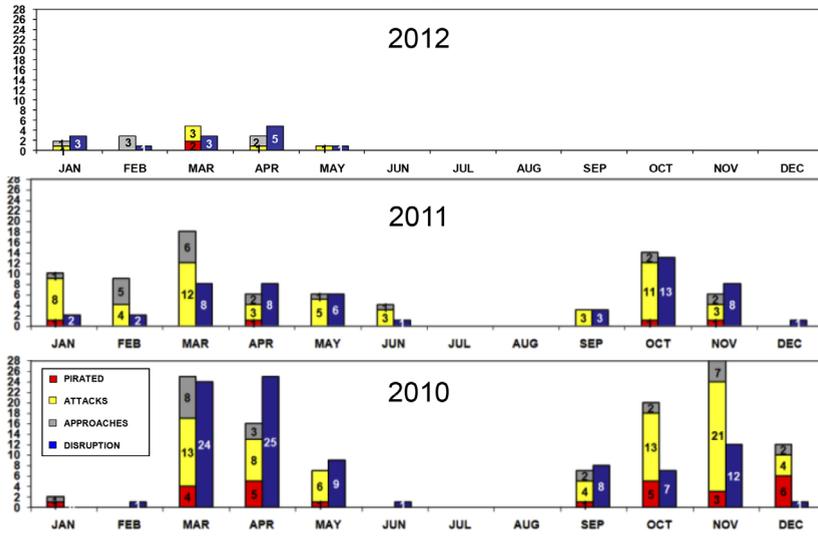


GRAFICO-2

156



Somali Piracy Activity Somali Basin (including wider Indian Ocean)



■ Las respuestas de España a los mandatos de la Organización de Naciones Unidas

Sin falsos triunfalismos, creemos que España, mediante su relevante papel en la operación *Atalanta* de la Unión Europea, puede rendir cuentas con pleno éxito ante la comunidad internacional por su participación en la prevención, enjuiciamiento y represión de la piratería en aguas frente a Somalia y también en paliar los efectos de la grave crisis humanitaria que sufre la zona.

Por referirnos solo a los dos últimos años, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2011 y el 31 de agosto de 2012, los buques y aeronaves españoles que participan en *Atalanta* han investigado 88 contactos, han abordado 33 buques para visita y registro, han desarticulado cinco grupos de acción pirata (PAG, abreviatura de *pirate action groups*) y han liberado cinco *dhow*s pirateados. En dicho período, han capturado a sesenta presuntos piratas, veinticuatro de los cuales han sido puestos a disposición de los órganos judiciales de España (6), de Seychelles (11) y de Francia (7), y los restantes han sido liberados en diversos puntos de la costa somalí.

Las intervenciones han sido eficaces y brillantes, destacando por su dificultad y perfección la referente a la liberación, el 10 de septiembre de 2011, de la rehén francesa Evelyne Colombo⁽⁴³⁾, en la que resultaron detenidos siete presuntos piratas, o la rápida reacción frente el ataque al buque *Patiño* por una embarcación pirata en la madrugada del 12 de enero de 2012, con el resultado de seis presuntos piratas detenidos.

Igualmente, deben mencionarse las liberaciones por la fragata *Reina Sofía* y por el patrullero *Infanta Elena*, respectivamente, de un *dhow* yemení el día 14 de abril de 2012 con dieciséis presuntos piratas a bordo más cuatro rehenes y del pesquero de pabellón de Sri Lanka *Nimesha Duwa*, el día 18 de abril de 2012, a bordo del cual se encontraban siete sospechosos de piratería que tenían secuestrados, desde hacía seis meses, a seis tripulantes originarios del pesquero.

⁽⁴³⁾ La operación, aunque sin excesiva publicidad en España, ha sido elogiada dentro y fuera de nuestras fronteras, motivando el reconocimiento a los que participaron en ella y una felicitación expresa del presidente de la República de Francia al presidente del Gobierno de España. Se han escrito diversos artículos más o menos especializados sobre ella, entre los que podemos destacar: MORALES TRUEBA, Adolfo. «Operaciones especiales en el ámbito marítimo: “la guerra naval especial”», IEEE, 2012 (http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2012/DIEEEO08-012_OES-GNE_AMorales.pdf); PÉREZ-REVERTE, Arturo: España discutida y discutible (<http://www.perezreverte.com/articulo/patentes-corso/647/espaa-discutida-y-discutible/>), o los relatos publicados en el diario *El País* por GONZÁLEZ, Miguel. Si disparas te puedes equivocar, pero si no disparas te equivocas seguro: (http://politica.elpais.com/politica/2011/10/01/actualidad/1317497347_641516.html), y JUNQUERA, Natalia: España entrega a Francia a siete piratas (http://politica.elpais.com/politica/2011/09/12/actualidad/1315858640_358757.html), o en *El Mundo* por BENITO, Roberto. «Así rescató el buque *Galicia* a la rehén francesa en aguas de Somalia».

También en tierra España ha cumplido sus deberes frente a la comunidad internacional. Muestra de ello son: la reintroducción del delito de piratería en nuestro código penal por la Ley Orgánica 5/2010; su consideración como delito de persecución universal por la Ley Orgánica del Poder Judicial; la ratificación de los protocolos de 2005 relativos al Convenio y el Protocolo SUA, y el haber sido uno de los pocos países occidentales que han asumido hasta la fecha el enjuiciamiento de piratas somalíes⁽⁴⁴⁾, resultando ejemplarizante el juicio del caso Alakrana, ya concluido. Desde la detención de los dos presuntos piratas en aguas frente a la costa de Somalia y su traslado a España hasta la sentencia del Tribunal Supremo resolutoria de los recursos de casación interpuestos contra la sentencia de la Audiencia Nacional, fueron muchas y en parte novedosas las dificultades que surgieron en los aspectos operativos, logísticos o probatorios en las fases de instrucción y de vista oral, pero todas, con un franco espíritu cooperativo y buen hacer de los órganos militares y judiciales implicados, se solventaron de forma exitosa⁽⁴⁵⁾.

Es verdad que todavía nos quedan algunas asignaturas pendientes para la plena adecuación de nuestro derecho penal y procesal a los compromisos internacionales contraídos por España, aunque no empañan los recientes avances conseguidos. Por haber sido tratadas con mayor profundidad en otros trabajos⁽⁴⁶⁾, tan solo apuntamos aquí como reformas pendientes las que se refieren a: la tipificación de la conspiración y proposición del delito de piratería, así como de la facilitación y participación voluntaria en la utilización de un buque o aeronave pirata; la completa tipificación de los delitos contra la seguridad marítima definidos en el Convenio y Protocolo SUA tras las

⁽⁴⁴⁾ Cuando ya estábamos dando los últimos toques a este trabajo, antes de su entrega definitiva, se ha producido, en la mañana del día 11 de octubre de 2012, la captura por efectivos del buque de guerra holandés HNMLS Rotterdam de los presuntos piratas que atacaron el día anterior al pesquero de bandera española Izurdiá. Por auto del Juzgado Central de Instrucción n.º 3 de Madrid (cuyo titular es en la actualidad el Ilmo.Sr. magistrado D. Javier Gómez Bermúdez), de fecha 12 de octubre de 2012, tras un completo razonamiento jurídico se declara la jurisdicción española y la competencia de la Audiencia Nacional para el conocimiento de los hechos objeto de denuncia, al tiempo que se acuerda la prisión provisional comunicada y sin fianza de seis de los siete presuntos piratas detenidos. Ya ha sido efectuada su entrega al buque de guerra español Castilla, iniciándose el tránsito a territorio español. Tanto el contenido del auto como las operaciones aeronavales llevadas a cabo para posibilitar el enjuiciamiento de los presuntos piratas ponen de manifiesto la extraordinaria cooperación y precisa coordinación entre las fuerzas aeronavales y los órganos judiciales, fiscales y policiales de Holanda y España respecto de una operación que ha tenido su origen a miles de millas de distancia de su respectivo territorio.

Ello supone que hay que sumar otros seis presuntos piratas al cuadro antes expuesto, siendo ya catorce el número de detenidos cuyo enjuiciamiento ha asumido España.

⁽⁴⁵⁾ Un completo y sagaz estudio de los hechos, el proceso y las sentencias de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo recaídas en el caso Alakrana se contiene en el trabajo de BARRADA FERREIRÓS, Alfonso: Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el caso Alakrana, publicado como Documento Marco 9/2012 por el IEEE.

⁽⁴⁶⁾ En especial, los trabajos ya citados de BARRADA FERREIRÓS, Alfonso: Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el caso Alakrana y MARÍN CASTÁN, Fernando: El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español, a los que nos remitimos.

enmiendas de 2005, y el encauzamiento y la agilización de las decisiones sobre el ejercicio de la jurisdicción cuando pueden resultar distintos estados competentes, con especial atención a la regularización de la situación de los detenidos en la mar hasta que se produzca su entrega.

Al margen de los episodios de piratería, justifica también, plenamente, nuestra presencia en aquellas conflictivas aguas la cooperación en el ámbito de la acción humanitaria, a la que reiteradamente se refieren, como hemos visto, las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la situación en Somalia. A esta otra, y no menos importante, dimensión del mandato de Naciones Unidas contribuye España tanto con la permanente protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos como con las numerosas asistencias humanitarias protagonizadas por nuestros buques de guerra y aeronaves militares, siendo la más reciente, al tiempo de escribir estas líneas, el rescate por el buque de acción marítima (BAM) Relámpago, el pasado día 8 de septiembre, de una embarcación con 68 personas a bordo que se encontraba a la deriva en aguas del golfo de Adén.

Finalmente, España participa también en la misión de la Unión Europea de entrenamiento a la fuerza de seguridad somalí, *EUTM-Somalia*, que da instrucción a unos dos mil efectivos dentro de los programas de adiestramiento de la misión de la Unión Africana en Somalia. Esta misión complementa en tierra los esfuerzos de *Atalanta* en la mar, ayudando al Gobierno Federal de Somalia a contar con una estructura de seguridad que le permita extender el control sobre el territorio.

■ CONCLUSIONES

- La piratería constituye uno de los más graves delitos contra la seguridad marítima, mostrando una gran fuerza expansiva y vinculaciones con las redes de delincuencia internacional.
- Si bien a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hay que reconocerle el mérito de constituir un marco normativo universal sobre los espacios marítimos, sin embargo, como reconocen algunos documentos de la propia ONU, resulta incompleto, insuficiente y asistemático a la hora de abordar y tratar las amenazas o riesgos emergentes contra la paz y la seguridad marítima, entre ellos la piratería, probablemente porque en las fechas en las que se redactó y aprobó muchos de dichos riesgos no habían adquirido la dimensión actual.
- Las importantes carencias de la Convención de 1982 en relación con los asaltos y secuestros de buques y plataformas en la mar, igual que con la toma de rehenes, han tenido que ser suplidas con la Convención SUA y su Protocolo, así como, en el caso de Somalia, por sucesivas resoluciones

del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas que han promovido nuevas acciones, muchas de contenido jurídico. No obstante, se han visto condicionadas por los límites generales derivados de aquella convención, lo que aconsejaría su urgente revisión.

- La lucha contra la piratería de Somalia se lleva cabo en la mar por los buques y aeronaves de guerra con notable éxito, pero las causas hay que buscarlas y abordarlas en tierra, con soluciones integrales en vista a reconstruir el Estado, reforzar sus instituciones y dotarle de un ordenamiento jurídico y un sistema económico sostenible que proporcione sustento y medios de vida dignos a su población. Además, hay que localizar e interceptar los flujos financieros ilícitos de la piratería y juzgar a sus responsables.
- A corto plazo, una de las mayores preocupaciones de la comunidad internacional la constituye el enjuiciamiento y encarcelamiento de los presuntos piratas pues, pese a ser la piratería un genuino delito de persecución universal con múltiples puntos de conexión, ningún estado quiere asumir esa carga individualmente salvo simbólicas excepciones, lo que está produciendo el indeseado efecto de que la mayoría de los piratas detenidos por los buques de guerra tengan que ser puestos nuevamente en libertad una vez desarmados y decomisados los instrumentos para cometer los delitos.
- España, con su relevante participación en las operaciones *Atalanta* y *EUTM-Somalia*, está cumpliendo con brillantez sus obligaciones con la comunidad internacional en la lucha contra la piratería en el golfo de Adén y el océano Índico occidental. También con la reintroducción de la piratería en el código penal, la ratificación de los Protocolos SUA-2005 y la asunción del enjuiciamiento de un número ya apreciable de presuntos piratas, aun cuando quedan algunas tareas pendientes para la completa adaptación de nuestra normativa interna a los compromisos internacionales asumidos. Principalmente: la tipificación de la conspiración y proposición del delito de piratería, así como de la facilitación y participación voluntaria en la utilización de un buque o aeronave pirata y la completa tipificación de los delitos contra la seguridad marítima definidos en el Convenio y Protocolo SUA tras las enmiendas de 2005.
- Aunque el objetivo final es el de aumentar la responsabilidad somalí y su participación activa en las medidas para enjuiciar a los presuntos piratas, no parece que a corto plazo sea viable la constitución de tribunales de justicia especializados de Somalia, ni siquiera de carácter extraterritorial, por lo que la opción que parece cobrar más fuerza hasta la consecución de dicho objetivo es encomendar el enjuiciamiento de los piratas a cortes especiales constituidas en uno o varios estados de la región. En cuanto al encarcelamiento, los piratas condenados serían transferidos a Somalia, Somalilandia y Putlandia con garantía de respeto a los derechos humanos y previa la construcción de los necesarios centros penitenciarios, para lo que está colaborando intensamente la UNODC.

■ BIBLIOGRAFÍA

AZCÁRRAGA BUSTAMANTE, José Luis de: *Derecho del mar*, Universidad de Alcalá de Henares, tomo I, 1983.

— *El talón de Aquiles de Atalanta: el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas*, Documento Marco 02/2011, IEEEE, marzo de 2011. <http://www.ieee.es/>.

BARRADA FERREIRÓS, Alfonso: *Las sentencias de la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo sobre el caso Alakrana*, Documento Marco 09/2012, IEEEE, junio de 2011. <http://www.ieee.es/>.

COMIS DÍEZ, Esther: «De la piratería marítima», publicado en *Estudios de derecho militar 2009*, Centro de Investigación y Doctrina Legal de la Escuela Militar de Estudios Jurídicos, ed. Ministerio de Defensa, Madrid, julio de 2010.

CASTELLÓN MORENO, Joaquín: *La delgada línea entre el terrorismo y la piratería en el océano Índico*, Documento de Análisis n.º 13/2010, IEEEE, noviembre de 2010, <http://www.ieee.es/>.

DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luis: *La seguridad marítima: Nuevos mecanismos ante los nuevos retos*, tesis doctoral publicada en 2011 por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. Dirigida por el profesor Fernando Américo Cuervo-Arango.

DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES, Eugenio: «La piratería en el cuerno de África», *Revista General de Marina*, n.º 256 (marzo 2009), p. 217-228.

DOMÍGUEZ-MATÉS, Rosario: «From the Achille Lauro to the present day: an assessment of the international response for preventing and suppressing terrorism at sea», publicado en la obra colectiva *International legal dimension of terrorism*, dirigida por Pablo Antonio Fernández Sánchez, ed. Nijhoff, Leiden-Boston, 2009.

ELLEMAN, Bruce A., FORBES, Andrew y ROSENBERG, David: *Piracy and maritime crime. Historical and modern case studies*, ed. Naval War College Press, enero de 2010.

FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando: *Piratería en Somalia: «mares fallidos» y consideraciones de la historia marítima*, Documento de Trabajo n.º 10/2009, Real Instituto Elcano, http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt10-2009.

FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando: *La proyección marítima de las amenazas asimétricas: piratería, terrorismo y tráfico ilícitos*, actas de las I Jornadas de Estudios de Seguridad de la Comunidad de Estudios de Seguridad General Gutiérrez Mellado, Madrid, 2009.

— «África occidental, el fenómeno de los mares fallidos y los riesgos para el entorno marítimo español», *Revista General de Marina* n.º 251, agosto-septiembre de 2006, pp. 254 y 255.

FERNÁNDEZ RODERA, José Alberto: «Consideraciones a propósito del proyecto de ley de 2009 de modificación del código penal», en *Conclusiones del Seminario interuniversitario sobre la reforma del código penal*, celebrado en la Universidad Carlos III de Madrid, ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2010.

— «Terrorism at sea. International law response», publicado en la obra colectiva *International legal dimension of terrorism*, dirigida por Pablo Antonio Fernández Sánchez, ed. Nijhoff, Leiden-Boston, 2009.

FRUTOS RUIZ, Ignacio: *Tres años de lucha contra la piratería en el Índico, resultados y perspectivas de futuro*, Documento de Opinión 21/2012, IEEE, marzo de 2012, <http://www.ieee.es/>.

GARAT CARAMÉ, Juan: «La operación Atalanta para la lucha contra la piratería en aguas del Índico», ponencia pronunciada en las Jornadas de la Academia Galega de Seguridade, publicada en la obra colectiva *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 25 a 32.

JORGE URBINA, Julio: «El régimen jurídico internacional de la piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el golfo de Adén», publicado en la obra colectiva *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 113 a 144.

KLEIN, Natalie: *Maritime security and de law of the sea*, Oxford University Press, abril de 2011.

LÓPEZ CALDERÓN, Teodoro: *Las operaciones de la UE (Atalanta)*, ponencia en el Curso de Verano 2011 sobre la Seguridad Marítima y la Piratería, organizado en Cuenca por la Universidad de Castilla-La Mancha bajo la dirección de José Luis Rodríguez-Villasante y Francisco Javier de León Villalba.

MARÍN CASTÁN, Fernando: *El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español*, Documento Marco 02/2011, IEEEE, marzo de 2011, <http://www.ieee.es/>.

— «Marco jurídico de la seguridad marítima», publicado en la obra colectiva *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, coordinada por el almirante general Sebastián Zaragoza Soto, *Cuadernos de Estrategia*, n.º 140 del Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2009.

— *Las respuestas legales de la comunidad internacional para la prevención y represión de la piratería*, ponencia en el Curso de Verano 2011 sobre la Seguridad Marítima y la Piratería, organizado en Cuenca por la Universidad de Castilla-La Mancha bajo la dirección de José Luis Rodríguez-Villasante y Francisco Javier de León Villalba.

— *Problemas que presenta el delito de piratería y vías de solución*, actas del Panel II de Justicia Penal Internacional, celebrado en mayo de 2010 en el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado.

MARTÍNEZ ALCANIZ, Abraham: «Cuestiones jurídicas sobre la piratería en la mar», *Revista General de Marina*, n.º 256 (marzo 2009), pp. 229-250.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis: «Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería: una laguna imperdonable de nuestro código penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional», publicado en *Revista Española de Derecho Militar*, n.º 93, enero-junio de 2009 (y en versión digital en la página web del Real Instituto Elcano).

— *La piratería en el derecho internacional: el crimen internacional de piratería*, ponencia en el Curso de Verano 2011 sobre la Seguridad Marítima y la Piratería, organizado en Cuenca por la Universidad de Castilla-La Mancha, bajo su dirección y la del profesor Francisco Javier de León Villalba.

— «Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería», publicado en la obra colectiva *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 113 a 144.

RUIZ DÍEZ DEL CORRAL, Joaquín: *Marco jurídico de la participación de la Armada en la lucha contra los tráfico ilegales*, Documento Marco 10/2012, IEEEE, julio de 2012, <http://www.ieee.es/>.

SÁNCHEZ TABANERA, María Antonia: *La persecución y enjuiciamiento de los delitos contra la seguridad marítima*, trabajo académico de investigación

para la obtención del diploma de especialización en Derecho Marítimo del cuerpo jurídico, EMEJ 2010.

SOBRINO HEREDIA, José Manuel: «Piratería y terrorismo en el mar», ponencia presentada en el coloquio *Protección marítima y violencia en el mar*, Asociación Internacional del Derecho del Mar, La Coruña, del 14 al 16 de mayo de 2009.

— «La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 17, junio de 2009, <http://www.reei.org/index.php/revista/num17/agora/pirateria-maritima-crimen-internacional-galimatias-nacional>.

— *Piratería, terrorismo y seguridad en la navegación*, ponencia en el Curso de Verano 2011 sobre la Seguridad Marítima y la Piratería, organizado en Cuenca por la Universidad de Castilla-La Mancha bajo la dirección de José Luis Rodríguez-Villasante y Francisco Javier de León Villalba.