



Asamblea General

Distr. general
22 de marzo de 2023
Español
Original: francés

Comisión de Derecho Internacional

74º período de sesiones

Ginebra, 24 de abril a 2 de junio y

3 de julio a 4 de agosto de 2023

Primer informe sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar Yacouba Cissé, Relator Especial*

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	4
A. Algunos datos históricos sobre la piratería	4
B. Estadísticas sobre piratería y robo a mano armada en el mar por regiones	6
C. Costos socioeconómicos de la piratería y el robo a mano armada en el mar	8
D. <i>Modus operandi</i> en los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar	10
E. Derecho aplicable a la piratería y al robo a mano armada en el mar	13
F. Carencias del régimen jurídico internacional aplicable	19
G. Reacciones de los Estados en la Sexta Comisión	24
H. Enfoque metodológico	28

* El Relator Especial desea expresar su infinita gratitud a los codirectores de la Oficina de Asistencia Jurídica Internacional de la Universidad de Sherbrooke, los profesores Geneviève Dufour y David Pavot; y a Valériane Thool, doctoranda, que supervisó este proyecto de investigación. Extiende su sincero agradecimiento a los estudiantes de la Universidad de Sherbrooke que han contribuido a la investigación y al análisis de documentos para redactar el presente informe, a saber: Gabrièle Lavallée, Louise Robilliard, Oumayma Anis, Zacharie Besbiss, Comlan N'Soukpoé Eli-Elie, Alexandra Devouge, Nourimane El Ouahdani, Olga Elegbe, Marie Feraud, Marie-Alexandre Forest, Sasha Fortin-Ballay, Claire Hugonenc, Laurence Labonté, Julie Midoux, Pierre-Luc Morin, Nattacha Niyukuri, Maéva Obiang Ndong, Sakhena Phath, Bénédicte Philippe, Djovanny Pierre, Sergiu Savciuc, Ioan Christian Seni, Marc-Antoine Sirois y Akim Souley Gonda. El Relator Especial expresa asimismo su reconocimiento a Pierre Cloutier de Repentigny, de la Universidad de Carleton (Ottawa), a Bhavnish Kaur Chhabda, de la Universidad Nacional de Derecho de Gujarat (India); y a You Chu.



II.	La piratería y el robo a mano armada en el mar en África	29
A.	La práctica legislativa y judicial	29
1.	La práctica legislativa	29
2.	La práctica judicial	39
B.	El enfoque del juez penal en materia de interpretación del artículo 101, aplicación de las penas e interpretación del principio de jurisdicción universal y/o nacional	53
1.	El juez y la interpretación del artículo 101	53
2.	El juez, la aplicación de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional	54
III.	La piratería y el robo a mano armada en el mar en Asia	55
A.	La práctica legislativa y judicial	55
1.	La práctica legislativa	55
2.	La práctica judicial	62
B.	El enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de la jurisdicción universal y nacional	66
1.	El juez y la interpretación del artículo 101	66
2.	El juez, la ejecución de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional	67
IV.	La piratería y el robo a mano armada en el mar en América y el Caribe	69
A.	La práctica legislativa y judicial	69
1.	La práctica legislativa	69
2.	La práctica judicial	75
B.	El enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de la jurisdicción universal y nacional	76
1.	El juez y la interpretación del artículo 101	76
2.	El juez, la ejecución de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional	77
V.	La piratería y el robo a mano armada en el mar en Europa	80
A.	La práctica legislativa y judicial	80
1.	La práctica legislativa	80
2.	La práctica judicial	90
B.	Enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de competencia universal y nacional	98
1.	El juez y la interpretación del artículo 101	98
2.	El juez, la aplicación de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional	99

VI.	Piratería y robo a mano armada en el mar en Oceanía	103
A.	La práctica legislativa	103
1.	Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar	103
2.	Medidas de prevención y represión	105
B.	La práctica judicial	106
VII.	Conclusión	107
VIII.	Proyectos de artículo	110

I. Introducción

A. Algunos datos históricos sobre la piratería

1. El término “pirata” procede del latín *pirata*, que a su vez viene del griego *peirates*, cuya raíz procede del verbo griego *peiran*¹, que significa “atacar o intentar atacar”. Así pues, el pirata se dedica a vigilar las costas y el horizonte, atacar a las embarcaciones en su travesía y apoderarse de los bienes que haya a bordo o tomar como rehenes a las personas que encuentren en la embarcación, con objeto de exigir rescates. Antiguamente, los piratas tenían incluso su propia bandera, que recibía el nombre de “pabellón negro”². Eran llamados de muy diversas formas, como bandoleros, ladrones de los mares, filibusteros, forbantes, mercenarios, bandidos de los mares, pueblos salvajes, corsarios, bárbaros, rufianes, bucaneros, berberiscos, lobos de mar, perros del mar, proscritos o, desde una perspectiva más humana, príncipes del mar. Han estado presentes a lo largo de la historia de la humanidad, desde la Antigüedad hasta la Edad Moderna, pasando por la Edad Media. Las grandes ciudades antiguas y medievales, así como las grandes potencias marítimas de la época moderna, han desarrollado estrategias militares para prevenir y reprimir los actos de piratería marítima. No obstante, paradójicamente, en la edad de oro de la piratería, que se sitúa en el siglo XVII, los Estados la utilizaron para establecer o consolidar su poderío económico y militar, en algunas ocasiones reprimiéndola y en otras sirviéndose de ella. En el “siglo V a. C., Atenas [...] establece colonos [...] que consolidan su imperio marítimo y protegen su comercio”³ de los piratas. Esta situación planteaba el consabido dilema entre, por un lado, reprobado y proscrito la piratería o, por otro, legalizarla con la denominación de “corso” o “guerra de corso”, de tal modo que esta actividad se ejerciera sobre la base de un contrato denominado “patente de corso” y constituyera una suerte de piratería autorizada por los Estados en represalia contra los Estados enemigos.

2. Según las épocas y las regiones, la piratería podía ser una profesión, bien por causa de la pobreza o bien porque el pirata heredase esta condición. Así, la historia de la piratería en Somalia está ligada a la pobreza provocada por la práctica desaparición de las actividades pesqueras a las que se dedicaban los somalíes, que regresaban a casa con las redes vacías. La historia de la piratería muestra también que “cuando [...] escasea el pescado, [...] el pescador se hace pirata”⁴. Sin embargo, hubo ciudades de la Antigüedad y determinados Estados modernos que florecieron gracias a la piratería marítima, delito que benefició a las ciudades mercantiles⁵ y a los Estados esclavistas⁶. Para reprimir este delito, quienes lo han sufrido han librado contra los piratas una guerra que no ha sido declarada formalmente, como exigen las leyes de la guerra. A propósito de los piratas, Cicerón afirmó que “las leyes de la guerra no se aplican” a ellos⁷. Ya en el año 1400 se vio cómo, gracias a una operación combinada de las flotas de Bremen y Hamburgo, se logró acabar con los piratas de la isla de Gotland⁸.

3. La piratería marítima se considera el primer delito internacional consagrado como tal con arreglo al derecho de gentes, es decir, un delito de derecho internacional

¹ J. Ayto, *Word Origins: The Hidden Histories of English Words from A to Z*, 2ª ed., Londres, A&C Black, 2005, pág. 379.

² Véase P. Jacquín, *Sous le pavillon noir : Pirates et flibustiers*, París, Gallimard, 1988.

³ *Ibid.*, pág. 15.

⁴ *Ibid.*, pág. 96.

⁵ *Ibid.*, págs. 26, 36 y 37.

⁶ *Ibid.*, pág. 26.

⁷ D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous, le pirate contre les nations*, París, Éditions du Seuil, 2010, pág. 120.

⁸ Jacquín, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), pág. 35.

público. Se percibe al pirata como enemigo del género humano, al tiempo que se considera la piratería una de las profesiones más antiguas del mundo. Se ha dicho que es tan antigua como la propia navegación marítima⁹. Del siglo IV al XIV, existió lo que se ha dado en llamar “derecho del mar” bizantino, que se resumía en “una firme condena del corso y la piratería, considerados actos de bandolerismo”¹⁰. Las sanciones reservadas a los piratas en aquella época consistían en que sus andanzas acabasen “en el puente de un navío o colgando de una cuerda frente al mar”¹¹, es decir, con el ahorcamiento o la decapitación. El pirata era, pues, castigado por los Estados, individual o colectivamente. Las primeras ocasiones en que se aplicó la jurisdicción universal se remontan a la gran ofensiva romana contra los piratas en el siglo I a. C., cuando, en el año 67 a. C., se promulgó una ley que otorgaba al general Pompeyo poder absoluto sobre todo el Mediterráneo, lo que le permitió limpiar este mar de piratas¹². Por otra parte, el Estado griego de Corinto fue el primero en reprimir la piratería para ayudar a los mercaderes. Se considera probado que gracias a la coalición internacional creada por Alejandro Magno se puso freno a la piratería. La crucifixión de piratas por parte de Julio César, la ley de lucha contra la piratería conocida como Ley Gabinia, promulgada por Aulo Gabinio, en la que se declaraba a los piratas *hostes gentium* (enemigo común de toda la humanidad), o el Decreto del Rey de Francia de 5 de septiembre de 1718, en virtud del cual se imponía la pena de muerte a los piratas, han sido formas de castigar este delito en distintos períodos de la historia.

4. Tanto en el pasado como en la actualidad, la navegación ha sido un elemento central en la riqueza de las naciones y los pueblos, ya que gracias a ella se desplaza casi el 90 % de las mercancías¹³; sin embargo, sufre las peores formas de inseguridad, entre las que destaca como la más violenta y mortífera la piratería marítima, que ha hecho y hace estragos en todos los mares del mundo. Como afirmaba Philippe Jacquín, “[l]a fortuna recorre los mares y los piratas la persiguen”¹⁴. Las últimas décadas han demostrado, en lugares como las costas de Somalia, Asia Sudoriental o el golfo de Guinea, que este tipo de delincuencia trasciende el tiempo y que a un período de calma o aparente erradicación le sigue otro de resurgimiento. La piratería marítima ya no puede considerarse una reliquia del pasado. Se trata de una forma de delincuencia antigua, sí, pero que reaparece una y otra vez adoptando nuevas formas, que, además, son cada vez más violentas, ya que los piratas modernos están mejor organizados y distan mucho de ser aventureros del mar. Están mejor equipados y más fuertemente armados¹⁵, operan como verdaderas órdenes profesionales que conocen la geografía de los mares y océanos y, no cabe duda, también el derecho internacional en el que se prevé el régimen sancionador que les es aplicable. Habida cuenta de los datos estadísticos sobre actos de piratería y robo a mano armada en el mar en los

⁹ J. G. Dalton, J. A. Roach y J. Daley, “Introductory note to United Nations Security Council: piracy and armed robbery at sea - resolutions 1816, 1846 & 1851”, *International Legal Materials*, vol. 48 (2009), págs. 129 a 132, en especial pág. 129; y A. P. Rubin, “The law of piracy”, *Denver Journal of International Law & Policy*, vol. 15, núm. 2 (1987), págs. 173 a 233.

¹⁰ Jacquín, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), pág. 26.

¹¹ *Ibid.*, pág. 48.

¹² *Histoire & civilisations*, núm. 84 (junio de 2022), pág. 41.

¹³ Centro de conocimientos marítimos de la Organización Marítima Internacional: “International Shipping facts and figures - information resources on trade, safety, security, environment”, 6 de marzo de 2012, pág. 7.

¹⁴ Jacquín, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), pág. 37.

¹⁵ J. C. Bulkeley, “Regional cooperation on maritime piracy: A prelude to greater multilateralism in Asia?” *Journal of Public and International Affairs*, vol. 14 (2003), pág. 3; M. Okano, “Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia”, *Japanese Yearbook of International Law*, vol. 53 (2010), págs. 178 a 201, en especial págs. 179 a 181; e Y. M. Dutton, “Maritime piracy and the impunity gap: insufficient national laws or a lack of political will?”, *Tulane Law Review*, vol. 86 (2012), págs. 1111 a 1162, en especial págs. 1127 a 1130.

últimos 10 años, Patricia W. Birnie nos recuerda acertadamente a este respecto que la piratería “se ha adaptado a las modernas innovaciones de carácter técnico, político, económico y social, y sigue existiendo, pero adoptando nuevas formas que únicamente podremos eliminar usando nuevos medios”¹⁶.

B. Estadísticas sobre piratería y robo a mano armada en el mar por regiones

5. Según el Maritime Information Cooperation and Awareness Center (MICA Center), no se han detectado incidentes de piratería en la región de Europa. En todas las demás regiones, sin embargo, se han registrado actos de piratería y robo a mano armada en el mar. En general, no se trata de simples infracciones cometidas en el mar, sino de delitos graves a consecuencia de los cuales mueren personas y otras resultan gravemente heridas. Los datos estadísticos ofrecidos, desglosados por períodos de tiempo, se refieren a incidentes de los que se tiene constancia, si bien se entiende que no todos los actos de piratería o robo a mano armada se notifican.

6. La nueva geopolítica de los mares y océanos ha provocado un fenómeno de deslocalización de la piratería de una región a otra en función de la importancia del tráfico marítimo y de la facilidad que los piratas tengan para actuar, tanto en el mar como en tierra. Así, se ha podido constatar que la piratería moderna ha abandonado el Caribe como escenario predilecto y se ha decantado por otros mares, que se encuentran en el centro de los principales retos geopolíticos contemporáneos. “En la actualidad, las principales zonas de riesgo se concentran en torno al golfo de Guinea, el golfo de Adén, el océano Índico, el estrecho de Malaca y el sur del mar de China Meridional”¹⁷.

7. Siguen cometiéndose delitos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar en diversas regiones del mundo, si bien se ha constatado un descenso notable en el número de casos. Por ejemplo, en 2016 y 2017 se registraron 366 incidentes de piratería y bandolerismo, frente a los 380 de 2018. Sin embargo, a partir de ese momento el MICA Center observa un descenso, ya que en 2020 se registraron 375 actos de piratería y robo a mano armada en el mar¹⁸ y en 2021 se alcanzó la cifra de 317 casos, es decir, la más baja de los últimos 13 años, lo que supone un descenso del 15 % en comparación con 2020¹⁹. No obstante, estas estadísticas deben analizarse en el contexto de la pandemia mundial de enfermedad por coronavirus (COVID-19), que provocó una prolongada interrupción en la cadena logística y de transporte marítimo internacional.

8. Cabe recordar que, a escala mundial, el punto álgido de los actos de piratería se alcanzó entre 2008 y 2012, período en que prácticamente se asistió a una *piraticum bellum*, una suerte de guerra contra los piratas, cuando una coalición internacional de Estados, formada en particular por las grandes potencias navales, puso en marcha un dispositivo militar sin precedentes, lo que contribuyó a un descenso notable del número de casos de piratería marítima en el mundo en 2021. Este descenso se debió en gran medida a que allí donde las naciones se movilizaron contra el azote de la piratería, este fenómeno, si bien no desapareció por completo, sí disminuyó considerablemente tanto en número como en intensidad. Los diez accesos marítimos

¹⁶ Citada en Heller-Roazen, *L'ennemi de tous: le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 28.

¹⁷ Véase “La piraterie moderne, d’une mer à l’autre”, *Carto, Le Monde en cartes*, núm. 41 (mayo-junio de 2017), *Géopolitique et Mondialisation: le retour des frontières*, pág. 41 [sin cursiva en el original].

¹⁸ Véase MICA Center, *Rapport annuel 2020 : piraterie et brigandage maritimes dans le monde*.

¹⁹ Véase MICA Center, *Rapport annuel 2021 : sûreté des espaces maritimes*.

más afectados por la piratería en 2021 fueron los del arco de las Antillas, el estrecho de Singapur, el Perú, Filipinas, el Yemen, Santo Tomé y Príncipe, Nigeria, el Ecuador, Panamá y Ghana, según datos del MICA Center. Por otra parte, los datos recogidos por este centro muestran que el delito de piratería ha disminuido considerablemente en las regiones de Oceanía, América Latina y el Caribe. Se observa la misma tendencia a la baja en África Occidental²⁰, donde el número de ataques ha pasado de 80 en 2016 a 41 en 2021. En cambio, en África Oriental se ha registrado una tendencia al alza: se ha pasado de 2 casos de piratería en 2016 a 18 ataques en 2021. Durante ese año, se registraron incidentes de piratería marítima o de bandolerismo en fondeaderos en los siguientes Estados ribereños del golfo de Guinea: Angola, Benin, Camerún, Congo, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Liberia, Nigeria, República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe. En 2020, en la misma región del golfo de Guinea, según las estadísticas del Baltic and International Maritime Council, 135 marinos fueron secuestrados en todo el mundo, y el 95 % de los ataques tuvieron lugar en esta región, en particular en el delta del Níger, en Nigeria, zona que ha sido el centro neurálgico de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea.

9. Asia, que sigue siendo una zona crítica en lo que a piratería se refiere, ha experimentado un descenso notable en el número de ataques, pasando de 54 casos en 2016 a 11 casos en 2021. Según el informe publicado en 2022 por el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia²¹, no se registró ningún caso de piratería durante el período comprendido entre enero y junio de ese año. Por el contrario, se denunciaron 42 incidentes de robo a mano armada contra buques, 40 de ellos consumados y 2 tentativas. Si bien en Europa no hay constancia de ningún caso de piratería y robo a mano armada en el mar en 2021, esta región se enfrenta a otras formas de delincuencia marítima, como la trata de personas, la inmigración ilegal por vía marítima o el tráfico de estupefacientes y armas por vía marítima, concretamente a través del mar Mediterráneo.

10. En América y en el mar del Caribe, en 2021 se registraron 131 incidentes de piratería y bandolerismo, que, por lo general, consistieron en robos en yates fondeados, relacionados con el narcotráfico²². Varios Estados se vieron afectados por estos incidentes, a saber, el Brasil, Chile, Colombia, el Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Panamá y el Perú.

11. En el océano Índico²³ se constataron 30 incidentes de piratería marítima y bandolerismo en fondeaderos. Los Estados ribereños más afectados fueron la India, Mozambique, Omán y el Yemen.

12. En Asia Sudoriental²⁴ se produjeron 86 incidentes en 2021, 51 de ellos solo en el estrecho de Singapur, lo que refleja un incremento del bandolerismo en esta zona. En el estrecho de Malaca, con el que limitan los Estados ribereños de Indonesia, Filipinas y Malasia, se constató un acusado descenso del número de casos de piratería y bandolerismo. En general, los incidentes registrados fueron robos en fondeaderos o en muelles.

²⁰ *Ibid.*, pág. 14.

²¹ Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, *Annual Report 2022: Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, pág. 4.

²² MICA Center, *Rapport annuel 2021* (véase la nota 19 *supra*), pág. 36.

²³ *Ibid.*, pág. 50.

²⁴ *Ibid.*, págs. 62 a 64, donde “se constata un incremento del 32 % en los incidentes en los que se produce un enfrentamiento con la tripulación o hay presencia de armas, en particular en el extremo oriental del Dispositivo de Separación del Tráfico del estrecho de Singapur”.

13. La tendencia a la baja en la piratería moderna no debe ocultar otros fenómenos directamente derivados de ella, como la “narcopiratería”, que se observa sobre todo en las regiones de América y el Caribe. En 2021, el MICA Center registró 131 casos de piratería y robo a mano armada en el mar²⁵ en esta región.

14. En cuanto a la región del océano Índico, se produjeron 30 casos de piratería y robo a mano armada en el mar²⁶. A pesar del número limitado de ataques en esta región, el MICA Center alerta de que se sigue informando de abordajes irregulares en el mar y de que el riesgo de robo a mano armada en el mar continúa siendo elevado²⁷.

15. También se ha observado un notable descenso en el golfo de Guinea, región especialmente afectada por la piratería en el último decenio. Ello puede deberse, entre otros factores, a las diversas medidas aplicadas en la región para combatir este tipo de delitos en el mar. De hecho, sigue observándose una tendencia a la baja en esta región, en la que tan solo se han registrado 52 incidentes de piratería y bandolerismo en 2021²⁸.

16. En cuanto a la región de Asia, en 2021 se registró el mayor número de ataques desde 2015. El número de incidentes en Asia Sudoriental muestra que algunas zonas de la región siguen siendo lugares predilectos de bandidos y piratas. De los 96 incidentes registrados en 2020, más de la mitad de los ataques, esto es, 50, se produjeron en los estrechos de Singapur y Malaca, donde los piratas aprovecharon la situación geográfica para abordar buques y robar sus equipos²⁹.

17. Tanto en esta región como en las otras, los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar acarrearán importantes costos socioeconómicos tanto para los Estados como para la industria marítima en su conjunto.

C. Costos socioeconómicos de la piratería y el robo a mano armada en el mar

18. En lo que se refiere a los costos económicos y sociales de la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar, las estadísticas son sumamente alarmantes, dada la importancia de la economía del transporte marítimo para el desarrollo de las naciones. De hecho, el 90 % del comercio mundial transita por rutas marítimas, muchas de las cuales están amenazadas por la piratería. Los actos de piratería y robo armado en el mar a menudo van acompañados de muchos otros actos ilícitos conexos, como el terrorismo marítimo³⁰, la corrupción, el blanqueo de dinero, la vulneración del derecho internacional de los derechos humanos, la pesca ilegal, el vertido ilícito de desechos y sustancias tóxicas en los mares y océanos, la trata de personas y el tráfico de drogas³¹, entre otros.

19. La piratería marítima se dirige generalmente contra buques privados y buques de propiedad estatal utilizados con fines comerciales y causa perjuicios importantes

²⁵ *Ibid.*, pág. 36.

²⁶ *Ibid.*, pág. 50.

²⁷ *Ibid.*, pág. 52.

²⁸ *Ibid.*, pág. 21.

²⁹ MICA Center, *Rapport annuel 2020* (véase la nota 18 *supra*), pág. 52.

³⁰ Monica Pathak, “Maritime violence, piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor Review of Legal and Social Issues*, vol. 20 (2005), págs. 65 a 79.

³¹ Hugh R. Williamson, “New thinking in the fight against marine piracy: financing and plunder pre-empting piracy before prevention becomes necessary”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 46 (2013), págs. 335 a 354; y S. Whitman y C. Suarez, “Dalhousie Marine Piracy Project: The root causes and true costs of marine piracy”, *Marine Affairs Program Technical Report*, núm. 1 (2012).

a los agentes privados de la industria marítima³². Además, los tripulantes de los buques atacados corren el riesgo de permanecer secuestrados durante prolongados períodos de tiempo³³. En ocasiones resultan gravemente heridos o son asesinados con violencia y arrojados por la borda. Los propietarios de buques están expuestos al pago de rescates elevados³⁴ para que los piratas liberen a la tripulación, la carga y el buque. Las compañías de seguros marítimos, que por lo general son clubes de protección e indemnización, deben tener en cuenta los riesgos derivados de la piratería y el robo a mano armada en el mar antes de celebrar contratos de seguros marítimos con los transportistas y cargadores. El cálculo de estos riesgos se refleja en cláusulas específicas en los contratos, lo que encarece el costo total del transporte marítimo³⁵. Una solución que se ha considerado apropiada para atajar este problema ha sido colaborar con empresas privadas en la lucha contra la piratería, a pesar de la controversia de que son objeto esa estrategia y su fundamentación jurídica en derecho internacional.

20. Las repercusiones de la piratería y el robo a mano armada en el mar en términos humanos y económicos distan mucho de ser insignificantes. En 2010, el 26 % de las víctimas de la piratería fueron tomadas como rehenes, lo que representa 1.181 personas de un total de 4.185 víctimas, y el 59 % de los rehenes fueron sometidos a elevados niveles de violencia³⁶. Se calcula que solo en Somalia el costo económico de la piratería osciló entre 1.000 y 16.000 millones de dólares de los Estados Unidos, debido a un mayor gasto de combustible provocado por los cambios de ruta, al encarecimiento de las primas de seguros en 20.000 dólares por trayecto, a la menor disponibilidad de petroleros y al incremento de las tarifas de fletamento³⁷. A esto hay que sumar los cuantiosos rescates pagados por los armadores a los piratas, que van de 500.000 a 5,5 millones de dólares. Por ejemplo, solo en el golfo de Adén la piratería supuso un desembolso total de 160 millones de dólares³⁸. Por otra parte, se estima que diez secuestros de buques supusieron una reducción de aproximadamente un 11 % de las exportaciones entre Asia y Europa, lo que representó un costo de 28.000 millones de dólares³⁹. En cuanto a los buques pesqueros, sufren una cantidad importante de ataques de piratas, generalmente para robar capturas y equipos valiosos, lo que supone gastos por valor de miles de dólares por embarcación y de millones de dólares por cada región afectada⁴⁰. Por último, se calcula que el costo anual de las medidas de seguridad adoptadas por las armadas de la Unión Europea y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) para combatir este fenómeno asciende a 1.150 millones de dólares, mientras que las medidas de lucha contra la

³² S.-A. Mildner y F. Groß, "Piracy and world trade: the economic costs", en Stefan Mair (ed.), *Piracy And Maritime Security: Regional Characteristics And Political, Military, Legal And Economic Implications*, Berlín, Stiftung Wissenschaft und Politik, 2011, págs. 20 a 33, en especial págs. 26 a 28.

³³ *Ibid.*, pág. 12.

³⁴ C. P. Hallwood y T. J. Miceli, *Maritime Piracy and Its Control: An Economic Analysis*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2015, págs. 5 y 6.

³⁵ Véase R. Wright, "Piracy set to escalate shipping costs", *Financial Times*, 20 de noviembre de 2008; y C. M. Douse, "Combating risk on the high sea: an analysis of the effects of modern piratical acts on the marine insurance industry", *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 35 (2010), págs. 267 a 292, en especial págs. 278 a 281.

³⁶ T. C. Skaanild, "Piracy: armed robbery, kidnapping, torture and murder at sea", en M. Q. Mejia, C. Kojima y M. Sawyer (eds.), *Piracy at Sea*, Nueva York, Springer, 2013, págs. 23 a 30, en especial pág. 24; Hallwood y Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (véase la nota 34 *supra*), pág. 4; y Whitman y Suarez, "Dalhousie Marine Piracy Project" (véase la nota 31 *supra*), pág. 70.

³⁷ Hallwood y Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (véase la nota 34 *supra*), pág. 5.

³⁸ *Ibid.*, págs. 5 y 6; véase también Whitman y Suarez, "Dalhousie Marine Piracy Project" (nota 31 *supra*), pág. 57.

³⁹ Hallwood y Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (véase la nota 34 *supra*), pág. 58.

⁴⁰ Whitman y Suarez, "Dalhousie Marine Piracy Project" (véase la nota 31 *supra*), págs. 59 a 61.

piratería de carácter privado tiene un costo de 4.700 millones de dólares⁴¹. Las medidas preventivas y represivas aplicadas por los Estados a escala nacional, regional y multilateral tienen un marcado carácter disuasorio, lo que lleva a los piratas a adaptar su *modus operandi* a las estrategias destinadas a capturarlos y sancionarlos.

D. *Modus operandi* en los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar

21. El *modus operandi* de la piratería y el robo a mano armada en el mar puede ilustrarse con la descripción que, dos siglos atrás, hizo el capitán Henry Keppel, el gran cazador de piratas orientales en el siglo XIX: “[S]urgieron los piratas donde hay un nido de islas que ofrezcan caletas, bajíos, farallones, rocas y arrecifes; en suma: facilidades para espiar, para atacar por sorpresa y para escapar”⁴², buscando siempre protegerse de la persecución y el castigo. En otras palabras, el pirata aguerrido conoce la geografía de los océanos y los mares. Sabe utilizar las cartas náuticas. Seguramente sabe aprovechar las lagunas del derecho marítimo internacional para actuar y prosperar gracias a los botines obtenidos entre la espuma de los mares y océanos. Los piratas suelen atacar por la noche a buques de gran tamaño, que tienen dificultades para maniobrar y no pueden alcanzar altas velocidades, especialmente cuando navegan por lugares como zonas insulares, archipiélagos, mares cerrados o semicerrados o estrechos. Si actúan en la alta mar es porque de este modo el escenario del crimen es tan vasto que pueden actuar con total tranquilidad e impunidad, lejos de las miradas indiscretas de otras embarcaciones, y evitar posibles persecuciones. La velocidad y la rapidez son, entre otras, las cualidades de los piratas aguerridos. El momento elegido, preferiblemente la noche, es su principal aliado.

22. Ante la gravedad de los actos de piratería marítima, el Consejo de Seguridad, actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, ha adoptado diversas resoluciones⁴³ que se refieren específicamente a los actos de piratería cometidos frente a las costas de Somalia y en el golfo de Guinea. Otras regiones, como el golfo de Adén, los estrechos de Malaca y Singapur y el mar del Caribe, también se han visto afectadas por la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Desde 2008, las resoluciones del Consejo de Seguridad han autorizado a los Estados que cooperan con el Gobierno de Somalia a usar legítimamente todos los medios necesarios para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en esta zona. Estas resoluciones han permitido a los Estados intervenir en aguas territoriales somalíes para perseguir, interceptar, apresar y detener a los piratas para juzgarlos y sancionarlos⁴⁴. La piratería frente a las costas de Somalia no ha hecho sino poner de manifiesto el oportunismo de las intervenciones militares autorizadas por el Consejo de Seguridad, en tanto en cuanto “únicamente se ponen en marcha los

⁴¹ Hallwood y Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (véase la nota 34 *supra*), pág. 6.

⁴² Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Payot, París, 1978, pág.13.

⁴³ Resoluciones 1814 (2008), de 15 de mayo de 2008; 1816 (2008), de 2 de junio de 2008; 1838 (2008), de 7 de octubre de 2008; 1844 (2008), de 20 de noviembre de 2008; 1846 (2008), de 2 de diciembre de 2008; 1851 (2008), de 16 de diciembre de 2008; 1897 (2009), de 30 de noviembre de 2009; 1918 (2010), de 27 de abril de 2010; 1950 (2010), de 23 de noviembre de 2010; 1976 (2011), de 11 de abril de 2011; 2015 (2011), de 24 de octubre de 2011; 2018 (2011), de 31 de octubre de 2011; 2020 (2011), de 22 de noviembre de 2011; 2039 (2012), de 29 de febrero de 2012; 2077 (2012), de 21 de noviembre de 2012; 2125 (2013), de 18 de noviembre de 2013; 2184 (2014), de 12 de noviembre de 2014; 2246 (2015), de 10 de noviembre de 2015; 2316 (2016), de 9 de noviembre de 2016; 2383 (2017), de 7 de noviembre de 2017; 2442 (2018), de 6 de noviembre de 2018; 2500 (2019), de 4 de diciembre de 2019; 2554 (2020), de 4 de diciembre de 2020; y 2608 (2021), de 3 de diciembre de 2021.

⁴⁴ T. Walker y D. Reva: “La piraterie somalienne est-elle enfin sous contrôle ?”, Institute for Security Studies (ISS), 21 de abril de 2022.

esfuerzos internacionales cuando la situación alcanza un nivel crítico al ser difundida por la prensa y la televisión”⁴⁵.

23. Desde 2008, casi todas las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad se han venido renovando sistemáticamente cada año hasta marzo de 2022. Desde entonces, el Consejo de Seguridad no ha vuelto a prorrogar la autorización concedida a los buques extranjeros que cooperan con el Gobierno de Somalia en la lucha contra la piratería, ya que no se ha informado de ataques de este tipo en los últimos cuatro años⁴⁶. No obstante, esto no significa que las fuerzas de intervención se hayan retirado de forma total y definitiva, ya que “estos buques y aeronaves podrán seguir luchando contra la piratería en aguas internacionales, pero sin entrar en el espacio aéreo de Somalia ni en sus aguas nacionales”⁴⁷. El Consejo de Seguridad prorrogó en 2019 y 2020⁴⁸ las autorizaciones concedidas a los Estados y organizaciones regionales que cooperaban con las autoridades somalíes en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia. En cambio, en diciembre de 2021 optó por proceder a una prórroga técnica de tres meses, a fin de “permitir una transición a un marco bilateral de cooperación marítima”, con objeto de ayudar a Somalia a mantener los logros alcanzados en los últimos 15 años⁴⁹.

24. Además, el 3 de noviembre de 2021, el Secretario General de las Naciones Unidas presentó, en aplicación de la resolución 2554 (2020) del Consejo de Seguridad, un informe sobre la situación con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia. En él, subrayaba que la continua ausencia de ataques de piratería demostraba la eficacia de las medidas aplicadas por el Gobierno Federal de Somalia, el sector del transporte marítimo y la comunidad internacional, en particular a través del Consejo de Seguridad y las fuerzas navales⁵⁰ de la coalición internacional. Además de las resoluciones del Consejo de Seguridad, que se analizarán en profundidad en el segundo informe del Relator Especial, existen asimismo numerosos tratados e instrumentos internacionales, de carácter regional, subregional y multilateral, como el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia⁵¹, celebrado en 2004, en el que originalmente fueron partes 16 países asiáticos⁵². Posteriormente se adhirieron al Acuerdo cinco Estados europeos, a saber, Alemania, Dinamarca, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y dos Estados no europeos, los Estados Unidos de América y Australia. Entre ellos, muchos han aprobado legislación nacional⁵³ en materia de piratería marítima, lo que ha dado lugar

⁴⁵ A.-A. Flagel : “Le renouveau de la piraterie internationale”, tesis doctoral, Universidad de Nueva Caledonia, 2013, pág. 30.

⁴⁶ *Le Figaro*, “Fin de l’autorisation de l’ONU de lutter contre la piraterie dans les eaux somaliennes”, 11 de marzo de 2022.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Resoluciones 2500 (2019), de 4 de diciembre de 2019, y 2554 (2020), de 4 de diciembre de 2020.

⁴⁹ Naciones Unidas, “Le Conseil de sécurité reconduit pour trois mois les autorisations accordées à la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes”, 3 de diciembre de 2021.

⁵⁰ S/2021/920, pág. 65.

⁵¹ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2398, núm. 43302, pág. 199. Véase también Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, *Annual Report 2022* (nota 21 *supra*) y *Regional Guide 2 to Counter Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, marzo de 2022.

⁵² Véase B. Martin-Castex y G. Loonis-Quélen, “L’Organisation maritime internationale et la piraterie ou le vol à main armée en mer : le cas de la Somalie”, *Annuaire français de droit international*, vol. 54 (2008), págs. 77 a 117, en especial pág. 86. Ese Acuerdo fue adoptado por iniciativa del Japón y originalmente contó con los siguientes Estados parte: Bangladesh, Brunei Darussalam, Camboya, China, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Malasia, Myanmar, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Viet Nam.

⁵³ Véase División de las Naciones Unidas de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, *Piracy Under International Law*, 24 de mayo de 2012.

a una importante jurisprudencia y ha permitido reforzar los medios de prevención y represión de la piratería en determinadas regiones⁵⁴. Posteriormente, se han adoptado otros instrumentos de cooperación subregional para luchar contra la piratería, como el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada contra los Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti)⁵⁵. Este instrumento se inspira en gran medida en el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, que se adoptó en 2009 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional y que contó originalmente con nueve Estados partes, a saber, Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Maldivas, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia y el Yemen. En 2013, se adoptó en el Camerún un segundo código de conducta en la materia, el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central (Código de Conducta de Yaundé)⁵⁶, de aplicación en los países de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC). Estos acuerdos de cooperación regional y subregional se examinarán en mayor profundidad en el segundo informe del Relator Especial.

25. Actualmente la piratería marítima es una de las principales preocupaciones de la comunidad internacional en general, puesto que estos actos se cometen en todas las zonas marítimas y perjudican, en diverso grado, los intereses de todos los Estados del mundo, tanto costeros como sin litoral, además de que las empresas privadas del sector marítimo también se ven afectadas. La notable reducción en todo el mundo de los casos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar exige vigilancia, ya que este fenómeno ha demostrado tener un carácter cíclico, que hace que pueda resurgir en cualquier momento, cuando se den las condiciones adecuadas. Así pues, dista mucho de ser una reliquia del pasado, como insinuaba Philippe Gosse en los siguientes términos: “La época moderna parece haber acabado con la piratería [...]. Es probable que su desaparición sea definitiva. Es difícil imaginar que vuelva a aparecer el pirata, aun cuando toda nuestra civilización fuera destruida y el desorden constituyera la ley”⁵⁷. Este pronóstico no se ha hecho realidad, ya que la piratería y la delincuencia marítima siguen planteando problemas, en particular en el golfo de Guinea, donde, según un estudio, en el primer semestre de 2018, se cometieron más del 40 % de todos los actos de piratería denunciados en el mundo⁵⁸.

26. En la actualidad el delito de piratería marítima está resurgiendo a un ritmo sin precedentes en la historia, como ponen de manifiesto los actos de piratería cometidos en el océano Índico frente a las costas de Somalia, en el golfo de Guinea, en los estrechos de Singapur y Malaca, en la península arábiga, el mar del Caribe, el mar de Célebes, el mar de Java, el mar Amarillo, el mar de China Meridional y el golfo de

⁵⁴ *International Piracy on the High Seas: Hearing before the Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation of the Committee on Transportation and Infrastructure House of Representatives – One Hundred Eleventh Congress, First Session, 4 February 2009*, Washington D. C., United States Government Printing Office, 2009, declaración de Giles Noakes, disponible en www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-111hhrg47259/html/CHRG-111hhrg47259.htm.

⁵⁵ Hecho en Djibouti el 29 de enero de 2009. Véase Consejo de la Organización Marítima Internacional, documento C 102/14, anexo, documento adjunto núm. 1, anexo a la resolución núm. 1.

⁵⁶ Hecho en Yaundé el 25 de junio de 2013, en https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf.

⁵⁷ Gosse, *Historia de la piratería* (véase la nota 42 *supra*), pág. 350.

⁵⁸ Dinamarca, Ministerio de Relaciones Exteriores y otros, “Priority Paper for the Danish efforts to Combat Piracy and Other Types of Maritime Crime 2019-2022”, pág. 6.

Bengala⁵⁹, lo que confirma la idea de que “[e]l espacio se conjuga con los caprichos de la navegación para convertirse en el mejor aliado de los piratas”⁶⁰. Se entiende así por qué las regiones mencionadas son las más propicias para la comisión de actos de piratería marítima.

E. Derecho aplicable a la piratería y al robo a mano armada en el mar

27. “[P]iratas de la Antigüedad, corsarios de la Edad Media, filibusteros y bucaneros de la Edad Moderna, y probablemente muchas otras”⁶¹, estas son las estampas del pirata que han ido surgiendo a lo largo del tiempo y el espacio. En el pasado, antes de nuestra época, el derecho aplicable a la piratería era el derecho internacional consuetudinario. Así, la piratería, como delito de derecho internacional, se reprimió durante siglos con arreglo a las leyes y costumbres del mar, entre las que cabe destacar la norma consuetudinaria de la jurisdicción universal, que reconoce a todas las naciones competencia para perseguir, detener, juzgar y castigar a los piratas que encuentren en la alta mar. Según las épocas, este tipo de criminal ha sido calificado jurídicamente como “enemigo de la humanidad”, “enemigo de todos”, “enemigo común de todos” (*communis hostis omnium*), “enemigo del género humano” (*hostis humani generis*) o “criminal contra la humanidad”, a fin de justificar la jurisdicción universal de todos los Estados en lo relativo a su represión. El razonamiento filosófico que subyace a estos calificativos se resume en estas palabras de Daniel Heller-Roazen: “Habida cuenta de todo lo que comparten, los ciudadanos han contraído una deuda los unos con los otros”⁶², lo que significa que han de defenderse individual y colectivamente en caso de que los intereses colectivos se vean amenazados. Dado que el mar es un bien compartido o común (*res communis*), su protección es una responsabilidad compartida, tanto más cuanto que el pirata atenta contra la seguridad de todos, al atacar el libre comercio a través de la navegación marítima, que aporta bienes y riqueza a todas las naciones, incluidas aquellas que no tienen acceso a los mares y océanos.

28. Una de las normas consuetudinarias que se aplican a los océanos es la regla de la libertad de la alta mar, que siempre ha sido el único lugar en el que se ha perpetrado el delito de la piratería marítima. De hecho, ya en la segunda mitad del siglo XVII se situó la piratería en la alta mar⁶³. Podría incluso afirmarse que la alta mar y la piratería mantienen una especie de relación simbiótica que la labor de codificación no ha conseguido deshacer. En efecto, a pesar del desarrollo del derecho del mar y de la redistribución de los océanos y mares en varias zonas marítimas, el destino de la piratería parece estar ligado únicamente a la alta mar y no a otros lugares. Prueba de ello es que, en ese esfuerzo de desarrollo progresivo del derecho del mar, todo acto de piratería cometido en aguas territoriales, aguas interiores y aguas archipelágicas se califica de robo a mano armada en el mar. Esta recalificación de los hechos refleja la necesidad de completar o aclarar el derecho positivo.

29. Además, durante mucho tiempo las costumbres del mar han protegido este espacio internacional de toda apropiación privada por parte de los Estados. No cabe ejercer en él ninguna pretensión soberanista ni territorialista, puesto que se acepta que

⁵⁹ Hallwood y Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (véase la nota 34 *supra*), págs. 3 y 4; y Oficina Marítima Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January – 31 December 2018*, Londres, enero de 2019.

⁶⁰ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), pág. 50.

⁶¹ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 7.

⁶² *Ibid.*, pág. 13.

⁶³ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), pág. 81.

“[e]s inválida toda pretensión de poseer la alta mar, independientemente de si esta se basa en el descubrimiento, en la obtención de una bula papal, en el derecho de la guerra y la conquista o en la ocupación y prescripción”⁶⁴. Esas mismas costumbres del mar permitían asimismo que los buques de guerra persiguiesen a los piratas. Así, el Mediterráneo se convirtió en el *mare nostrum* de los romanos cuando el general Pompeyo y su ejército lograron librar a Roma de la piratería, en el año 67 a. C.⁶⁵. En el siglo XV, en Venecia, se luchó contra los piratas con buques de guerra⁶⁶. En 1400, gracias a “la operación combinada de las flotas de Bremen y Hamburgo, [...] se logró acabar con los piratas de la isla de Gotland”⁶⁷, en el mar Báltico. Entre 1608 y 1614, la Royal Navy, la armada inglesa, consiguió expulsar a los piratas hacia otros horizontes⁶⁸, mientras que los españoles armaban sistemáticamente sus buques para luchar con los piratas⁶⁹. Como recuerda Philippe Jacquin, “[e]n el siglo XVIII, el gran auge de las armadas, principalmente la inglesa, acabó rápidamente con la piratería”⁷⁰. En Asia, en el mar de China, hacia 1550, se apostaban soldados a bordo de los buques de guerra y se reforzaban las guarniciones⁷¹ con objeto de combatir a los piratas y, más adelante, “la campaña militar del gobernador Na Yen Cheng [...], escoltado por pesados juncos armados con cañones [...], echó a pique los barcos piratas”⁷².

30. El derecho internacional moderno aplicable a la prevención y represión de la piratería emana tanto del derecho internacional consuetudinario como del derecho convencional, en particular la Convención sobre la Alta Mar, de 1958⁷³, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982⁷⁴. No obstante, antes de la adopción de estos dos importantes instrumentos, cabe recordar los trabajos sobre la piratería publicados en 1932 por la Universidad de Harvard. Sobre la base de estos trabajos, la Comisión elaboró un proyecto de artículos sobre la piratería, que se retomaría en gran medida en la Convención sobre la Alta Mar, en sus artículos 14 a 23. En el artículo 15 de la Convención se define la piratería en los siguientes términos:

Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

- 1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
 - a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- 2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

⁶⁴ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 137.

⁶⁵ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (véase la nota 2 *supra*), págs. 22 y 23.

⁶⁶ *Ibid.*, pág. 29.

⁶⁷ *Ibid.*, pág. 35.

⁶⁸ *Ibid.*, pág. 54.

⁶⁹ *Ibid.*, pág. 73.

⁷⁰ *Ibid.*, pág. 93.

⁷¹ *Ibid.*, pág. 100.

⁷² *Ibid.*, pág. 102.

⁷³ Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 29 de abril de 1958), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, núm. 6465, pág. 11.

⁷⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 10 de diciembre de 1982), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1834, núm. 31363, pág. 3.

3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

31. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar retoma en gran medida las mismas disposiciones que la Convención sobre la Alta Mar. Por lo tanto, son de aplicación estas disposiciones codificadas, que constituyen el punto de partida para el examen del tema. Además, los aspectos que no se rigen directamente por estas disposiciones se analizarán sobre la base de otros instrumentos y de la práctica de los Estados, con el fin de, según proceda, proponer la codificación de las normas consuetudinarias emergentes, colocarse en la perspectiva del desarrollo progresivo del derecho internacional de la piratería de forma que resulte útil a los Estados o plantearse tanto la codificación como el desarrollo progresivo en un único instrumento jurídico.

32. El régimen jurídico de la piratería se enmarca en una serie de disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se trata fundamentalmente de los artículos 100 a 111, es decir, 12 artículos. A ellos se suman, mediante la técnica de las remisiones, otros artículos pertinentes que, si bien son específicos en su materia, remiten a la Parte de la Convención relativa al régimen jurídico de la alta mar. Por ejemplo, el artículo 58, relativo a los derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva, remite en su párrafo 2 a las disposiciones sobre la alta mar en los siguientes términos: “Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte”. Siempre que las medidas adoptadas por los Estados para prevenir y reprimir la piratería no sean en modo alguno incompatibles con el régimen jurídico de la zona económica exclusiva, deben aplicarse tanto en la alta mar como en la zona económica exclusiva. Dicho de otro modo, la piratería tiene lugar principalmente en la alta mar y, por extensión, en la zona económica exclusiva de 200 millas marinas, donde el Estado ribereño ejerce sus derechos soberanos sobre la base de la cláusula de no incompatibilidad que figura en el artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

33. Dado que jurídicamente se presupone que la piratería únicamente se comete en la alta mar, donde no puede ejercerse otra jurisdicción o competencia que la del Estado del pabellón, el derecho internacional no solo ha establecido el deber de cooperar en la represión de la piratería en toda la medida de lo posible⁷⁵, sino que también ha previsto la excepción de la jurisdicción universal al disponer lo siguiente:

Todo Estado puede apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata [...]. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse 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 fe⁷⁶.

Se aprecia que el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, si bien establece la jurisdicción universal, es en realidad tan solo una cláusula facultativa, que no impone a los Estados obligación alguna de perseguir o ejercer su jurisdicción respecto de actos de piratería cometidos en la alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Si se inicia la persecución de una embarcación pirata, esta se rige por procedimientos claramente establecidos en la Convención.

34. Así, la persecución de un buque solo puede ser realizada por un buque de guerra, un buque militar o un buque al servicio de un gobierno. En general, debe tratarse de

⁷⁵ *Ibid.*, art. 100.

⁷⁶ *Ibid.*, art. 105.

un buque de Estado o de un buque autorizado por un Estado para llevar a cabo determinadas misiones en el mar. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se especifica que solo “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” pueden ejercer el derecho de visita, de persecución y de apresamiento de buques por causa de piratería⁷⁷.

35. La visita del buque extranjero por un buque de guerra únicamente puede realizarse si este, en el ejercicio del derecho de visita⁷⁸, tiene un motivo razonable para sospechar que el buque, entre otros delitos, se dedica a la piratería⁷⁹. La disposición que exige que solo puedan ejercer el derecho de visita los buques de guerra se basa en la inmunidad de jurisdicción y de ejecución de la que gozan estos buques en virtud del derecho internacional. El “derecho de visita” puede entenderse como el derecho de abordar e inspeccionar un buque sospechoso de haber cometido infracciones que vulneren las leyes y los reglamentos del Estado ribereño y las normas del derecho internacional general o convencional. En su artículo 110, párrafo 1, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar especifica lo siguiente:

Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

a) Se dedica a la piratería;

[...]

En cuanto al “derecho de persecución”⁸⁰, se podrá ejercer en los casos en que las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. Sin embargo, para ejercer ese derecho, el Estado perseguidor debe respetar los procedimientos previstos a tal efecto⁸¹. En la Convención se especifica que “[e]l derecho de persecución solo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin”⁸². No obstante, no podrá invocarse la inmunidad de la que gozan los buques de guerra y, en general, los buques de Estado si estos se desvían del ejercicio de las misiones de soberanía o de servicio público que se les han encomendado o si las contravienen. Es el caso de los buques de guerra, buques de Estado o aeronaves de Estado cuya tripulación se haya amotinado y haya cometido los actos mencionados en el artículo 101 de la Convención⁸³. De conformidad con el derecho interno de cada Estado, estos buques podrán conservar o perder la nacionalidad o el pabellón del Estado que los haya concedido⁸⁴. En cuanto al apresamiento del buque o aeronave pirata, compete a cada Estado⁸⁵ ejercer o no el derecho de persecución en virtud de la jurisdicción universal. Perseguir al buque pirata no es una obligación, sino un derecho. Únicamente se podrá detener y apresar un buque por sospechas de piratería

⁷⁷ *Ibid.*, art. 107.

⁷⁸ *Ibid.*, art. 110.

⁷⁹ *Ibid.*, art. 110 a).

⁸⁰ *Ibid.*, art. 111.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² *Ibid.*, párr. 5.

⁸³ *Ibid.*, art. 102.

⁸⁴ *Ibid.*, art. 104.

⁸⁵ *Ibid.*, art. 105.

si el Estado perseguidor tiene motivos fundados para sospechar que esa embarcación se dedica a la piratería, so pena de incurrir en responsabilidad por apresamiento arbitrario en el que se ha causado algún perjuicio o daño al buque apresado⁸⁶.

36. Si bien, en general, muchas de las disposiciones en materia de piratería han suscitado interrogantes y controversias, han sido las relativas a su definición las que han dado lugar a los debates más acalorados y a interpretaciones contradictorias en lo que se refiere a la práctica legislativa y judicial de los Estados.

37. En este sentido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define el delito de piratería marítima codificando las normas consuetudinarias aplicables a este. Su artículo 101 dispone lo siguiente:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

38. Según esta definición, se entiende que, en virtud del derecho aplicable, la comisión del delito de piratería se localiza territorial o geográficamente en la alta mar, que se rige por el principio de la libertad de navegación. En la alta mar, la única autoridad que tiene jurisdicción sobre el buque es el Estado del pabellón, es decir, el Estado cuyo pabellón enarbola el buque o, lo que es lo mismo, el Estado que le ha concedido su nacionalidad. No obstante, el principio de la libertad de la alta mar está sujeto a ciertas excepciones a la ley del pabellón. Por ejemplo, en el caso de los actos de piratería cometidos en la alta mar, la ley del pabellón deja de ser de aplicación, ya que se reconoce que todos los Estados tienen competencia para perseguir y castigar los actos de piratería sobre la base de la jurisdicción universal. Desde el punto de vista jurídico, se entiende que el pirata comete los actos delictivos únicamente en la alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. No obstante, queda patente que este ya no se circunscribe a límites geográficos definidos en el mar, ya que se desplaza de la alta mar hacia las costas, actúa en las aguas interiores y en el mar territorial de los Estados ribereños, donde comete actos delictivos similares en todos los aspectos a los actos de piratería marítima definidos en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esto plantea la cuestión fundamental de la necesidad de aclarar la definición del concepto de piratería marítima y su necesaria distinción del delito de robo a mano armada en el mar. Este ejercicio de aclaración se basará en la práctica de los Estados, examinada desde el punto de vista legislativo y judicial, y con un enfoque regional.

39. Desde la óptica del derecho internacional, concretamente según las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por piratería marítima se entiende todo acto de violencia, detención o depredación

⁸⁶ *Ibid.*, art. 106.

cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado contra otro buque, incluidas las personas o bienes a bordo de él, en alta mar⁸⁷. En todo el mundo, de 194 Estados, 93 (es decir, el 48 %) no prevén una definición de la piratería marítima, frente a 101 (esto es, el 52 %) que sí lo hacen.

40. El derecho aplicable es tanto el derecho internacional general o convencional como el derecho interno de los Estados que hayan legislado sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Si bien el derecho internacional ha establecido los principios para la persecución y represión de los actos de piratería, ha dejado en manos de los Estados el ejercicio de su competencia en materia de penalización y represión. Por el momento, en gran medida se aplica a la piratería el derecho interno de los Estados, dado que actualmente no existen en el ámbito internacional mecanismos judiciales para juzgar los delitos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar. Aunque el derecho internacional ha definido la piratería, no ha determinado ni la naturaleza ni el contenido de las sanciones aplicables a los piratas. Así pues, son los tribunales penales nacionales, en todas las regiones afectadas por estos delitos, los que se han ocupado de aplicar la legislación nacional, en caso de existir, o las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que define el concepto de piratería, y de su artículo 105, que atribuye a los Estados la responsabilidad de perseguir y reprimir los actos de piratería.

41. En general, los jueces nacionales encargados de juzgar los casos de piratería y robo a mano armada en el mar han aplicado los grandes principios del derecho penal general, respetando tanto las normas de procedimiento penal como las disposiciones del código penal, y pronunciándose sobre, entre otras, las siguientes cuestiones: la impugnación de la competencia y la admisibilidad, la aplicación o no aplicación del principio de jurisdicción universal, la práctica de la prueba y su admisibilidad, así como la carga de la prueba, la existencia o ausencia de los elementos constitutivos del delito de piratería y el reconocimiento de esta como delito del derecho de gentes, que forma parte del *ius cogens*. Durante los juicios se han examinado cuestiones relacionadas con las investigaciones, la práctica de la prueba, los testimonios, la admisibilidad de las confesiones, el derecho de los piratas a tener acceso a la justicia y a un juicio imparcial, el castigo de la intención dolosa (*mens rea*), la imprescriptibilidad del delito de piratería, la conmutabilidad de las penas, los delitos múltiples vinculados con el delito principal de piratería, la fase de instrucción, la participación directa o indirecta y la complicidad. En cuanto a la tentativa, se considera un acto punible. En algunos casos, los jueces han tenido en cuenta circunstancias agravantes y atenuantes. Por último, en los distintos juicios se han planteado cuestiones relacionadas con la extradición, la remisión del procedimiento a terceros Estados, la aplicación del principio *aut dedere aut iudicare* o la asistencia judicial recíproca, entre otras.

42. Además de las cuestiones de procedimiento penal con arreglo al derecho interno, también se han planteado otras cuestiones de carácter sustantivo, tanto en la doctrina como en la jurisprudencia. Ejemplo de ello es la reafirmación por parte de los jueces del principio según el cual solo las fuerzas navales de los Estados pueden ejercer el derecho de persecución contra los piratas. También se ha planteado la cuestión, más controvertida, de si es lícita en virtud del derecho internacional la presencia de personal de empresas de seguridad privada a bordo de buques mercantes para protegerlos escoltándolos hasta el puerto de destino. Además, cuando se da una situación en la alta mar o en las aguas territoriales en la que se comete tanto el delito de piratería como el de robo a mano armada en el mar, la cuestión que se plantea es

⁸⁷ *Ibid.*, art. 101.

qué infracción debe incluirse en la acusación, habida cuenta de que la práctica de los Estados ofrece ejemplos de legislaciones que tipifican ambos delitos.

43. También se observa que los jueces aplican circunstancias agravantes y atenuantes. Por lo que se refiere a estas últimas, disponen del margen de maniobra suficiente para ajustar la pena prevista teniendo en cuenta consideraciones de índole humanitaria, intelectual y cultural en relación con las personas acusadas del delito de piratería. Con este espíritu, en algunos casos los jueces se han planteado conmutar la pena de muerte por la de prisión perpetua, sin duda ateniéndose al principio según el cual “ha de haber mesura en la venganza y en el castigo”⁸⁸. Este principio es justamente el opuesto a la concepción imperante en la Antigüedad, que Cicerón defendía cuando afirmaba que “las leyes de la guerra no [eran] aplicables” a los piratas⁸⁹, ya que estos no entraban ni en la categoría jurídica de criminales de guerra ni en la de enemigos de derecho común, los cuales sí gozaban de ciertos derechos, a diferencia de los piratas, que no merecían sino los peores castigos, entre ellos la pena capital, desdeñando todo procedimiento judicial. Según la concepción antigua y medieval, la suerte reservada a los piratas era la horca o la decapitación. En cambio, el pirata moderno, a pesar de la gravedad del delito cometido, sigue siendo un sujeto de derecho que goza de los derechos humanos fundamentales, en particular el principio del derecho a la defensa y a un juicio imparcial. El respeto de estos principios queda ilustrado por varios procedimientos en los que se juzgó a piratas, como se verá cuando se examine la práctica judicial.

F. Carencias del régimen jurídico internacional aplicable

44. La primera carencia del derecho aplicable a la piratería es que se basa en un enfoque que consiste en compartimentar el medio marino en varios espacios marítimos con regímenes jurídicos distintos, que oscilan entre principios también distintos, a saber, los de la soberanía, los derechos soberanos, los derechos soberanos exclusivos, la jurisdicción y la libertad, según se trate de las aguas interiores, el mar territorial de 12 millas marinas, la zona contigua de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base, la zona económica exclusiva de 200 millas marinas, la plataforma continental, que tiene una anchura mínima de 200 millas y máxima de 350 millas a partir de las líneas de base, o la alta mar. Esta compartimentación jurídica no siempre facilita la represión de los actos de piratería en circunstancias en que un buque perseguidor no puede entrar en el mar territorial ni en las aguas interiores de un Estado ribereño sin obtener previamente autorización de este último. Obtener esa autorización puede llevar algún tiempo, en función de los procedimientos administrativos y penales de los Estados, lo que permite al pirata escapar y evitar ser procesado una vez que se encuentra en las aguas territoriales. Para eliminar esta restricción fue necesario, en el contexto de la regulación de la piratería en Somalia, que el Consejo de Seguridad, actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, adoptara varias resoluciones en las que autorizaba a fuerzas navales extranjeras a entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar⁹⁰.

45. Esta compartimentación del medio marino dificulta en cierto modo cualquier intento de definir el delito de piratería marítima según el criterio del lugar en que se comete la infracción. Definir la piratería según el criterio geográfico, adscribiéndola exclusivamente a la alta mar, resulta restrictivo, sobre todo porque se trata de un delito que tiene carácter transfronterizo y se comete en un entorno físico homogéneo e

⁸⁸ D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous: le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 13.

⁸⁹ *Ibid.*, pág. 120.

⁹⁰ Resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 10.

integrado. Siempre que concurren los elementos constitutivos del delito de piratería, el lugar de comisión no debería tener consecuencia alguna en la calificación jurídica de los actos⁹¹. Así, un determinado acto ilícito debería dar lugar siempre a la misma calificación del delito, que no debería variar en función de si se comete en un espacio marítimo o en otro. Lo cierto es que hoy día parece desfasado vincular el acto de piratería a la alta mar, habida cuenta de que las formas modernas de piratería desafían las fronteras y los límites marítimos. La piratería moderna ya no se desarrolla en la alta mar, sino cada vez más en la costa, ya que se comete en los puertos y sus cercanías, dado su carácter dinámico y móvil en un amplio radio de acción en el mar.

46. Sobre la base de esta subdivisión territorial de los océanos y los mares, se constata que lo que se califica como delito de robo a mano armada en el mar jurídicamente solo puede cometerse en los espacios marítimos bajo soberanía de los Estados. Sin embargo, varias legislaciones nacionales definen el robo a mano armada en el mar como un delito cometido en la alta mar. Y, a la inversa, en algunas legislaciones se localiza el delito de piratería en los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional. Por último, se ha observado que, en una misma legislación, el robo a mano armada en el mar y la piratería se consideran dos tipos delictivos que se cometen en alta mar y en aguas bajo jurisdicción nacional. Algunas legislaciones, más simplificadoras, consideran que la piratería no es en sí misma otra cosa que un robo a mano armada en el mar. A la luz de lo que antecede, resulta tentador argumentar que la práctica de los Estados tiende a poner en tela de juicio el esquema clásico que vincula el delito de piratería a la alta mar. En este sentido, la piratería cometida en las aguas territoriales e interiores del Estado, aunque se califique de robo a mano armada en el mar, sigue siendo piratería siempre que esté definida como tal por el derecho interno. No obstante, esta piratería en virtud del derecho interno no puede dar lugar a la jurisdicción universal, a diferencia de la piratería del derecho internacional, que, por su parte, exige que cualquier Estado ejerza la jurisdicción universal. Por último, no hay que pasar por alto la dimensión continental o terrestre de la piratería, en el sentido de que la planificación de los ataques piratas suele tener lugar en tierra, aunque luego se materialicen en el mar, como demuestran algunos estudios⁹².

47. La segunda carencia tiene que ver con el móvil del delito, que se califica con la expresión “propósito personal” en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁹³ y en la Convención sobre la Alta Mar⁹⁴. En ambos casos, el móvil es la búsqueda de beneficios económicos mediante la petición de rescates o el robo de bienes a bordo de un buque. En otras palabras, el pirata actúa por afán de obtener un botín. Las fórmulas pueden variar de una legislación a otra. El móvil del “propósito personal” puede adoptar diversas denominaciones, como “beneficio material o inmaterial”, “fines egoístas”, “fines personales” o “beneficios materiales”, entre otros. Esta diversidad terminológica en la definición del “propósito personal” refleja la dificultad que entraña la interpretación de este concepto en situaciones en que se utiliza un buque de Estado para cometer actos de piratería con un propósito personal. El móvil del delito de piratería y la situación jurídica del buque o aeronave (privado o público) no siempre han estado claros a la hora de elaborar una definición moderna de piratería que tome en consideración la evolución del derecho del mar y las capacidades técnicas y tácticas de los piratas de los tiempos modernos.

⁹¹ Cuando la Comisión examinó el tema “Régimen de la Alta Mar”, Georges Scelle declaró que no podría apoyar una disposición que definiera la piratería en función de la jurisdicción y no de la naturaleza del acto. *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955*, vol. I, 290ª sesión, pág. 43, párr. 70.

⁹² *National Geographic*, suplemento núm. 49: *Pirates*, junio-julio de 2021, pág. 23.

⁹³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 101.

⁹⁴ Convención sobre la Alta Mar, art. 15.

48. Por lo tanto, hay que distinguir entre, por una parte, el propósito personal que caracteriza al acto de piratería y, por otra, el propósito político o ideológico que suele caracterizar a los actos terroristas dirigidos a desestabilizar a un gobierno o que tienen una motivación religiosa o étnica⁹⁵. Esto es lo que sucede, por ejemplo, cuando un acto de piratería marítima perpetrado en el archipiélago de Sulú, en Filipinas, se convierte al mismo tiempo en una fuente de ingresos para grupos vinculados al Estado Islámico⁹⁶. Aunque en teoría se puede defender la necesidad de hacer esta distinción, en la práctica plantea algunos interrogantes, ya que no siempre resulta sencillo distinguir entre el móvil político y el personal: el primero, que puede justificar un acto terrorista en el mar, puede ir acompañado del segundo, es decir, del afán de lucrarse para seguir existiendo gracias al botín. Además, “un movimiento político *puede* aprovecharse de la piratería para enriquecer a su partido y darle más poder en su lucha, del mismo modo que un pirata puede descubrir que una justificación política le da derecho a ganarse el pan de forma poco ortodoxa”⁹⁷. Cuando coexisten estos dos tipos de móvil y están vinculados al mismo acto delictivo, la cuestión es saber cómo disociarlos y dilucidar si ese acto debe considerarse piratería marítima o terrorismo marítimo. En realidad, se trata de dos tipos de delitos en el mar que pueden retroalimentarse, ya que la piratería no deja de ser una forma de terror que puede estar motivada exclusivamente por el propósito personal, al margen de toda reivindicación política o ideológica. Por lo tanto, no es excesivo argumentar que el terrorismo en el mar puede considerarse “una forma de piratería”⁹⁸. En última instancia, la cuestión que se plantea es qué utilidad tiene considerar el móvil del delito como uno de los elementos constitutivos de la piratería marítima. Cuando se analiza la práctica estatal se constata la pertinencia de esta cuestión. En este sentido, se ha observado que en muchas ocasiones, en la legislación nacional no se hace referencia al requisito del “propósito personal” cuando se define la piratería, y algunos Estados llegan incluso a vincular el terrorismo a la piratería marítima y viceversa.

49. La tercera carencia radica en el hecho de que se exija la presencia de dos buques en la definición de piratería establecida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según esta definición, para que se pueda hablar de piratería, es necesario que un buque ataque a otro. Sin embargo, la Convención no ofrece una definición precisa y objetiva del concepto de buque, sino que se limita a describir su condición jurídica. De hecho, el propio concepto de buque adolece de cierta vaguedad o ambigüedad, ya que el derecho marítimo tiende a considerar como buque todo artefacto marítimo capaz de desplazarse por el mar. Según el *Diccionario de derecho internacional público*, “buque” es un “[t]érmino esencialmente técnico que designa cualquier construcción flotante concebida para navegar por el mar y prestar, con armamento y tripulación propios, el servicio al que está destinado”⁹⁹. A fin de cuentas, en esta definición tienen cabida las barcasas y estructuras flotantes que pueden utilizarse para atacar a otros buques o aeronaves. Por otra parte, cualquier artefacto marítimo móvil que no sea un buque podría servir para cometer un acto de piratería contra otro buque, mientras que en términos jurídicos se presupone que solo un buque puede atacar ilícitamente a otro buque. Así pues, el concepto de buque sigue teniendo una definición variable, que difícilmente se circunscribe a los términos de los instrumentos internacionales pertinentes, las legislaciones nacionales y la jurisprudencia interna¹⁰⁰. La Convención de las Naciones

⁹⁵ A. Rajput: “Maritime Security and Threat of a Terrorist Attack”, *Pace International Law Review*, vol. 34, núm. 2 (2022), págs. 1 a 62, en especial pág. 38.

⁹⁶ *Le Monde*, suplemento, *Géopolitique des îles en 40 cartes*, julio-agosto 2019, pág. 22.

⁹⁷ Flagel, “Le renouveau de la piraterie internationale” (véase la nota 45 *supra*), pág. 110 [sin cursiva en el original].

⁹⁸ Rajput, “Maritime security and threat of a terrorist attack” (véase la nota 95 *supra*), pág. 39.

⁹⁹ J. Salmon (ed.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruselas, Bruylant, 2001, pág. 729.

¹⁰⁰ *Ibid.*

Unidas sobre el Derecho del Mar no define este término, sino que se limita a describir su condición jurídica¹⁰¹ y especifica que cada Estado debe determinar las condiciones para conceder la nacionalidad a los buques, para adquirir el pabellón y para inscribirlos en el registro¹⁰². Según el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, “[p]or ‘buque’ se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes”¹⁰³. Algunas legislaciones hablan de “buques de navegación marítima” y “buques de navegación fluvial”. Se ha constatado que, como demuestra la piratería somalí, las pequeñas embarcaciones motorizadas, a las que no se da la categoría de buque en las convenciones, pueden utilizarse para atacar a buques de mayor tamaño. Cabe preguntarse por qué no se habla de piratería cuando uno de estos artefactos ataca a buques o a otros artefactos marítimos, como plataformas de perforación para la extracción de petróleo y gas en alta mar, que pueden ser móviles o estar fijas en la plataforma continental o en la zona económica exclusiva. Algunas legislaciones contemplan definiciones de piratería en las que el ataque contra una estructura marítima de este tipo es constitutivo de un acto de piratería. Además, el requisito de que haya dos buques no siempre resulta apropiado, ya que es posible que se produzca un acto de piratería cuando la tripulación de un buque se amotina y toma por la fuerza el control de este, cometiendo los actos ilícitos definidos en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En tal caso, no hay dos barcos implicados, sino que se trata de un solo barco atacado por amotinados o pasajeros a bordo de él.

50. La cuarta carencia radica en la propia noción de buque privado a la que se refiere el artículo 102 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece que “[s]e asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 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”. La conclusión que ha de extraerse de esta disposición no debe referirse únicamente al cambio de condición jurídica del buque de Estado, que pasaría a ser buque privado sin que ninguna consecuencia se derivase de ello. Si llevamos esta lógica hasta sus últimas consecuencias, un buque de Estado que pierda esta condición por haber cometido actos de piratería o motín pasaría a ser un buque privado, sí, pero, además, adquiriría la condición de pirata por haber cometido actos asimilables a los enumerados en el artículo 101. Así pues, cuesta entender por qué quienes redactaron el artículo 102 no quisieron franquear ese umbral. Un buque de Estado que se ha transformado en buque privado por causa de un motín pierde su condición de buque de Estado, puesto que el motín se asimila a los actos de piratería definidos en el artículo 101. Se convierte en buque privado, sí, pero en la Convención no se especifica qué ocurre con este buque de Estado convertido en buque privado. Lo lógico es concluir que el buque de Estado se ha convertido en buque pirata por haber cometido actos de piratería. Así, se ha argumentado que “los miembros de la tripulación, al convertirse en piratas, se convierten en ‘enemigos de la humanidad’ y los tribunales del Estado que los captura son competentes para juzgarlos”¹⁰⁴, lo que tiene como consecuencia que el buque pierda, como observó Alexander Müller en 1929, su pabellón o su nacionalidad.

¹⁰¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 92.

¹⁰² *Ibid.*, art. 91.

¹⁰³ Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Londres, 2 de noviembre de 1973), modificado por el Protocolo de 1978 (Londres, 7 de febrero de 1978), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1341, núm. 22484, pág. 3, art. 2, párr. 4.

¹⁰⁴ Heller-Roazen, *L’ennemi de tous : le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 148.

51. A este respecto, Alexander Müller recuerda que “la práctica y la teoría del derecho internacional coinciden en que el buque pirata pierde en el acto su nacionalidad”¹⁰⁵. Por lo tanto, ese buque no podría reclamar en virtud del derecho internacional la inmunidad de jurisdicción y ejecución de la que normalmente goza un buque de Estado, mientras permanezca dentro de los límites de sus funciones estatales. Además, el hecho de que un buque sea privado no significa que se convierta automáticamente en un buque pirata, ya que por “buque privado” se entiende “cualquier buque que pertenezca a particulares, lo que, en general, incluye los buques mercantes, pesqueros, de perforación y de recreo”¹⁰⁶.

52. Dado que la piratería se define, pues, como un acto ilícito cometido por un buque o aeronave privados con un propósito personal contra otro buque o aeronave, se perfila como un delito de cuyo ámbito de aplicación quedan excluidos los buques de Estado, los móviles políticos y otros artefactos ubicados en el mar que puedan ser objeto de ataques piratas. El derecho internacional no da respuesta a la pregunta de por qué únicamente los buques de Estado, esto es, los buques de guerra, los buques militares o los buques al servicio de un gobierno, pueden ejercer acciones coercitivas en el mar, con exclusión de los buques privados, a los que parece que no se les reconoce el derecho de legítima defensa en caso de ataque contra ellos o contra los buques de terceros víctimas de actos de piratería. Sin embargo, si se considera que la piratería entraña represalias, debería ser fácil aceptar que la respuesta de los mercantes ante la amenaza de la piratería haya sido, en primera instancia, armarse en defensa propia¹⁰⁷. Raoul Genet zanjaba esta misma cuestión afirmando que “el pirata [...] queda fuera del ámbito del *ius gentium*, es un paria de la humanidad, un criminal internacional que puede ser perseguido, destruido o capturado por cualquier buque, sea público o privado”¹⁰⁸. Por lo tanto, es fácil comprender que, dadas las circunstancias en el mar, el ejercicio de la coerción no puede ser monopolio de los Estados en la medida en que, en el contexto de un acto de piratería, cualquier buque mercante debería poder reaccionar inmediatamente en legítima defensa.

53. La quinta carencia radica en la suavidad de los términos empleados, que no imponen a los Estados ningún tipo de obligación de perseguir y castigar a los piratas. Este es el caso, por ejemplo, del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que parece más bien adscribirse al derecho blando cuando establece que “[t]odo Estado puede apresarse [...] un buque” o que “[l]os tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse”. El uso del verbo “poder” apela a la buena voluntad de los Estados, que tienen la opción de perseguir o no a los autores de actos de piratería o a sus cómplices. Por último, cabe preguntarse si el deseo de perseguir y reprimir la piratería sobre la base de la jurisdicción universal, tal como se establece en el artículo 105, no se ve frustrado por el escaso carácter normativo de los términos o conceptos utilizados en este artículo. Cabe preguntarse asimismo si las disposiciones del artículo 105 no tienden a debilitar las del artículo 100, que hacen de la cooperación una obligación jurídica para los Estados en la represión de la piratería marítima.

54. La sexta carencia es la tendencia a utilizar la ausencia de legislación nacional como motivo para no procesar a los piratas una vez detenidos. Lo más deplorable es que se ponga en libertad a estos criminales del mar sin entablar actuaciones judiciales. No obstante, el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar parece ofrecer una sólida base jurídica para iniciar la persecución

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ Salmon, *Dictionnaire de droit international public* (véase la nota 99 *supra*), pág. 732.

¹⁰⁷ N. Tracy, *Attack on Maritime Trade*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, pág. 10.

¹⁰⁸ R. Genet, “L’*accusation de piraterie dans la guerre civile espagnole*”, citado en D. Heller-Roazen, *L’ennemi de tous : le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 161.

física de un buque pirata e incoar actuaciones judiciales acogiéndose a la jurisdicción universal, establecida en el derecho internacional consuetudinario y codificada en el artículo 105 de la Convención. Si bien el artículo 100 dispone que todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería, podría deducirse que esta disposición no hace sino consolidar el fundamento jurídico obligatorio para el ejercicio por parte de los Estados de la jurisdicción universal en materia de represión de la piratería, que parece ser el único crimen internacional para el que esa jurisdicción es reconocida y “aceptada en derecho internacional”¹⁰⁹. El Consejo de Seguridad, en el contexto de la piratería frente a las costas de Somalia, hizo en 2008 una interpretación mucho más amplia y vinculante del artículo 100 cuando habló de “cooperar en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería”¹¹⁰. Estas palabras encierran una suerte de obligación jurídica de cooperar para perseguir al pirata siempre que existan motivos razonables para creer que el barco perseguido es un barco pirata. La ausencia de legislación no debería ser motivo para no perseguir y detener a un pirata, puesto que el Consejo de Seguridad recordó a los Estados sus obligaciones al observar lo siguiente:

[L]os instrumentos jurídicos internacionales aplicables disponen que las partes podrán tipificar delitos, establecer su jurisdicción y enjuiciar o extraditar para su enjuiciamiento a las personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido el control de un buque o plataforma fija mediante la violencia, la amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación¹¹¹.

En otra resolución, el Consejo de Seguridad expresó su preocupación por lo siguiente:

[L]a capacidad y la legislación nacional para facilitar la custodia y el enjuiciamiento de los presuntos piratas tras su captura siguen siendo escasas, lo que ha impedido emprender acciones internacionales más firmes contra los piratas [...] y en algunos casos ha hecho que esos piratas sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia, independientemente de que hubiera o no suficientes pruebas para enjuiciarlos [...]¹¹².

55. La Comisión, en el contexto de su labor de codificación del derecho del mar, se enmarcó en el espíritu del artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar al afirmar que “[t]odo Estado que pudiendo tomar medidas contra los piratas dejara de hacerlo, faltará a un deber que le impone el derecho internacional”¹¹³. Así pues, la falta de legislación parece ser un motivo poco convincente para no reprimir la piratería, tanto *de iure* como *de facto*, habida cuenta de la gravedad de este delito para la comunidad internacional en su conjunto, en la medida en que existe una doble obligación jurídica para los Estados: la de legislar, por una parte, y la de cooperar, por otra, en la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

G. Reacciones de los Estados en la Sexta Comisión

56. En el septuagésimo cuarto período de sesiones de la Asamblea General, celebrado en 2019, numerosos Estados Miembros acogieron con satisfacción la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo de la Comisión de Derecho Internacional. En primer lugar, el continente africano, que ha sufrido los estragos de

¹⁰⁹ S. Yee, “Universal jurisdiction: concept, logic, and reality”, *Chinese Journal of International Law*, vol. 10, núm. 3 (2011), págs. 503 a 530, en especial pág. 530.

¹¹⁰ Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad, quinto párrafo del preámbulo.

¹¹¹ Resolución 2018 (2011) del Consejo de Seguridad, séptimo párrafo del preámbulo.

¹¹² Resolución 2020 (2011) del Consejo de Seguridad, decimotercer párrafo del preámbulo.

¹¹³ *Anuario ... 1956*, vol. II, doc. A/3159, pág. 282, párr. 2 del comentario al artículo 38.

estos dos tipos de delincuencia, principalmente en sus regiones occidental y oriental, manifestó gran interés en que la Comisión examinase este tema. Por ejemplo, Sierra Leona, en nombre de los 54 Estados que componen el Grupo de los Estados de África, afirmó la “necesidad de mejorar la protección marítima”¹¹⁴. Austria, por su parte, apoyó la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión, subrayando que se trataba de una cuestión que “aún no se [había] abordado en un instrumento internacional específico y amplio que se [ajustase] al derecho penal internacional moderno”¹¹⁵. El Brasil tomó nota con interés de la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo de la Comisión y recordó que el objetivo no era modificar las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹¹⁶. El Camerún dijo estar a favor de que se examinase este tema, pero expresó su deseo de que se produjese una mayor coordinación en las operaciones de lucha contra la piratería y el refuerzo de la capacidad de los Estados afectados y de que se tuvieran en cuenta las evoluciones del derecho y la práctica en este ámbito¹¹⁷. China se mostró complacida por la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo, subrayando que se trataba de un tema que contaba con una abundante práctica de los Estados y que había que coordinar las operaciones de los distintos Estados, desarrollar la capacidad de los países afectados, tener en cuenta el derecho aplicable existente y los sistemas jurídicos nacionales y buscar medidas prácticas en lo relativo a la tipificación de los actos, la extradición y la asistencia jurídica recíproca¹¹⁸. A Côte d’Ivoire le satisfizo que la Comisión decidiera examinar este tema, dados los efectos que la piratería y el robo a mano armada en el mar tenían en la paz y la seguridad nacionales, regionales e internacionales, e indicó que un examen detenido del tema debía tener en cuenta sus dimensiones jurídica, política, diplomática, militar y estratégica. Recordó que el nuevo Código Marítimo, aprobado en 2017, estaba en consonancia con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la estrategia de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental en materia de prevención y represión de la piratería¹¹⁹. Egipto se mostró favorable a que la Comisión examinase el tema¹²⁰ y tan solo expresaron reservas dos Estados, Belarús¹²¹ y el Japón, que, además, se opuso a que la Comisión incluyera en su programa de trabajo a largo plazo el tema “debido a que la Comisión ya [había] examinado o [estaba] examinando muchos otros temas”¹²². Para El Salvador, el tema de la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar reflejaba “las necesidades de los Estados” y en relación con él se disponía “de material suficiente para un análisis de la práctica de los Estados y para el desarrollo progresivo del derecho”¹²³. Estonia expresó su satisfacción por la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo, ya que cumplía las condiciones para la selección de nuevos temas para el programa de trabajo a largo plazo¹²⁴. Francia indicó que consideraba que el tema era “sin lugar a duda, de gran interés para el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación” y esperaba “que los métodos de trabajo propuestos por la Comisión [permitiesen] a los Estados disponer de tiempo suficiente para formular observaciones sobre su informe anual”¹²⁵. Honduras acogió con agrado la decisión de la Comisión de incluir el tema en su programa de trabajo a

¹¹⁴ A/C.6/74/SR.23, párr. 40.

¹¹⁵ *Ibid.*, párr. 67.

¹¹⁶ A/C.6/74/SR.24, párr. 95.

¹¹⁷ A/C.6/74/SR.27, párr. 58.

¹¹⁸ A/C.6/74/SR.23, párrs. 56 y 57.

¹¹⁹ A/C.6/74/SR.26, párrs. 121 y 122.

¹²⁰ *Ibid.*, párr. 6.

¹²¹ A/C.6/74/SR.24, párr. 87.

¹²² A/C.6/74/SR.26, párr. 41.

¹²³ A/C.6/74/SR.25, párr. 33.

¹²⁴ A/C.6/74/SR.26, párr. 85.

¹²⁵ A/C.6/74/SR.31, párr. 124.

largo plazo¹²⁶, mientras que la República Islámica del Irán subrayó la importancia de estudiar el tema evitando cualquier conflicto con los tratados vigentes¹²⁷. Por su parte, Italia consideró que el tema cumplía “todos los criterios de inclusión en el programa de trabajo a largo plazo” de la Comisión y que “un proyecto de artículos elaborado por la Comisión sobre la piratería y el robo a mano armada en el mar [contribuiría] a la seguridad jurídica y a la cooperación internacional para salvaguardar el comercio y la navegación en el mar”¹²⁸.

57. El Reino de los Países Bajos, si bien expresó su acuerdo con la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo, señaló que, dado el descenso de los incidentes de piratería en alta mar, parecía “más útil centrarse en el robo a mano armada en el mar y proporcionar orientación para el desarrollo del derecho penal interno en la materia”¹²⁹. Filipinas se inclinó por apoyar el examen del tema, si bien la dirección que se siguiese había de ser compatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y debería tener en cuenta los acuerdos y prácticas regionales¹³⁰, y Polonia expresó una postura similar, al afirmar que ya existía “un marco jurídico internacional adecuado para luchar contra la piratería y el robo a mano armada”¹³¹, aunque era consciente de que podían existir diferencias en lo referente a la legislación nacional de los Estados. Portugal apoyó el examen de este tema por la Comisión, que tendría “la oportunidad de reflexionar sobre cuestiones jurídicas pertinentes, como el derecho del mar, el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional humanitario, así como sobre la detención, el enjuiciamiento, la extradición y el traslado de piratas y asaltantes armados”¹³². La República de Corea apoyó la inclusión del tema, esperando que la labor de la Comisión aclarase los conceptos de piratería y robo a mano armada en el mar en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y aportase información práctica sobre su aplicación por parte de los Estados¹³³. Rumania observó con interés que se hubiera añadido el tema al programa de trabajo a largo plazo de la Comisión, recordando el marco jurídico internacional existente, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y precisando que “[seguía] habiendo cuestiones que [merecían] una mayor atención”¹³⁴. Sierra Leona acogió con satisfacción la inclusión del tema¹³⁵, mientras que Eslovaquia pidió a la Comisión que respetara los criterios de selección de nuevos temas para su inclusión en el programa de trabajo a largo plazo¹³⁶. España consideró que el tema era de gran interés y respaldó su examen en la Comisión¹³⁷. El Togo apoyó el examen de este tema por parte de la Comisión y recordó su interés para la comunidad internacional, sobre todo habida cuenta de que “los actos de piratería se cometen en todas las zonas marítimas y afectan, en distinta medida, a los intereses de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral”¹³⁸. Türkiye apoyó la inclusión del tema y sostuvo que el trabajo de la Comisión “podría ser de gran utilidad”¹³⁹. El Reino Unido acogió con satisfacción la inclusión del tema, dado el resurgimiento de la piratería, e indicó que la Comisión podría sugerir “formas en que los Estados pudieran mejorar los

¹²⁶ A/C.6/74/SR.26, párr. 96.

¹²⁷ A/C.6/74/SR.27, párr. 29.

¹²⁸ A/C.6/74/SR.24, párr. 58.

¹²⁹ *Ibid.*, párr. 6.

¹³⁰ A/C.6/74/SR.27, párr. 52.

¹³¹ A/C.6/74/SR.23, párr. 125.

¹³² A/C.6/74/SR.25, párr. 59.

¹³³ A/C.6/74/SR.26, párr. 60.

¹³⁴ A/C.6/74/SR.23, párr. 83.

¹³⁵ A/C.6/74/SR.27, párr. 10.

¹³⁶ A/C.6/74/SR.23, párr. 88.

¹³⁷ A/C.6/74/SR.26, párr. 19.

¹³⁸ *Ibid.*, párr. 30.

¹³⁹ *Ibid.*, párr. 75.

arreglos y la cooperación para el enjuiciamiento de los autores de esos delitos”¹⁴⁰. Los Estados Unidos afirmaron que, de los nuevos temas propuestos, “la delegación brindaría mayor apoyo a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar”¹⁴¹ y añadió que, aunque ya existía “abundante derecho internacional codificado y consuetudinario sobre el tema, podría ser útil que la Comisión lo estudiara más a fondo”¹⁴². La Federación de Rusia, durante los debates celebrados en la Sexta Comisión en el septuagésimo sexto período de sesiones de la Asamblea General, en 2021, acogió con satisfacción la inclusión del tema en el programa de trabajo a largo plazo, pues consideraba que era “uno de los más prometedores y pertinentes para los Estados”¹⁴³. Durante los debates celebrados en la Sexta Comisión en el septuagésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General, en 2022, los Estados se pronunciaron sobre la labor del 73º período de sesiones de la Comisión de Derecho Internacional. Así, Nigeria, en nombre del Grupo de los Estados de África, tomó nota de la decisión de incluir el tema “Prevención y represión de la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar” y de nombrar Relator Especial a Yacouba Cissé¹⁴⁴. Noruega, en nombre de los países nórdicos, acogió con satisfacción la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión. En los debates celebrados durante el septuagésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General, Armenia, Austria, Colombia, los Estados Unidos de América, Estonia, el Líbano, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Checa, la República Islámica del Irán, Rumania, Sierra Leona, Sudáfrica, Tailandia y Uganda manifestaron su interés por la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión. Australia acogió con satisfacción la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión y consideró que el examen por parte de la Comisión de la práctica de los Estados en relación con la piratería y el robo a mano armada en el mar, así como la aclaración de los aspectos que aún eran inciertos, podrían contribuir a la cooperación internacional en esta materia. La India se mostró a favor de que la Comisión examinara el tema y expresó su esperanza de que los trabajos contribuyeran a resolver los retos que se presentaban en materia de seguridad y protección de la navegación internacional, entre ellos la piratería y el robo a mano armada en el mar. Francia tomó nota de la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión y se declaró dispuesta a cooperar con la Comisión proporcionándole la información que necesitase sobre su práctica nacional en la materia. Malasia expresó su apoyo a la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión y afirmó que seguía opinando que los trabajos aportarían la claridad necesaria a la cuestión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, en el marco del desarrollo progresivo del derecho internacional, y que contribuirían a resolver diversos problemas, como la definición de piratería, el castigo y la cooperación para su represión, así como el ejercicio por parte de los Estados de su competencia en materia de enjuiciamiento y represión de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. Indicó asimismo que el marco jurídico internacional vigente había demostrado ser insuficiente para frenar la piratería, ya que no proporcionaba a los Estados ningún mecanismo que les permitiese iniciar procedimientos contra los piratas que tuviesen visos de prosperar. Portugal reiteró que apoyaba la inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión, si bien abogó por un enfoque mundial, basado en una perspectiva que no solo fuese represiva, sino sobre todo preventiva.

¹⁴⁰ [A/C.6/74/SR.23](#), párr. 102.

¹⁴¹ [A/C.6/74/SR.24](#), párr. 70.

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ [A/C.6/74/SR.19](#), párr. 38.

¹⁴⁴ *Documentos Oficiales de la Asamblea General de las Naciones Unidas, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 10 (A/77/10)*, párr. 239.

H. Enfoque metodológico

58. Si se considera que la piratería es un delito “geográfico” o “geográficamente localizado”¹⁴⁵ porque se comete en zonas o regiones marítimas jurídicamente bien definidas, se podría concluir que una solución idónea sería el regionalismo marítimo en materia de gobernanza de los mares y océanos. El Relator Especial considera que el enfoque regional es el más eficaz y pragmático en la búsqueda de soluciones adaptadas para la prevención y represión de los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar, así como otros delitos conexos.

59. En el presente informe el Relator Especial examina el estado actual del derecho aplicable, en concreto los instrumentos jurídicos multilaterales, es decir, el derecho internacional consuetudinario y el derecho convencional (la Convención sobre la Alta Mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), así como, si procede, la jurisprudencia internacional relacionada con el tema. Se estudiará el tema sobre la base de un enfoque regional, teniendo en cuenta la práctica de los Estados, examinada a través de, por una parte, el estudio de la legislación nacional y, por otra, las resoluciones dictadas por los jueces nacionales en materia de piratería marítima y robo a mano armada en el mar. Se analizará la práctica de todos los Estados que tienen un interés real o potencial en proteger los océanos contra la piratería y el robo a mano armada. Esto incluye a los Estados ribereños, los Estados del pabellón, los Estados del puerto, los Estados sin litoral y los Estados que pueden ejercer la jurisdicción nacional o universal, activa o pasivamente, respecto de sus nacionales que sean víctimas o autores de actos de piratería o robo a mano armada en el mar. La información sobre la práctica legislativa de los Estados procede del sitio web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, así como de otras fuentes.

60. Además, el análisis de la jurisprudencia nacional permitirá exponer el modo en que los jueces nacionales interpretan la definición de piratería contenida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tal como se recoge en la legislación de cada Estado. También es indicativo de la forma en que los Estados aplican la Convención, en particular en el ámbito de la prevención y represión de la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Permite, por ejemplo, determinar si los Estados realmente ejercen la jurisdicción universal y con qué fundamento jurídico. Además, el análisis de la jurisprudencia y la práctica legislativa en África, Asia, Europa, América y el Caribe y Oceanía permitirá asimismo determinar si se recurre al concepto de robo a mano armada en el mar, tal como se encuentra definido en el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la Organización Marítima Internacional (OMI)¹⁴⁶, y, en caso afirmativo, de qué manera lo interpretan los tribunales nacionales de los Estados. En otras palabras, se pretende analizar de qué modo distinguen los tribunales y las legislaciones nacionales entre piratería y robo a mano armada en el mar, en qué criterios se basan para ello y qué conclusiones se pueden extraer.

61. En el segundo informe, que se presentará durante el segundo año de este quinquenio, el Relator Especial seguirá examinando el tema, centrándose en las prácticas o iniciativas regionales y subregionales de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, así como en las resoluciones adoptadas por las organizaciones internacionales competentes en la materia, en particular las aprobadas por la OMI. Más adelante, el Relator Especial analizará las tendencias en la doctrina y las opiniones de las instituciones académicas en relación con el tema, así como las resoluciones de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

¹⁴⁵ Flagel, “Le renouveau de la piraterie internationale” (véase la nota 45 *supra*), pág. 114.

¹⁴⁶ OMI, resolución A.1025(26), de 2 de diciembre de 2009, anexo.

II. La piratería y el robo a mano armada en el mar en África

A. La práctica legislativa y judicial

1. La práctica legislativa

a) *Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar*

62. En África, 28 Estados han definido la piratería marítima en su legislación nacional¹⁴⁷. Como se aprecia en el análisis, este concepto se define en el Código Penal o en leyes específicas sobre piratería y robo a mano armada en el mar aprobadas por los Estados. A este respecto, algunos Estados utilizan íntegramente los elementos de la definición que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mientras que otros lo hacen solo parcialmente. Así, 27 Estados¹⁴⁸ utilizan las expresiones “todo acto de violencia”, “detención” o “depredación”; 19 Estados¹⁴⁹ consideran que el acto debe ser “cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque”; 14 Estados¹⁵⁰ emplean la expresión “con un propósito personal”; 24 Estados¹⁵¹ recurren a la expresión “contra un buque”; 24 Estados¹⁵² emplean la fórmula “contra personas o bienes a bordo de un buque”; y 14 Estados¹⁵³ utilizan las expresiones “en alta mar” o “en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”. Además, 18 Estados¹⁵⁴ hacen alusión al “conocimiento de hechos que den a dicho buque el carácter de buque pirata (complicidad o participación voluntaria)” y, por último, 16 Estados¹⁵⁵ mencionan el elemento de “la incitación a la piratería”.

63. En la misma legislación, cuando se tipifican por separado los dos delitos, esto es, la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar, y se establecen las sanciones que estos llevan aparejadas, se ha constatado que la práctica legislativa es bastante heterogénea, como se verá en los capítulos siguientes. En este sentido, de los 28 Estados africanos cuya legislación contempla una definición de piratería marítima, únicamente 3 definen el robo a mano armada en el mar. Por otra parte, 12 Estados retoman literalmente la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de

¹⁴⁷ Argelia, Benin, Botswana, Chad, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Eritrea, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Somalia, Sudáfrica y Zimbabwe.

¹⁴⁸ Argelia, Benin, Botswana, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Eritrea, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Somalia, Sudáfrica y Zimbabwe.

¹⁴⁹ Benin, Botswana, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Malawi, Mauricio, Mauritania, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Somalia y Zimbabwe.

¹⁵⁰ Argelia, Botswana, Congo, Côte d’Ivoire, Ghana, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Tanzania, Seychelles y Somalia.

¹⁵¹ Argelia, Benin, Burkina Faso, Chad, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Eritrea, Gabón, Gambia, Guinea, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Sudáfrica y Zimbabwe.

¹⁵² Argelia, Botswana, Chad, Comoras, Côte d’Ivoire, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Somalia, Sudáfrica y Zimbabwe.

¹⁵³ Argelia, Côte d’Ivoire, Gabón, Gambia, Guinea, Liberia, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mauritania, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia y Togo.

¹⁵⁴ Benin, Congo, Côte d’Ivoire, Gabón, Gambia, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Somalia y Sudáfrica.

¹⁵⁵ Botswana, Camerún, Côte d’Ivoire, Eritrea, Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mauritania, Nigeria, República Unida de Tanzania y Sudáfrica.

las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Solo un Estado del continente africano recoge en su integridad la definición de robo a mano armada en el mar que figura en el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI.

64. La legislación de Sudáfrica¹⁵⁶ incorpora todos los elementos de la definición de piratería contenida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a saber, la comisión del delito con un propósito personal en alta mar y con la participación de dos buques. En cuanto al robo a mano armada en el mar, no está tipificado como delito. La legislación de Argelia¹⁵⁷ recoge todos los elementos de la definición del artículo 101, con la salvedad de la referencia al propósito personal, lo que podría interpretarse como una ampliación del ámbito de aplicación del delito de piratería, que podría abarcar cualquier otro propósito, incluidos los fines políticos o de otro tipo. Si bien la legislación argelina tipifica la piratería, que se entiende que se comete en la alta mar, no ocurre lo mismo con el robo a mano armada en el mar. Establece, no obstante, la jurisdicción universal, ya que el acto tipificado se dirige contra cualquier buque o contra personas o bienes a bordo de él en la alta mar. El Código Marítimo de Benin¹⁵⁸ define la piratería en términos muy generales, sin hacer referencia expresa a los elementos que contempla la definición del artículo 101. En él no se especifica ni el lugar en que se comete el acto de piratería ni el móvil del delito. Parece que queda establecida la jurisdicción universal, ya que en virtud de su artículo 643 se persigue por el delito de piratería a, entre otros, toda persona que forme parte de la tripulación de un buque que enarbole el pabellón de Benin o de un buque extranjero, así como al capitán y a los oficiales de cualquier buque. El delito de robo a mano armada en el mar no está tipificado en la legislación de Benin. Botswana define y sanciona la piratería en el Código Penal¹⁵⁹, pero no incorpora todos los elementos de la definición del artículo 101, en particular las referencias a la alta mar como lugar de comisión del delito y al móvil. De hecho, si se interpreta de forma amplia, el artículo 62, párrafo 3, del Código Penal parece reconocer que la piratería puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, sin distinguir entre la alta mar y las zonas marítimas sometidas a la jurisdicción o soberanía de los Estados. Este artículo hace referencia de forma general al mar o al puerto como lugar donde se puede cometer el delito de piratería. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito.

65. El Código Marítimo de Côte d'Ivoire contiene la siguiente definición: "Por piratería marítima se entiende todo acto ilícito de violencia, amenaza, detención o depredación cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque o aeronave y dirigido contra otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos, en el exterior del mar territorial"¹⁶⁰. Si se compara esta definición con la contenida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se observa que incorpora algunas de las condiciones recogidas en el artículo 101, omite otras y añade algunas nuevas. Así, las condiciones para que se dé el delito de piratería marítima establecidas en el Código Marítimo son: en primer lugar, que se cometa un acto ilícito de violencia, amenaza, detención o depredación y, en segundo lugar, que haya dos buques. Con respecto a esta última condición, cabe señalar que el Código Marítimo

¹⁵⁶ Sudáfrica, Ley de Defensa, núm. 42 de 2002 (12 de febrero de 2003), *Government Gazette*, vol. 452, núm. 24576, art. 24.

¹⁵⁷ Argelia, Ley núm. 98-05, de 25 de junio de 1998, por la que se modifica y completa el decreto núm. 76-80, de 23 de octubre de 1976, sobre el Código Marítimo, *Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire*, núm. 47 (27 de junio de 1998), art. 519.

¹⁵⁸ Benin, Ley núm. 2010-11, del Código Marítimo de la República de Benin (27 de diciembre de 2010), art. 643.

¹⁵⁹ Botswana, Código Penal (1986), art. 62.

¹⁶⁰ Côte d'Ivoire, Ley núm. 2017-442, de 30 de junio de 2017, del Código Marítimo, *Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire*, suplemento núm. 12 (13 de noviembre de 2018), art. 1008.

de Côte d'Ivoire no incluye la noción de buques o aeronaves privados que actúen con un propósito personal. Sin embargo, uno de los elementos característicos de la piratería marítima es el propósito personal, a saber, la exigencia de rescates u otras pretensiones financieras como condición para la liberación de la tripulación o del buque que han sido víctimas de la piratería. Además, esta definición amplía el ámbito de aplicación de la piratería marítima, ya que no distingue entre buque privado y buque de Estado o buque que enarbola el pabellón de un Estado. En otras palabras, un buque de Estado o al servicio de un gobierno puede, al igual que los buques privados, cometer actos de piratería marítima.

66. Por lo que se refiere al lugar de comisión del delito, el hecho de que el artículo 1008 del Código Marítimo de Côte d'Ivoire sitúe el acto de piratería marítima más allá del mar territorial tiene tres implicaciones jurídicas: la primera es que el delito de piratería no se comete dentro del mar territorial de 12 millas marinas, sino más allá de este, en las aguas suprayacentes de la zona económica exclusiva de 200 millas marinas y en la alta mar. De ello se desprende que la piratería, según esta definición, no puede vincularse exclusivamente a la alta mar, conforme al sentido literal del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sino que este delito puede cometerse asimismo en la zona económica exclusiva, hasta el límite exterior del mar territorial. La segunda implicación es que, si se cumplen las condiciones de la piratería marítima y esta tiene lugar en las aguas interiores o territoriales de Côte d'Ivoire, el acto tipificado no puede calificarse de piratería marítima, sino de robo a mano armada en el mar. Sin embargo, el Código Marítimo de este país no contiene disposiciones específicas y expresas relativas a ese delito. De ello podría inferirse que se trata de un delito común que en el Código Penal se sancionará con arreglo al tipo de robo a mano armada, con independencia de que se cometa en el mar o en tierra. La tercera implicación atañe al fundamento jurídico de la jurisdicción universal. En este sentido, el Código Marítimo de Côte d'Ivoire establece lo siguiente: "Los tribunales de Côte d'Ivoire tienen competencia para juzgar los actos de piratería previstos y sancionados en los artículos 1008 a 1016, incluso cuando se cometan en la alta mar"¹⁶¹. Por lo tanto, la jurisdicción universal de Côte d'Ivoire está bien establecida en ausencia de todo elemento que vincule a este Estado con el acto de piratería marítima, en particular la nacionalidad o la territorialidad. Únicamente pueden perseguir a los buques piratas las autoridades competentes, a saber, agentes de asuntos marítimos, oficiales, suboficiales y comandantes de buques de la Marina nacional, agentes de la policía judicial y otros funcionarios y agentes que tienen asignadas funciones de policía judicial¹⁶². Los informes firmados por agentes juramentados se transmiten a las autoridades administrativas marítimas, que a su vez los trasladan al Ministerio Fiscal, que también puede actuar de oficio, sin que el asunto le sea remitido por las autoridades administrativas marítimas. La complicidad en la comisión de un acto de piratería se considera asimismo un acto punible y enjuiciable ante los tribunales de Côte d'Ivoire al mismo nivel que el propio acto de piratería.

67. De ello se desprende que no pueden considerarse actos de piratería los robos a mano armada cometidos en las aguas interiores o territoriales de Côte d'Ivoire porque el delito de robo a mano armada en el mar no está tipificado en la legislación de este país y porque se cometen dentro del límite de 12 millas marinas de su mar territorial. En la legislación de Djibouti la piratería se define en términos generales, que no coinciden con los del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁶³. No obstante, en ella se establece la jurisdicción universal, ya que

¹⁶¹ *Ibid.*, art. 1008.

¹⁶² *Ibid.*, art. 987.

¹⁶³ Djibouti, Ley núm. 212/AN/82, del Código de Asuntos Marítimos, *Journal officiel de la République de Djibouti* (15 de marzo de 1982), págs. 391 a 406, art. 208.

el Estado reconoce su competencia para perseguir y juzgar a los piratas definidos como tales con arreglo a la legislación nacional. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito. El Código Penal de Eritrea¹⁶⁴, en su artículo 229, retoma algunos elementos constitutivos del delito de piratería, pero no la sitúa necesaria y exclusivamente en la alta mar. Así, si se reúnen los elementos constitutivos del delito, a saber, la ilicitud del acto, la presencia de dos buques y el propósito personal, el Código Penal no vincula la piratería a la alta mar. En este texto no existe ningún tipo penal que se corresponda con el robo a mano armada en el mar ni ninguna disposición que contemple la jurisdicción universal del Estado de Eritrea en la represión de la piratería. En el caso de Etiopía, cabe señalar que, si bien en su legislación no se define la piratería, este país ha adoptado medidas represivas a través de su Código Penal¹⁶⁵. En cuanto al robo a mano armada en el mar, no está definido ni sancionado. En el Gabón, el Código Penal¹⁶⁶ retoma los elementos constitutivos del delito de piratería tal como se define en derecho internacional, pero no la califica como tal. En su artículo 253 dispone que la ilicitud se refiere al “hecho de apoderarse o tomar el control mediante la violencia o la amenaza de violencia de una aeronave, un buque o cualquier otro medio de transporte a bordo del cual haya personas, así como de una plataforma móvil o fija situada en la plataforma continental [...]”, ampliando así sustancialmente su ámbito de aplicación. En cuanto al ámbito geográfico del delito de piratería, el Código Penal lo extiende a todas las zonas marítimas, a saber, la alta mar, las zonas marítimas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado, las aguas territoriales, si así lo autoriza el derecho internacional, y la plataforma continental, en el caso de los actos ilícitos contra plataformas móviles o fijas, lo que supone una ampliación geográfica o territorial del ámbito de aplicación del delito. No se hace, en resumidas cuentas, ninguna referencia expresa a la piratería marítima, aunque están presentes algunos elementos de este delito. Por otra parte, no hay ninguna disposición en la que se tipifique como delito el robo a mano armada en el mar. Son punibles la intención dolosa y la complicidad. Las medidas coercitivas y el uso de la fuerza en el mar se definen por reglamento. El Código Penal de Gambia¹⁶⁷ define la piratería y otros delitos conexos. En su artículo 61, párrafo 7, retoma las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a saber, que se trata de un acto ilícito cometido en alta mar, con un propósito personal, contra otro buque o aeronave o contra bienes o pasajeros a bordo de ellos. Contrariamente a lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención, en su párrafo 4 ese artículo hace extensiva la comisión de actos de piratería a las aguas territoriales e interiores. Gambia establece la jurisdicción universal respecto de los actos de piratería cometidos en alta mar por un buque contra otro buque, por parte de cualquier persona que actúe como autor directo o cómplice del delito, o cualquier persona que haya tenido la intención de cometer el delito de piratería. Este se sanciona con 14 años de prisión. Ghana, por su parte, define la piratería en su Código Penal, pero no retoma el texto del artículo 101 de la Convención, en lo que se refiere específicamente a los elementos constitutivos del delito de piratería¹⁶⁸. En el Código Penal se hace referencia de forma general al mar o al puerto como lugares de comisión del acto de piratería marítima. Esto da a entender que el acto penado puede producirse en cualquier lugar del medio marino, independientemente de los regímenes jurídicos aplicables a los distintos espacios marítimos consagrados en derecho internacional,

¹⁶⁴ Eritrea, Código Penal (2015), art. 229.

¹⁶⁵ Etiopía, Código Penal (9 de mayo de 2005), arts. 270 y 273.

¹⁶⁶ Gabón, Ley núm. 006/2020, de 30 de junio de 2020, de modificación de la Ley núm. 042/2018, de 5 de julio de 2019, del Código Penal de la República Gabonesa, *Journal officiel de la République gabonaise*, núm. 72 bis especial (30 de junio de 2020), art. 253.

¹⁶⁷ Gambia, proyecto de ley sobre infracciones penales (2020) art. 61.

¹⁶⁸ Ghana, Código Penal (1960), art. 193.

es decir, desde la alta mar hasta las aguas interiores y territoriales. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito en la legislación de Ghana.

68. El Código Marítimo de Guinea define y castiga los actos de piratería retomando el texto del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁶⁹. En él se definen los actos constitutivos del delito de piratería y se establece que el buque pirata perderá la protección que le correspondería en virtud de la legislación del Estado del pabellón, lo que implica que Guinea tiene derecho a ejercer la jurisdicción universal sobre el buque en cuestión. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito.

69. En Kenya, la piratería y el robo a mano armada en el mar se definen y sancionan según lo dispuesto en la Ley de la Marina Mercante, que hace referencia explícita a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que Kenya es Estado parte¹⁷⁰. Así, en esta ley la piratería se define de conformidad con lo dispuesto en la Convención, si bien no hay ninguna referencia explícita a su artículo 101, aunque la legislación de Kenya en materia de piratería retoma los elementos que figuran en la definición contenida en este artículo, a saber, que el acto ilícito se comete en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, por parte de un buque contra otro buque o aeronave privado, y con un propósito personal. La jurisdicción universal queda bien establecida, puesto que se aplica la legislación de Kenya tanto si el buque pirata se encuentra en este país o en otro, tanto si el acto ilícito se ha cometido en Kenya o en otro lugar e independientemente de la nacionalidad de la persona que haya cometido el acto de piratería o haya sido víctima de él. De ello se desprende que la jurisdicción universal se basa en la legislación nacional que, mediante la expresión “shall apply”, establece la obligación de perseguir a quien haya cometido actos de piratería o haya sido cómplice de ellos y de sancionarlos con la pena de prisión perpetua. La ley establece una distinción clara, *ratione loci*, entre piratería y robo a mano armada en el mar. Así, mientras que se presume que la piratería se comete en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado¹⁷¹, incluida la alta mar, el robo a mano armada en el mar se comete en las aguas territoriales o en las aguas bajo la jurisdicción de Kenya¹⁷². El robo a mano armada en aguas sometidas a la soberanía de Kenya se castiga con prisión perpetua.

70. La piratería y el robo a mano armada tienen en común prácticamente los mismos elementos constitutivos y, fundamentalmente, lo que los distingue es el lugar de comisión de los actos.

71. En Liberia, el Código Legislativo revisado¹⁷³, que se aprobó y promulgó en 2008, define la piratería en su artículo 15.31 casi en los mismos términos que el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que, sin embargo, no se hace referencia. Por tanto, la piratería se define como todo acto ilegal de violencia, cometido en alta mar con un propósito personal por un buque contra otro buque o aeronave privados que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado¹⁷⁴. La alta mar se define como todas las partes del mar no incluidas en el mar territorial o en las aguas interiores de ninguna nación o

¹⁶⁹ Guinea, Ley ordinaria L/2019/012/AN, de 9 de mayo de 2019, del Código Marítimo de la República de Guinea, *Journal officiel de la République de Guinée*, número especial de junio de 2019, art. 658.

¹⁷⁰ Kenya, Ley de la Marina Mercante (2009), parte XVI.

¹⁷¹ *Ibid.*, art. 369, párr. 1 a) ii).

¹⁷² *Ibid.*, art. 371 b).

¹⁷³ Liberia, *Liberian Code of Laws Revised*, vol. IV, título 26 sobre derecho penal, aprobado el 22 de julio de 2008, art. 15.31.

¹⁷⁴ *Ibid.*

gobierno, lo que implica que la piratería puede cometerse tanto en la alta mar como en la zona económica exclusiva y la plataforma continental. El Código Legislativo establece la jurisdicción universal de Liberia, ya que se considera que la piratería es un delito de derecho internacional y que toda persona acusada de haberlo cometido debe ser enjuiciada en los tribunales competentes de Liberia¹⁷⁵. Las penas que lleva aparejadas son la incautación y venta del buque pirata con arreglo a los procedimientos definidos por el Código¹⁷⁶, como, por ejemplo, la solicitud de autorización previa al Presidente de la República. En cuanto al robo a mano armada, está definido por las disposiciones generales del Código Legislativo¹⁷⁷, pero no se especifica si estas disposiciones son aplicables y transponibles al medio marino en caso de robo a mano armada en el mar.

72. El Código Marítimo de Madagascar¹⁷⁸ y el Código Penal de Malawi¹⁷⁹ retoman en los mismos términos e íntegramente lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito en ninguno de estos dos países. Lo mismo ocurre con la legislación de Mauricio¹⁸⁰, que, además de definir la piratería marítima conforme al artículo 101, prevé un delito específico denominado “ataque marítimo” (*maritime attack*), que puede abarcar todos los delitos violentos cometidos en el mar, incluido el robo a mano armada, si bien en la legislación de este país no se tipifica expresamente este delito en el mar. Se considera que el ataque marítimo se comete en el mar territorial o en las aguas interiores, históricas o archipelágicas de Mauricio. Marruecos define la piratería en términos muy generales. En el Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante¹⁸¹ se define la piratería como el delito cometido por todas las personas que se encuentren a bordo de un buque marroquí o de cualquier otro buque, que navegue “sin estar provisto o haber sido provisto de los preceptivos documentos de a bordo en los que conste la nacionalidad del buque y la legitimidad de la expedición [...]”¹⁸². En su definición de piratería, la legislación de Marruecos no retoma en su integridad los elementos constitutivos del delito que figuran en el artículo 101, a saber, la alta mar y el propósito personal, si bien establece la jurisdicción universal con independencia de la nacionalidad del buque, es decir, que no importa si el buque tiene nacionalidad marroquí o extranjera ni tampoco el lugar en que se cometa el delito. No se define ni se sanciona el robo a mano armada en el mar.

73. La legislación de Mauritania¹⁸³ reproduce en gran medida los términos del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, precisando que hay piratería cuando deja de aplicarse la ley del Estado del pabellón respecto de un conjunto de actos ilícitos cometidos por un buque contra otro buque, o contra personas o bienes a bordo de él, independientemente de que el buque en cuestión sea privado o público. Por otra parte, no se hace referencia alguna a las aeronaves. Siempre que “el buque deje de estar sujeto a la ley del Estado del

¹⁷⁵ *Ibid.*, párr. 2.

¹⁷⁶ *Ibid.*, párr. 4.

¹⁷⁷ *Ibid.*, art. 15.32.

¹⁷⁸ Madagascar, Ley núm. 99-028, de 3 de febrero de 2000, de reforma del Código Marítimo, *Journal officiel*, núm. 2625 (8 de febrero de 2000), págs. 526 a 661, art. 1.5.01.

¹⁷⁹ Malawi, Código Penal, art. 63.

¹⁸⁰ Mauricio, Ley sobre Piratería y Violencia Marítima, núm. 39 de 2011, *Government Gazette of Mauritius*, núm. 112 (17 de diciembre de 2011).

¹⁸¹ Marruecos, Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante (31 de marzo de 1919), *Bulletin officiel*, núm. 344 (26 de mayo de 1919), págs. 507 a 509, art. 23, párr. 3.

¹⁸² *Ibid.*, párr. 3 a).

¹⁸³ Mauritania, Ley núm. 2013-029, del Código de la Marina Mercante (30 de julio de 2013), *Journal officiel de la République islamique de Mauritanie*, núm. 1297 (15 de octubre de 2013), págs. 673 a 770, art. 695.

pabellón”, la legislación de Mauritania permite que se ejerza la jurisdicción universal sobre el buque pirata. En ella no se tipifica el robo a mano armada.

74. Mozambique tipifica como delito la piratería, pero la define en términos muy generales, que no reflejan el texto del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁸⁴. Según el Código Penal, comete delito de piratería quien tripule o comande por medios violentos un buque o aeronave con el fin de cometer un robo o atentar contra la seguridad del Estado o de un Estado extranjero, o quien usurpe el mando de un buque o aeronave nacional. No obstante, este texto va más allá del artículo 101, ya que dispone que “se castiga como delito de piratería la alteración de señales desde tierra, mar o aire que constituyan maniobras fraudulentas de naufragio, atraque, amarre o desembarco de buques o aeronaves con el fin de atacarlos o de atacar a las personas o bienes que se encuentren a bordo”¹⁸⁵.

75. Aun tratándose de Estados sin litoral, el Níger¹⁸⁶, el Chad¹⁸⁷ y Uganda¹⁸⁸ reprimen la piratería, aunque no cuentan con una definición propiamente dicha. En el caso del Chad, no obstante, existe una definición muy amplia de piratería que en cierto sentido pasa por alto los elementos constitutivos del delito establecidos en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, según el Código Penal se considera piratería todo acto ilícito que atente contra la seguridad de la navegación marítima y se dirija contra puertos, buques, pasajeros, tripulaciones o bienes, pero no especifica cuál es el lugar de comisión de los actos ni exige que haya dos buques o que el móvil sea el propósito personal.

76. La legislación de Nigeria¹⁸⁹ retoma en gran medida las disposiciones del artículo 101. Sin embargo, por lo que se refiere al lugar de comisión, en la legislación de Nigeria se utiliza la expresión “aguas internacionales” en lugar de “alta mar”. Si se tiene en cuenta para que el acto se considere piratería la condición de que exista un propósito personal y de que haya dos buques o aeronaves privados implicados. La legislación de la República Democrática del Congo¹⁹⁰ reprime la piratería, aunque no la define. Tampoco prevé una definición de robo a mano armada en el mar. La República del Congo, por su parte, aprobó una ley¹⁹¹ que definía la piratería, pero que en esencia no reflejaba los términos del artículo 101. No obstante, establece la jurisdicción universal, ya que la ley dispone que se enjuiciará y juzgará como pirata a toda persona que forme parte de la tripulación de un buque [...] que navegue sin los documentos de viaje necesarios para que se constate la legitimidad de la expedición¹⁹², quienes realicen el viaje provistos de patentes de navegación emitidas por Estados diferentes¹⁹³ o toda persona que cometa actos de depredación a mano armada contra buques congoleños o extranjeros¹⁹⁴, así como todo buque que cometa actos hostiles bajo un pabellón que no sea el del Estado que le otorgó patente de

¹⁸⁴ Mozambique, Código Penal (2014), Boletín Oficial, núm. 105, suplemento 14 (31 de diciembre de 2014), art. 380.

¹⁸⁵ *Ibid.*, párr. 3.

¹⁸⁶ Níger, Ley núm. 2003-025, de 13 de junio de 2003, por la que se modifica la Ley núm. 61-27, de 15 de julio de 1961, del Código Penal, arts. 281, 399-1 y 399-7.

¹⁸⁷ Chad, Ley núm. 2017-01, de 8 de mayo de 2017, del Código Penal, art. 281.

¹⁸⁸ Uganda, Ley de Modificación del Código Penal (18 de agosto de 1990), *The Uganda Gazette*, vol. 83, núm. 40, págs. 43 a 51, art. 55.

¹⁸⁹ Nigeria, Ley de Eliminación de la Piratería y de otros Delitos Marítimos (2019), art. 3.

¹⁹⁰ República Democrática del Congo, Decreto ley núm. 66-98, de 14 de marzo de 1966, del Código de Navegación Marítima, arts. 399 y 400.

¹⁹¹ República del Congo, Ley núm. 30-63, de 4 de julio de 1963, del Código de la Marina Mercante, art. 270.

¹⁹² *Ibid.*, párr. 1.

¹⁹³ *Ibid.*, párr. 2.

¹⁹⁴ *Ibid.*, art. 271, párr. 1.

navegación¹⁹⁵. Se considera asimismo pirata a toda persona que forme parte de la tripulación y se apropie de un buque congoleño mediante fraude o violencia o lo entregue a los piratas¹⁹⁶. En su Código Penal, Santo Tomé y Príncipe¹⁹⁷ define el delito de piratería como la apropiación mediante fraude o violencia de un buque o aeronave o la comisión de actos ilícitos contra otro buque o aeronave con un propósito personal por parte de la tripulación en el mar o en el aire o en el mar territorial, o la usurpación del mando de un buque o aeronave nacional. Además, incorpora algunos elementos del artículo 101, entre ellos la condición de que haya presencia de dos buques, que el móvil sea el propósito personal o privado y que se ejerza la violencia o se cometa un acto de depredación. La piratería no se vincula exclusivamente a la alta mar, ya que la legislación establece que el delito se comete “en el mar o en el aire o en el mar territorial”¹⁹⁸. En ella no se tipifica el robo a mano armada en el mar.

77. Senegal define la piratería en su ley del Código de la Marina Mercante como “el hecho de que un buque navegue sin estar en posesión de documentos de nacionalidad o teniendo de forma permanente más de una nacionalidad, o de que cometa uno de los siguientes actos: todo acto ilícito de violencia o detención o todo acto de depredación cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque privado, entre otros”¹⁹⁹. Se observa que la legislación no sigue la redacción del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, en particular, no hace referencia a la presencia de dos buques en el acto de piratería ni especifica el móvil del delito, es decir, el propósito personal, o el lugar de comisión del mismo. El hecho de que no se vincule la piratería a la alta mar podría interpretarse en el sentido de que la legislación reconoce que el delito de piratería puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, en la alta mar o en las aguas territoriales.

78. Seychelles define la piratería de conformidad con el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incorporando los elementos constitutivos del delito en el Código Penal, cuyas disposiciones sobre la piratería siguen siendo en general conformes a las de la Convención²⁰⁰. No obstante, la legislación de este país parece ampliar el ámbito de aplicación del delito a los espacios marítimos que se encuentran bajo su jurisdicción, a saber, sus aguas interiores, sus aguas territoriales y la zona económica exclusiva. Dicho de otro modo, la piratería puede cometerse en cualquier lugar del entorno marítimo, tanto en la alta mar como en los espacios marítimos bajo soberanía o jurisdicción de Seychelles. En su ley sobre la piratería, Somalia legisla en consonancia con las disposiciones del artículo 101 de la Convención, ya que incorpora los elementos contenidos en la definición que figura en este instrumento²⁰¹. La legislación somalí admite, no obstante, que el acto de piratería puede cometerse tanto en la alta mar como en las aguas territoriales de Somalia. No se consagra ninguna disposición específica al delito de robo a mano armada en el mar. La legislación del Togo es más amplia, ya que no se ocupa únicamente de la piratería, sino también de otros actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima en el mar, en el sentido de lo dispuesto en la Convención. Según la legislación de este país, la piratería puede cometerse en todos los espacios marítimos y se aplica a los buques privados y extranjeros y a los buques sin pabellón o nacionalidad en los espacios marítimos sometidos a la soberanía o

¹⁹⁵ *Ibid.*, párr. 3.

¹⁹⁶ *Ibid.*, art. 273.

¹⁹⁷ Santo Tomé y Príncipe, Ley núm. 6/2012, del Código Penal (5 de julio de 2012), art. 386, párr. 2.

¹⁹⁸ *Ibid.*

¹⁹⁹ Senegal, Ley núm. 2002-22, de 16 de agosto de 2002, del Código de la Marina Mercante, art. 1.

²⁰⁰ Seychelles, Ley núm. 5 de 2012, de Modificación del Código Penal, art. 65.

²⁰¹ Somalia, Ley núm. 52/2012, de Lucha contra la Piratería (21 de marzo de 2012), art. 2.

jurisdicción del Togo, así como en la alta mar, de conformidad con el derecho internacional²⁰².

79. La Ley de la Marina Mercante²⁰³ de la República Unida de Tanzania define la piratería remitiéndose a lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es decir, que incorpora los elementos contenidos en la definición tal como se describen en el régimen convencional del artículo 101 (presencia de dos buques, violencia, detención o depredación, propósito personal, comisión en la alta mar). La piratería solo puede cometerse en la alta mar o en zonas que no estén sometidas a la jurisdicción de ningún Estado. Si el delito de piratería se comete en otro lugar que no sea la alta mar, no puede calificarse jurídicamente como tal, ya que la definición de la Ley de la Marina Mercante no contempla la posibilidad de que este delito se cometa en otras partes del medio marino, como, por ejemplo, las aguas territoriales. El Código Penal²⁰⁴ se ajusta en líneas generales a la letra y al espíritu de la Ley de la Marina Mercante, ya que en esencia retoma lo dispuesto en ella. Castiga tanto la comisión del acto de piratería como la complicidad en el mismo, considerándolos hechos punibles que llevan aparejada la pena de prisión perpetua²⁰⁵. Si el barco pirata no está registrado en la República Unida de Tanzania, no puede iniciarse ningún procedimiento contra él a menos que exista un acuerdo especial con el Estado que ha perseguido y detenido al buque pirata²⁰⁶. Además, no es posible incoar un procedimiento judicial sin el consentimiento previo del Director de la Fiscalía²⁰⁷. La exigencia de que exista un acuerdo especial entre el Estado perseguidor y la República Unida de Tanzania podría dar a entender que este país no recurre sistemáticamente al principio de la jurisdicción universal, que queda supeditado a ese acuerdo. El robo a mano armada en el mar no está tipificado como delito ni en la Ley de la Marina Mercante ni en el Código Penal.

80. El Código Penal de Zimbabwe define la piratería haciendo referencia de forma general a los elementos de la definición formulada en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, si bien no la retoma textualmente²⁰⁸. Así, el Código vincula la comisión del delito de piratería al mar como espacio único e integrado, sin distinción entre espacios marítimos, en particular entre la alta mar y las zonas bajo jurisdicción nacional. De este modo, se amplía el ámbito geográfico de aplicación, ya que el acto puede cometerse en el mar en sentido amplio, lo que abarcaría tanto la alta mar como las aguas interiores de Zimbabwe. La referencia general al mar incluye el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental como lugares de comisión del delito de piratería. En función de las situaciones, las penas aplicables son prisión perpetua, prisión por un período de al menos 10 años o el pago de una multa y una pena de prisión de menos de 15 años²⁰⁹. La jurisdicción universal de Zimbabwe queda bien establecida, ya que los tribunales de este país tienen competencia para perseguir y juzgar los delitos de piratería cometidos tanto dentro del territorio nacional como fuera de él²¹⁰.

²⁰² Togo, Ley núm. 2016-004, sobre la lucha contra la piratería y otros actos ilícitos y sobre el ejercicio por parte del Estado de sus competencias de policía marítima (11 de marzo de 2016), art. 2.

²⁰³ República Unida de Tanzania, Ley de la Marina Mercante (12 de noviembre de 2003), art. 341, párr. 1.

²⁰⁴ República Unida de Tanzania, Código Penal, art. 66.

²⁰⁵ *Ibid.*, párr. 2.

²⁰⁶ *Ibid.*, párr. 3.

²⁰⁷ *Ibid.*, párr. 4.

²⁰⁸ Zimbabwe, Ley núm. 4 de 2014, por la que se modifica la Ley de Codificación y Reforma del Derecho Penal, art. 154A, párr. 2.

²⁰⁹ *Ibid.*, párr. 2 g) y h).

²¹⁰ *Ibid.*, párr. 5.

b) *Medidas de prevención y represión*

81. La primera forma de prevención de la piratería es la disuasión mediante la adopción de medidas legislativas, pues la ausencia de legislación es un incentivo para cometer actos de piratería y robo a mano armada en el mar. Esta labor de prevención puede acometerse unilateralmente, legislando en el ámbito nacional, o sobre una base bilateral, regional o subregional.

82. En África se han puesto en marcha diversos mecanismos a nivel nacional para prevenir la piratería y el robo a mano armada en el mar. De hecho, al analizar las diversas legislaciones se aprecia que algunos Estados se otorgan la jurisdicción universal con arreglo a su derecho interno. Así, seis Estados²¹¹ establecen la jurisdicción universal al asignar competencias a sus autoridades marítimas o a las fuerzas navales responsables de la seguridad en el mar y en los puertos. Cinco Estados²¹² lo hacen a través de iniciativas conjuntas de sus fuerzas navales.

83. Gambia²¹³ ha participado, junto con Liberia, en una formación sobre la gestión de amenazas a la seguridad marítima, entre las que se incluyen la piratería y el robo a mano armada en el mar. Liberia²¹⁴, por su parte, ha puesto en marcha un sistema de seguridad y vigilancia de la navegación. Benin es el único país que ha autorizado la contratación de empresas privadas para labores de prevención.

84. Por lo demás, ningún Estado ha atribuido competencias en materia de defensa, detención, investigación o incautación exclusivamente al capitán del buque o a las personas a bordo de él.

85. Varios Estados africanos castigan el delito de piratería. En este sentido, 31 Estados prevén en su legislación nacional sanciones por actos de piratería marítima, mientras que en 23 no se contemplan. Por otra parte, en tan solo 4 Estados se prevén penas específicas para el robo a mano armada en el mar, mientras que en 50 no se sanciona, como se verá en las secciones siguientes.

86. De los 107 Estados de todo el mundo que prevén sanciones contra la piratería, las más recurrentes son el pago de una multa, la pena de muerte, la prisión, la prisión perpetua, la reclusión y los trabajos forzados. En África, 20 Estados prevén penas de prisión²¹⁵; 9, el pago de una multa²¹⁶; 4, la pena de muerte²¹⁷; 6, la reclusión; y 10, la prisión perpetua. Por último, tres Estados castigan los actos de piratería con trabajos forzados. A modo de ejemplo, cabe señalar que en una sentencia de los tribunales de Liberia²¹⁸, se castigó el delito de piratería con una multa. La República Democrática del Congo y Mauricio denominan a la sanción “servidumbre penal”.

87. Así pues, la pena de prisión es la sanción más utilizada para castigar la piratería marítima, tanto en África como en otras regiones del mundo. Las penas de prisión varían en función de los Estados, así como de las circunstancias de cada caso. Pocos son los Estados que imponen la pena de prisión perpetua como castigo por el delito

²¹¹ Angola, Cabo Verde, Camerún, Egipto, Guinea y Nigeria.

²¹² Benin y Nigeria, Comoras y Francia, Mauricio y la Unión Europea, y Seychelles y la Unión Europea.

²¹³ Gambia participó en el ejercicio marítimo multinacional “Obangame Express 2021”, una iniciativa de las Fuerzas Navales de los Estados Unidos en África.

²¹⁴ Liberian Registry (www.lisr.com/).

²¹⁵ Argelia, Benin, Botswana, Chad, Côte d’Ivoire, Eritrea, Etiopía, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Malawi, Mauritania, Mozambique, Níger, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Somalia y Sudáfrica.

²¹⁶ Argelia, Côte d’Ivoire, Níger, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Somalia y Sudáfrica.

²¹⁷ Botswana, Congo, Eritrea y Etiopía.

²¹⁸ Tribunal Supremo de Liberia, *Kra v. Republic of Liberia*, decisión de 1 de enero de 1905, [1905] LRSC 2, 1 LLR 440 (1905).

de piratería. Únicamente lo han hecho los Estados Unidos de América²¹⁹, Filipinas²²⁰ y la República Unida de Tanzania²²¹.

88. Además, algunos Estados africanos condenan a quienes cometen el delito de piratería a penas de prisión considerables, aunque menores, que oscilan entre los 10 y los 30 años. Es el caso de Kenya²²² (20 años) y Seychelles²²³ (entre 11 y 18 años). En algunos Estados también se han dictado penas de prisión relativamente leves, de entre 2 y 8 años, como en Kenya²²⁴ (entre 4 y 7 años). En estos últimos casos, las penas leves se justifican cuando el ataque pirata no se consuma²²⁵ o cuando el acusado participa en programas de rehabilitación mientras permanece en prisión preventiva²²⁶.

89. En cuanto a los factores agravantes, se ha constatado que usar la violencia o provocar la muerte de una persona de forma voluntaria o involuntaria a menudo han sido agravantes utilizados contra los piratas. Así, en 11 países de África²²⁷, se prevén distintas horquillas de penas en función de la gravedad del delito cometido. Dos países practican la confiscación del buque²²⁸; y en 14²²⁹ no se contemplan agravantes.

2. La práctica judicial

90. Las decisiones en materia de piratería y robo a mano armada en el mar emitidas por los jueces africanos se refieren principalmente a la región de África Oriental. Se ha recurrido a tribunales de Kenya, la República Unida de Tanzania, Seychelles y Mauricio para juzgar estos delitos.

91. No obstante, en conjunto, en la región de África se han dictado 44 resoluciones relativas a actos de piratería marítima o robo a mano armada en el mar. De ellas, 26 se referían a casos de piratería en el mar, mientras que en 18 solo se hacía mención del delito, que, sin embargo, no era su objeto principal.

92. La mayoría de las resoluciones relativas a casos de piratería marítima se han emitido en países que tenían con los Estados que habían efectuado las detenciones acuerdos especiales de transferencia de competencias a los Estados que ejercían la acusación, a saber, Kenya, la República Unida de Tanzania, Seychelles y Mauricio.

²¹⁹ Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Este de Virginia, *United States v. Hasan*, 747 F Supp 2d 599.

²²⁰ Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al*, núm. 111709, decisión de 30 de agosto de 2001.

²²¹ Tribunal Superior de la República Unida de Tanzania, *Republic v. Mohamed Adam & 6 others*, causa núm. 123 de 2015, sentencia de 18 de abril de 2019.

²²² Tribunal de Primera Instancia de Mombasa (Kenya), *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 Others*, causa núm. 3486 de 2008, sentencia de 10 de marzo de 2010.

²²³ Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 Others*, causa núm. 75 de 2010, sentencia de 30 de junio de 2011; *The Republic v. Mohamed Aweys Sayid & 8 Others*, causa núm. 19 de 2010, sentencia de 15 de diciembre de 2010.

²²⁴ Tribunal de Primera Instancia de Mombasa, *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 Others*, causa núm. 1184 de 2009, sentencia de 6 de septiembre de 2010; Tribunal de Primera Instancia de Mombasa, *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 Others*, causa núm. 1374 de 2009, sentencia de 29 de septiembre de 2010; Tribunal Superior de Kenya, *Abdikadir Isey Ali & 8 others v. Republic*, causa núm. 19 de 2015, sentencia de 10 de marzo de 2015; y Tribunal Superior de Kenya, *Abdirahman Mohamed Roble & 10 others v. Republic*, recurso penal núm. 94 de 2012, sentencia de 30 de agosto de 2013.

²²⁵ *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 Others* (véase la nota 224 *supra*).

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ Argelia, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Eritrea, Etiopía, Liberia, Níger, República Democrática del Congo, Senegal y Somalia.

²²⁸ Argelia y Benin.

²²⁹ Benin, Chad, Djibouti, Ghana, Guinea, Kenya, Malawi, Mauritania, Mozambique, Nigeria, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles y Sudáfrica.

a) *La jurisprudencia de Kenya*

93. En virtud de esos acuerdos especiales de transferencia de competencias, los tribunales de Kenya han enjuiciado y juzgado a varios piratas. La jurisprudencia de este país, que es relativamente abundante, ha dado lugar a varias decisiones. Por ejemplo, en la causa *Fiscal General c. Mohamud Mohammed Hashi y otras ocho personas*²³⁰, un grupo de personas provistas de armas ofensivas atacó al buque MV Courier en alta mar, en el océano Índico, y amenazó de muerte a su tripulación. Tras ser detenidos por las autoridades de Kenya, fueron enjuiciados ante el Tribunal de Primera Instancia de Mombasa por un delito de piratería, con arreglo al Código Penal de este país. Los acusados se declararon inocentes e impugnaron la competencia del tribunal, que falló a su favor el 9 de noviembre de 2010. En su defensa, alegaron que el principio de jurisdicción universal no era aplicable, aunque el delito de piratería marítima estuviese tipificado en la legislación penal de Kenya, dado que, a su juicio, en el Código Penal no se trataba la cuestión de la competencia de los tribunales kenianos para juzgar delitos de piratería cometidos fuera de la jurisdicción territorial del país. El Tribunal de Apelación de Nairobi rechazó estos argumentos y, basándose en la legislación nacional y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que Kenya es Estado parte, concluyó que, en virtud del principio de jurisdicción universal, que emana de la idea de que la comunidad internacional debe velar por que los responsables de los delitos internacionales más graves no hallen refugio en ningún lugar, todos los Estados tienen jurisdicción para llevar a los piratas ante la justicia. El Fiscal General recurrió esta decisión. El Tribunal de Apelación anuló la decisión de incompetencia del juez de primera instancia, que había optado por no aplicar el principio de jurisdicción universal al litigio y había concluido que los tribunales de Kenya no eran competentes para juzgar el delito de piratería, con independencia del lugar en que se hubiese cometido o la nacionalidad de sus autores o víctimas. En el asunto *Abdiaziz Ali Abdulahi y otras 23 personas c. la República*²³¹ se planteó la cuestión de la práctica de la prueba en casos de piratería. El 12 de mayo de 2011, los recurrentes, provistos de armas ofensivas, atacaron en alta mar el buque FV Ariya. Se declaró culpables de actos de piratería a los 24 acusados, que fueron condenados a siete años de prisión en aplicación de los artículos 369, párrafo 1 b), y 371 a) de la Ley de la Marina Mercante de 2009. Según el Tribunal Superior de Kenya, existían pruebas abrumadoras de que los recurrentes se encontraban a bordo del FV Ariya y de que había habido un cruce de disparos, a consecuencia del cual murieron cuatro personas y seis resultaron heridas. Dado que se consideró probado que los acusados habían cometido actos de piratería, la carga de la prueba recaía sobre estos. Sin embargo, el Tribunal Superior no quedó satisfecho con el intento de los recurrentes de invertir la carga de la prueba, ya que el juez consideró que la explicación que dieron los acusados sobre su presencia en el buque FV Ariya era inverosímil. Pese a que los recurrentes alegaron que la pena de siete años de prisión era excesiva, el Tribunal Superior consideró que tenía la facultad discrecional de imponer esa pena. Por lo tanto, pudo confirmar la decisión del juez de primera instancia y desestimar el recurso.

94. En la causa *Omar Shariff Abdalla c. Corporate Insurance Co. Ltd*, el Tribunal Superior de Kenya tuvo ocasión de examinar los elementos constitutivos del delito de piratería²³². Según los hechos del caso, el demandante, que estaba asegurado contra el riesgo de robo violento y piratería por un período de 12 meses, había sido víctima

²³⁰ Tribunal de Apelación de Nairobi, *Attorney General v. Mohamud Mohammed Hashi & 8 others*, recurso civil núm. 113 de 2011, 18 de octubre de 2012.

²³¹ Tribunal Superior de Kenya, *Abdiaziz Ali Abdulahi & 23 others v. Republic*, recurso penal núm. 7 de 2014, sentencia de 17 de noviembre de 2014.

²³² Tribunal Superior de Kenya, *Omar Shariff Abdalla v. Corporate Insurance Co. Ltd*, causa núm. 320 de 1998, sentencia de 29 de julio de 2005.

de un robo. El 19 de diciembre de 1996, 17 hombres armados secuestraron un buque, que nunca fue encontrado, a pesar de los esfuerzos realizados. En este caso, había que determinar el móvil del delito. El principal criterio para determinar si se había tratado de un acto de piratería era si se perseguía o no un propósito personal. Se consideró que un pirata era ante todo una persona que satisfacía su codicia o ejecutaba una venganza personal mediante el robo o el asesinato en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado. No obstante, una persona que actuase con un propósito de servicio público podía en cierta medida realizar actos similares, si bien su motivación era diferente y jurídicamente no se podía considerar que se tratase de un pirata. La ausencia de una autoridad competente era asimismo un elemento constitutivo del acto de piratería. Además, debía concurrir violencia, lo que sucedía en este caso. Los ladrones se habían limitado a mantener el buque retenido con la esperanza de obtener el pago de un rescate. Aunque no se había producido un acto de piratería, la aseguradora debía indemnizar al demandante.

95. En la causa *Hassan M. Ahmed y otras nueve personas c. la República*²³³ se planteó la cuestión de la competencia del juez keniano para juzgar actos de piratería cometidos en alta mar por personas que no eran nacionales de Kenya. En este caso, entre el 16 y el 21 de enero de 2006, un grupo de personas, que se encontraban a bordo de tres embarcaciones rápidas e iban armadas con fusiles, granadas, pistolas y lanzacohetes, atacaron el buque Safina Al Bissarat MNV-723, de pabellón indio, frente a las costas de Somalia, en alta mar, en el océano Índico. Después, maltrataron y tomaron como rehenes a sus tripulantes, por los que exigieron un rescate de 50.000 dólares de los Estados Unidos. Mientras retenían el buque y a su tripulación, intentaron interceptar otros buques que navegaban por esas aguas. Uno de ellos consiguió enviar una llamada de socorro, que fue captada por un buque de la marina de los Estados Unidos, cuya intervención permitió detener a los atacantes. Se puso a los detenidos a disposición de las autoridades de Kenya y fueron procesados por el delito de piratería ante el tribunal penal de Mombasa, que los declaró culpables y condenó a cada uno de ellos a una pena de siete años de prisión. El juez se declaró competente argumentando que la piratería era un crimen contra la humanidad que podía ser juzgado por cualquier Estado y que el Código Penal de Kenya se ajustaba al derecho internacional. Al no quedar satisfechos con esta sentencia, los acusados interpusieron un recurso. Según el Tribunal Superior de Kenya, los actos que se les imputaban habían quedado probados y entraban en el ámbito de aplicación del artículo 69, párrafos 1 y 3, del Código Penal de Kenya, en el que se definía y sancionaba la piratería.

96. Aun en el caso de que este delito no hubiese estado tipificado en el Código Penal, sería de aplicación el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que Kenya es Estado parte, ya que contiene una definición de piratería. El Tribunal Superior de Kenya confirmó la decisión del juez de primera instancia y desestimó el recurso. En su defensa, los acusados esgrimieron el argumento de que los tribunales kenianos no eran competentes para conocer del caso por no tratarse de nacionales de Kenya, por no haberse cometido el delito en aguas territoriales de este país y, sobre todo, por no ser aplicable su Código Penal a hechos acaecidos fuera de su territorio, en este caso en la alta mar. Sin embargo, el juez aplicó correctamente la ley, ateniéndose al artículo 69 del Código Penal de Kenya, que establece lo siguiente: “Toda persona que, en aguas territoriales o en alta mar, cometa un acto de piratería *iure gentium* será culpable del delito de piratería” (párr. 1) y “Toda persona culpable del delito de piratería podrá ser castigada con la pena de prisión perpetua” (párr. 3). Sobre la base de estas disposiciones y del artículo

²³³ Tribunal Superior de Kenya, *Hassan M. Ahmed & 9 others v. Republic*, recursos penales núms. 198 a 207 de 2008.

101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Tribunal Superior de Kenya declaró a los acusados culpables de piratería.

97. En la causa *Barre Ali Farah y otras seis personas c. la República*²³⁴, se interpuso recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Kenya. La cuestión que debía resolverse se refería a la práctica de la prueba y su admisibilidad en relación con actos de piratería marítima. En este caso, según las pruebas de la acusación, la tripulación del St. Vincent informó al capitán de que habían avistado dos embarcaciones que se aproximaban al buque, en alta mar. Al consultar el radar, este comprobó que, efectivamente, se aproximaban dos embarcaciones a una velocidad de 24 nudos. El capitán aumentó la velocidad a 13 nudos y a continuación dio la alarma para señalar un ataque pirata. Al examinar las pruebas que tenía ante sí, el juez de primera instancia tuvo en cuenta el relato de la agresión presentado por el abogado del Estado y concluyó que las dos embarcaciones se dirigían a gran velocidad hacia el buque de los demandantes, lo que les hizo temer que corrían peligro. Cuando dispararon bengalas desde el buque, las dos embarcaciones no solo no se detuvieron sino que siguieron avanzando hacia él. En ellas se encontraron municiones, cuchillos y arpeos. Según el testimonio de los testigos de cargo, los ocupantes de las embarcaciones también habían arrojado otros objetos por la borda.

98. En primera instancia se declaró culpables de actos de piratería a los acusados, que fueron condenados a 20 años de prisión en aplicación de los artículos 369, párrafo 1, y 371 a) de la Ley de la Marina Mercante de 2009. El juez de apelación decidió reducir la condena a seis años de prisión. El juez de primera instancia consideró que, al perseguir a un buque que huía, las personas que iban a bordo de las dos embarcaciones, armadas y lanzando objetos en su dirección, sin duda habían transmitido a los tripulantes una sensación de peligro y les habían hecho temer por su vida, lo que constituía, por tanto, un acto de violencia contra un buque. Los recurrentes alegaron que eran pescadores. Este argumento no convenció al tribunal de primera instancia, ya que en las embarcaciones no se habían hallado equipos de pesca adecuados ni tampoco capturas o instalaciones para almacenarlas.

99. Cabe señalar que la expresión “shall be liable”, que figura en el artículo 371 de la Ley de la Marina Mercante de 2009, no obliga a condenar a prisión perpetua a todas las personas declaradas culpables del delito de piratería. Además, hay que recordar que, antes de su condena, los acusados habían permanecido recluidos durante cuatro años. En consecuencia, se modificó la pena de 20 años de prisión y se redujo a 6 años.

100. En la causa *República c. Abdirashid Jama Gas y otras 16 personas*²³⁵, las cuestiones de las pruebas y de los testimonios en relación con la piratería ocuparon un lugar central en el proceso. En ella, se acusaba a 17 personas de haber atacado la motonave MV Amira con armas de fuego y una espada el 13 de mayo de 2009. El Tribunal de Primera Instancia de Mombasa concluyó que, dado que ocho de los nueve testigos de cargo no se encontraban en el lugar de los hechos en el momento del supuesto incidente, no podía admitir su testimonio para inculpar a los acusados. Además, quedó demostrado que un testigo que se encontraba en el lugar de los hechos en el momento del supuesto incidente no había visto en ningún momento que nadie atacase o disparase al MV Amira desde el MV Ishak ni que nadie desembarcase de este con objeto de subir a bordo de la embarcación utilizada para lanzar el ataque contra el MV Amira. Además, este testigo no declaró haber visto a ninguno de los acusados en el lugar de los hechos. Habida cuenta de las contradicciones existentes

²³⁴ Tribunal Superior de Kenya, *Barre Ali Farah & 6 others v. Republic*, recurso penal núm. 166 de 2012, sentencia de 14 de noviembre de 2013.

²³⁵ Tribunal de Primera Instancia de Mombasa, *Republic v. Abdirashid Jama Gas and 16 others*, causa núm. 1939 de 2009, sentencia de 5 de noviembre de 2010.

entre la acusación y las pruebas, el tribunal reafirmó el principio fundamental según el cual debía probarse la culpabilidad más allá de toda duda razonable.

101. Durante la vista, el tribunal también observó varias incoherencias en relación con las armas que presuntamente se habían hallado en poder de los acusados. Además, el juez expresó su preocupación por el hecho de que la acusación no hubiera presentado como pruebas ni el esquife ni la embarcación presuntamente utilizados, ni tampoco imágenes (videos o fotografías tomados desde un helicóptero que sobrevolaba el lugar de los hechos). En consecuencia, el tribunal concluyó que no se podía vincular a los acusados con el delito que se les imputaba.

102. De todo ello se desprende claramente que este caso no se sometió a una investigación y unas actuaciones adecuadas, como exigían las circunstancias. En otras palabras, no se presentaron ante el tribunal pruebas importantes que habrían resultado útiles para la acusación. Los defectos señalados en el expediente de acusación no dejaron al tribunal otra opción que conceder a los acusados el beneficio de la duda. Así pues, por falta de pruebas, se declaró no culpables del delito de piratería a los acusados, que fueron absueltos.

103. En la causa *República c. Jama Abdikadir Farah y otras seis personas*²³⁶, la cuestión que se planteó fue si un juez keniano tenía competencia para pronunciarse sobre actos de piratería marítima aunque este delito no estuviese tipificado en el derecho interno de Kenya en el momento de los hechos. El 6 de mayo de 2009, el buque MV Nepheli navegaba en alta mar por el corredor de tránsito recomendado internacionalmente, en el océano Índico, cuando fue atacado por siete personas a bordo de una embarcación, y recibió disparos que provocaron daños menores. El buque atacado emitió una llamada de socorro. Como consecuencia de las maniobras del MV Nepheli, los atacantes se aproximaron demasiado a la hélice del buque y chocaron con ella, lo que provocó que volcasen. En respuesta a la llamada de socorro, un buque de la Armada española envió un helicóptero al lugar del ataque. A su llegada, el helicóptero encontró a siete personas sentadas sobre la embarcación volcada, a una o dos millas marinas del MV Nepheli. Al cabo de 30 minutos llegó el buque de la Armada española, que pidió al MV Nepheli que lo siguiera hasta el lugar del ataque. Las siete personas que se encontraban sobre la embarcación volcada fueron rescatadas y detenidas por la Armada española. El 16 de mayo de 2009, los detenidos y todas las fotografías tomadas como prueba, así como todos los medios de prueba que se hallaron en su poder, fueron entregados a las autoridades de Kenya.

104. Cabe señalar que antes de que se promulgase la Ley de la Marina Mercante de 2009, no existía en la legislación nacional de Kenya una definición del delito de piratería. Por lo tanto, el Tribunal de Primera Instancia de Mombasa aplicó en esa causa la definición que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que Kenya es Estado parte.

105. De conformidad con esta disposición, era preciso determinar si el ataque había tenido lugar en alta mar y si se trataba de violencia con un propósito personal contra otro buque. El tribunal consideró que las pruebas recogidas, en particular las armas y una escalera provista de un gancho especial, las fotografías de los daños infligidos y los testimonios, en los que se relataba el ataque y la posterior detención, confirmaban los hechos alegados por la acusación. También se argumentó que, entre el ataque y la detención, el capitán del MV Nepheli no había perdido de vista el buque pirata en ningún momento. Además, los acusados declararon bajo juramento que transportaban hasta 45 personas en su embarcación y que, por lo tanto, no eran piratas, sino tratantes de personas, lo que no resultaba creíble a la luz del reducido tamaño de la

²³⁶ Tribunal de Primera Instancia de Mombasa, *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 Others*, causa núm. 1695 de 2009.

embarcación. Por consiguiente, el tribunal consideró que la acusación había probado más allá de toda duda razonable que los acusados habían cometido un acto de piratería contrario al artículo 69, párrafos 1 y 3, del Código Penal. Concluyó que todos ellos eran culpables de piratería y los condenó a penas de cuatro o cinco años de prisión.

106. En la causa *República c. Liban Ahmed Ali y otras diez personas*²³⁷, como en los anteriores, se planteó el problema de las pruebas presentadas ante el tribunal en casos de piratería. En este caso, el 14 de abril de 2009, el buque mercante Safmarine Asia navegaba en alta mar por el océano Índico, a unas 600 millas marinas de la costa de Somalia, cuando fue atacado por 11 personas a bordo de un buque nodriza y dos embarcaciones de menor tamaño. Tras tres intentos, los atacantes desistieron en su empeño. En el tercer intento se utilizaron lanzacohetes que causaron daños menores al Safmarine Asia. Durante el ataque, el buque mercante se puso en contacto con el responsable de seguridad de su naviera, que a su vez contactó con el buque de la Marina francesa Nivose, que patrullaba la zona. Este envió un helicóptero en busca del Safmarine Asia. Cuando llegó el helicóptero, las embarcaciones de los piratas aún eran visibles en el radar del buque mercante. Siguió a las embarcaciones piratas y las sobrevoló hasta que el Nivose pudo detectarlas en su radar e iniciar la persecución. Al día siguiente, el buque francés consiguió interceptar las embarcaciones piratas y detener a las 11 personas que se encontraban a bordo de ellas. Entre las armas y equipos que se hallaron a bordo, había armas de fuego cargadas, cuchillos y arpeos, que fueron confiscados y fotografiados. Se examinaron las armas de fuego y se determinó que funcionaban. El buque nodriza se fue a pique cuando estaba siendo remolcado hacia el puerto de Mombasa. El 22 de abril de 2009, las 11 personas detenidas fueron puestas a disposición de las autoridades de Kenya y posteriormente acusadas de actos de piratería contrarios al artículo 69, párrafos 1 y 3, del Código Penal. Se los acusaba de haber puesto en peligro la vida de los tripulantes al intentar secuestrar el Safmarine Asia.

107. El Tribunal de Primera Instancia de Mombasa no dio crédito a las alegaciones de los acusados, que declararon haber sido atacados sin motivo mientras se dedicaban a la pesca. Habida cuenta de las pruebas y la cronología de los hechos, en particular la circunstancia de que la embarcación de los atacantes había estado bajo vigilancia constante desde el inicio del ataque hasta la detención, así como de los testimonios plausibles de los testigos, el tribunal consideró probado más allá de toda duda razonable que los acusados habían cometido un acto de piratería contrario al artículo 69, párrafos 1 y 3, del Código Penal. Halló a los acusados culpables de un delito de piratería y, en consecuencia, los condenó a cinco años de prisión.

108. La causa *República c. Musa Abdullahi Said y otras seis personas*²³⁸ tuvo como elemento central la admisión de pruebas relativas a actos de piratería. El 29 de marzo de 2009, un buque de suministro de la Marina alemana conocido como SPESSART se encontraba en el golfo de Adén. Era un buque encargado de reabastecer a los buques de la Marina adscritos a la Operación Atalanta. Su carga contenía combustible, alimentos, suministros médicos y otros productos básicos. La tripulación a bordo estaba compuesta por soldados de la marina encargados de la seguridad militar.

109. Alrededor de las 14:50 horas, un señalero a bordo del buque, que estaba de guardia en el puente, observó que había una pequeña embarcación delante de ellos, a unas 2 o 3 millas marinas de distancia, con en torno a siete personas a bordo. Informó al comandante, que se encontraba en el puente. La embarcación estaba detenida y el capitán ordenó que el buque modificara su rumbo por motivos de seguridad de la navegación. Por su parte, el esquife empezó a avanzar hacia ellos. Cuando se estaba aproximando al buque, un helicóptero se acercó a él y lanzó una ráfaga de disparos,

²³⁷ Véase la nota 224 *supra*.

²³⁸ Véase la nota 224 *supra*.

momento en que la embarcación se detuvo y sus siete ocupantes levantaron las manos en señal de rendición. El helicóptero se encontraba a aproximadamente un kilómetro de la embarcación y la había sobrevolado.

110. En esta causa, el Tribunal de Primera Instancia de Mombasa concluyó que, a la vista de las pruebas, tenía la certeza de que el delito de piratería, definido en el artículo 69 del Código Penal, había quedado probado más allá de toda duda razonable y que las pruebas examinadas indicaban claramente que los disparos recibidos por el SPESSART habían provocado el temor de la tripulación, que envió una llamada de socorro a otros buques. Al ver frustrados sus planes, los acusados a bordo del esquiife viraron para huir, pero el SPESSART se lo impidió y los obligó a mantenerse cerca. A todas luces, los acusados no habían tenido en cuenta a quienes se encontraban a bordo del SPESSART, por lo que cualquier disparo contra este tenía por objeto atraer la atención de sus ocupantes. No obstante, en su defensa, todos los acusados insistieron en que se dedicaban al transporte de personas (inmigrantes ilegales) hacia distintos países y que en ningún momento navegaron por el corredor de tránsito internacional. Esta falta de coherencia reforzó las tesis de la acusación, por lo que el tribunal concluyó que la defensa presentada por los acusados era una ocurrencia tardía cuyo objetivo era exonerarlos. Consideró, además, que los argumentos de la defensa carecían de valor probatorio en esas circunstancias y los rechazó. Por último, consideró que la acusación había probado de forma abrumadora los cargos contra todos los acusados en la causa y los declaró culpables de piratería, condenándolos a cinco años de prisión. No obstante, el juez redujo la pena teniendo en cuenta que los acusados habían seguido programas de rehabilitación, que contemplaban, entre otras medidas, la escolarización hasta el nivel universitario.

111. En la causa *República c. Aid Mohamed Ahmed y otras siete personas*²³⁹ se planteó la cuestión de la admisión de pruebas en el juicio. El 11 de noviembre de 2008, los acusados, valiéndose de fusiles y de un lanzacohetes, intentaron secuestrar el MV Powerful, que navegaba en alta mar por el océano Índico. El capitán de este buque emitió una llamada de socorro, a la que respondieron las Fuerzas Marítimas Combinadas. Gracias a la intervención de estas, los acusados interrumpieron el ataque y fueron detenidos y entregados a las autoridades de Kenya. En relación con la cuestión de la competencia, el Tribunal de Primera Instancia de Mombasa hizo referencia al artículo 69, párrafo 1, del Código Penal, que le otorgaba competencia. El tribunal reconoció que la piratería *iure gentium* podía definirse del siguiente modo:

Comete un acto de piratería en virtud del derecho de gentes quien, sin la autoridad legal de ningún Estado ni apariencia de derecho:

a) se apodere o intente apoderarse de un buque en la alta mar, en aguas sometidas a jurisdicción del Almirantazgo, mediante violencia o atemorizando a quienes estén en posesión del buque²⁴⁰.

112. Según el juez, la fiscalía demostró más allá de toda duda razonable que los acusados habían intentado secuestrar un buque utilizando armas y habían dado a la tripulación motivos para temer por sus vidas. Pese a que concurrían circunstancias atenuantes, el juez no quiso ordenar una reducción y los condenó a la pena más severa, con carácter disuasorio. En su opinión, era sabido que la piratería se había convertido en una amenaza en la región, por lo que procedía aplicar una pena disuasoria. Todos los acusados fueron condenados a 20 años de prisión.

²³⁹ Véase la nota 222 *supra*.

²⁴⁰ *Republic v. Musa Abdullahi Said and 7 Others* (véase la nota 222 *supra*), pág. 22, en que se cita a Archbold, *Pleading, Evidence and Practice in Criminal Cases*.

113. En la causa *Abdirahman Mohamed Roble y otras diez personas c. la República*²⁴¹, al igual que en los anteriores, el juicio se centró en la admisión de las pruebas en relación con el delito de piratería. El 3 de mayo de 2009, en alta mar, en el océano Índico, dos personas provistas de armas ofensivas, a saber, dos fusiles, lanzacohetes y un cuchillo, atacaron la motonave FNS Nivose, con lo que pusieron en peligro la vida de los miembros de la tripulación de esa embarcación. El Tribunal Superior, habida cuenta de que los acusados no tenían antecedentes penales y habían permanecido en prisión preventiva durante tres años antes de la condena, revisó la pena y la redujo a cinco años de prisión.

114. La causa *República c. Hassan Jama Haleys y otras cinco personas*²⁴² dio lugar a que se examinara un principio jurídico fundamental, a saber, el derecho a un juicio imparcial incluso para las personas acusadas de piratería marítima, así como su derecho a recibir asistencia financiera para su defensa. Según el juez, los juicios por piratería suponían un desafío sin precedentes para el sistema judicial keniano. No se podía ignorar el hecho de que se trataba de sospechosos que, tras ser detenidos por fuerzas navales extranjeras en alta mar, eran trasladados a Kenya para ser juzgados. Eran extranjeros en el país y no conocían ni el sistema jurídico ni sus derechos y tampoco comprendían el idioma. Habida cuenta de estas dificultades, el juez consideraba fundamental que el Gobierno de Kenya y los asociados internacionales que apoyaban este tipo de juicios pusieran en marcha un sistema que permitiera brindar asistencia letrada gratuita a los sospechosos. Era la única manera de garantizar su derecho a un juicio imparcial.

115. En la causa *Abdikadir Isey Ali y otras ocho personas c. la República*²⁴³, los recurrentes fueron declarados culpables y condenados a siete años de prisión por un delito de piratería, contrario al artículo 69, párrafo 3, del Código Penal. El 22 de mayo de 2009, en el corredor de tránsito recomendado internacionalmente, en alta mar, en la zona central del golfo de Adén, dos personas provistas de armas ofensivas, a saber, un fusil y tres cuchillos, atacaron la motonave MARIA K, haciendo temer por su vida a la tripulación.

116. A pesar de la gravedad del delito de piratería, esta causa ilustra la discrecionalidad del juez para ajustar las penas en función de las circunstancias y los hechos. El siguiente comentario refleja la exigencia de clemencia por parte del juez que conoce de asuntos de piratería:

No encuentro falla alguna en el ejercicio de la discrecionalidad del juez de primera instancia al condenar a los recurrentes a siete años de prisión. Observó acertadamente que la piratería es un delito grave con ramificaciones tanto en el ámbito nacional como en el internacional para la seguridad y el comercio internacional. Se castiga con una pena máxima de prisión perpetua. La condena a siete años de prisión no puede en modo alguno considerarse severa o excesiva. Es interesante señalar que la situación ha cambiado en Somalia. La vida ha vuelto prácticamente a la normalidad. Es preciso acelerar el programa en curso para devolver a Somalia a los reclusos condenados por actos de piratería, a fin de que cumplan en ese país el resto de su pena. Esto les permitirá recibir visitas de sus familiares y allegados y contribuirá asimismo a descongestionar nuestras prisiones²⁴⁴.

²⁴¹ *Abdirahman Mohamed Roble & 10 others v. Republic* (véase la nota 224 *supra*).

²⁴² Tribunal Superior de Kenya, *Republic v. Hassan Jama Haleys & 5 Others*, causa núm. 105 de 2010, sentencia de 15 de julio de 2010.

²⁴³ Tribunal Superior de Kenya, *Republic v. Abdikadir Isey Ali & 8 others*, recurso penal núm. 163 de 2013, sentencia de 10 de marzo de 2015.

²⁴⁴ *Ibid.*

b) *La jurisprudencia de Seychelles*

117. En la causa *República c. Abdi Ali y otros*²⁴⁵, el Intertuna II, un pesquero español matriculado en Seychelles, se encontraba faenando en alta mar, el 5 de marzo de 2010, con dos de sus propias embarcaciones de menor tamaño desplegadas en el mar, cuando se aproximó a gran velocidad un esquife tripulado por personas provistas de armas y escalas con ganchos, que intentaron apresarlos. Más tarde se aproximó un ballenero a bordo del cual había siete fusiles, munición y lanzacohetes, acompañado por dos esquifes. La munición y otros materiales explosivos fueron fotografiados y destruidos. Los esquifes y el ballenero actuaron según un plan predeterminado y de forma concertada durante la aproximación al Intertuna II.

118. El Tribunal Supremo de Seychelles emitió un veredicto de culpabilidad contra los acusados basándose en el artículo 65 del Código Penal, que por entonces disponía lo siguiente: “Toda persona culpable de piratería u otros delitos conexos o similares podrá ser juzgada y castigada de conformidad con la legislación vigente en Inglaterra en ese momento”. La legislación de Seychelles también permite castigar la tentativa en aplicación del artículo 23 del Código Penal, que establece lo siguiente: “Cuando dos o más personas albergan la intención común de perseguir juntas un propósito ilícito y, en la persecución de ese propósito, se cometa un delito de tal naturaleza que su comisión sea una consecuencia probable de tal persecución, se considerará que cada una de ellas ha cometido el delito”. El Tribunal concluyó que se había cometido un acto de piratería y que los acusados eran culpables de este cargo. Se trataba de una embarcación pirata con apariencia de ballenero.

119. En la causa *República c. Mohamed Ahmed Dahir y otras diez personas*²⁴⁶, 11 personas fueron acusadas de actos de piratería marítima en alta mar en virtud de lo dispuesto en el Código Penal y en la Ley de Prevención del Terrorismo de 2004. Los sospechosos fueron avistados por primera vez, a bordo de un buque nodriza que remolcaba dos esquifes, por un avión de vigilancia francés que transmitió la información al Topaz, un patrullero naval de Seychelles. Este interceptó a los piratas en las inmediaciones de un buque de la Marina de Seychelles. Fueron detenidos y acusados tanto de piratería como de terrorismo. En su defensa, los acusados alegaron que eran pescadores y que estaban faenando en el momento del incidente, y añadieron que únicamente se habían defendido de los ataques del Topaz. El Tribunal Supremo se basó, entre otras cosas, en la definición de piratería que figura en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en las pruebas aportadas durante el juicio. Condenó a los 11 acusados por el cargo de piratería y reiteró que ese delito era justiciable ante los tribunales de cualquier nación sobre la base del principio de jurisdicción universal consagrado en el derecho internacional general. Así pues, el Estado que llevase a cabo la detención sería libre de procesar a los presuntos piratas y sancionarlos si eran declarados culpables de piratería. En su decisión de 25 de julio de 2010, el tribunal los declaró culpables de varios delitos, entre ellos piratería y terrorismo, sobre la base del Código Penal.

120. En la causa *República c. Mohamed Aweys Sayid y otras ocho personas*²⁴⁷, el Tribunal Supremo se pronunció sobre actos de piratería cometidos el 26 de marzo de 2010. El buque Galate se encontraba pescando cohombros de mar en Lazino Bank, a unas 98 millas marinas de Mahé. Hacia las 6.30 horas, mientras preparaban el desayuno, un miembro de la tripulación oyó el ruido de un motor fueraborda. Avistó una embarcación tripulada por hombres armados con fusiles, que se aproximaba al

²⁴⁵ Tribunal Supremo de Seychelles, *Republic v. Abdi Ali and others*, causa núm. CO 14 de 2010, sentencia de 3 de noviembre de 2010.

²⁴⁶ Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & 10 Others*, causa núm. 51 de 2009, sentencia de 25 de julio de 2010.

²⁴⁷ Véase la nota 333 *supra*.

Galate. La embarcación se acercó al costado del Galate, donde había una escala, y cuatro hombres subieron a bordo. Al ver a los piratas, un miembro de la tripulación del buque pulsó el botón de socorro para enviar a los guardacostas señales con el registro de su posición respecto de Mahé. Los hombres armados no pidieron autorización para subir a bordo del Galate. Portaban fusiles, con los que apuntaban a los miembros de la tripulación. Les indicaron que salieran de la cabina y se arrodillaran. Entonces, los cuatro hombres armados procedieron a registrar la cabina y se apoderaron de relojes, teléfonos móviles, alimentos y ropa.

121. Los acusados fueron declarados culpables de actos de piratería en alta mar en violación del artículo 65 del Código Penal, leído conjuntamente con su artículo 23. Fueron condenados a penas de prisión de entre 10 y 11 años, en función de los cargos.

122. En la causa *República c. Nur Mohamed Aden y otras nueve personas*²⁴⁸, el Tribunal Supremo se pronunció sobre actos de piratería, concretamente sobre el concepto de participación de los acusados en el delito. Según el relato de los hechos, cuatro intrusos armados con fusiles abordaron el buque Faith y empezaron a hostigar a los pescadores y a exigirles dinero y otros bienes. Les apuntaron con armas, sobre todo a la cabeza, y los amenazaron de muerte. Ordenaron a los testigos que los llevaran a Somalia y amenazaron con cortarles el cuello si el Gobierno de Seychelles no les pagaba 3.000 millones de dólares a cambio de liberarlos. Algunos asaltantes hablaban en un inglés deficiente, mientras que otros utilizaban signos o gestos. Las dos embarcaciones de menor tamaño habían ido a buscar a más hombres y posteriormente se les unió otra de mayor tamaño. Los 11 hombres que iban en las tres embarcaciones subieron a bordo del Faith con fusiles y lanzagranadas. En su veredicto de culpabilidad, el juez afirmó que estaba convencido de que había sido un ataque bien planificado y coordinado. Se comprobó que todos los acusados habían participado voluntariamente en él y ninguno de ellos aportó pruebas de que su participación hubiese sido forzada. Se trató de una acción concertada en la que habían participado todos los acusados presumiblemente con una intención común. Por lo tanto, todos los acusados fueron declarados culpables y condenados por piratería.

123. En la causa *República c. Mohamed Ahmed Ise y otras cuatro personas*²⁴⁹, juzgada por el Tribunal Supremo, los hechos se referían a un buque pesquero matriculado en Francia, el Talenduic. El 17 de noviembre de 2010 por la mañana, el pesquero fue atacado por hombres armados que navegaban en dos lanchas de ataque a gran velocidad. En el momento del ataque, el Talenduic se encontraba cerca de otro barco, el Cap. Ste. Marie, que había quedado inmovilizado por la rotura de una hélice. Un miembro de la Marina francesa que se encontraba a bordo del Talenduic avistó los primeros esquifes de ataque a las 4.00 horas, mientras vigilaba desde el puesto de observación, y alertó a las demás personas que se encontraban a bordo. Durante la persecución, los esquifes dispararon varias veces contra el Talenduic con fusiles automáticos y lanzagranadas. Los acusados fueron condenados por actos de piratería a penas que iban de los 10 a los 18 años de prisión, en función de los cargos.

124. En la causa *República c. Abdugar Ahmend y otras cinco personas*²⁵⁰, el 19 de abril de 2011, los seis acusados, armados con fusiles y lanzagranadas, capturaron y agredieron a cuatro pescadores de Seychelles, a los que a continuación ordenaron que dirigiesen el buque Gloria hacia Somalia. Al ser interceptados, los acusados dispararon contra las embarcaciones de los guardacostas de Seychelles, el Andromache y el La Flèche, si bien sus tripulaciones no resultaron heridas ni las

²⁴⁸ Tribunal Supremo de Seychelles, *Republic v. Nur Mohamed Aden & 9 Others*, causa núm. CO 75 de 2010, sentencia de 28 de febrero de 2011.

²⁴⁹ *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 Others* (véase la nota 223 *supra*).

²⁵⁰ Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Abdugar Ahmend & 5 Others*, causa núm. 21 de 2011, sentencia de 14 de julio de 2011.

embarcaciones dañadas. El Gloria, por su parte, sí que resultó dañado, y su tripulación sufrió mucho a manos de los piratas, que siguieron intimidándolos y amenazándolos durante su cautiverio. Comían sus alimentos, los exponían a un elevado riesgo de muerte y en ocasiones los utilizaban como escudos humanos. Los pescadores estaban desarmados, pero los pusieron en primera línea de fuego. Como consecuencia, varias personas resultaron muertas o heridas de gravedad. Los acusados fueron declarados culpables de un acto de piratería en virtud del artículo 65 Código Penal, leído conjuntamente con el artículo 23.

125. La causa *República c. Houssein Mohammed Osman y otras diez personas*²⁵¹ planteó la cuestión de la relación entre el derecho interno y el derecho internacional en el tratamiento de los actos de piratería. Los acusados, nacionales de Somalia, fueron detenidos y enjuiciados por haber intentado atacar en alta mar a un pesquero que enarbolaba pabellón de Seychelles, a bordo de pequeñas embarcaciones rápidas y algunos de ellos armados con lanzacohetes. No dieron media vuelta hasta que el equipo de seguridad del buque lanzó disparos de advertencia en dirección a ellos. Los cargos que se les imputaron fueron piratería y piratería en grado de tentativa, previstos y sancionados en el Código Penal. El Tribunal Supremo basó su condena en las disposiciones del Código Penal. Se basó asimismo en el derecho internacional, si bien indirectamente. En este sentido, entendió que, aun en caso de que existiera un vacío jurídico en el derecho penal interno en lo relativo a la tipificación de la piratería, los actos imputados a los acusados habrían sido perseguidos y castigados de todos modos por la justicia de Seychelles sobre la base del principio de jurisdicción universal, aplicable a los actos de piratería en alta mar, con referencia a diversas fuentes consuetudinarias. El tribunal declaró a los acusados culpables de piratería y los condenó por este delito.

126. En otro asunto, *República c. Liban Mohamed Dahir y otras 12 personas*²⁵², se planteó al Tribunal Supremo la cuestión de la competencia de los tribunales de Seychelles para juzgar a unas 20 personas acusadas del delito de piratería, previsto y castigado en los artículos 23 y 65 del Código Penal. Se los acusó de haber cometido intencionadamente, los días 12 y 13 de enero de 2012, en alta mar, a bordo de embarcaciones privadas, actos de violencia y robo a mano armada contra personas que se encontraban a bordo de otra embarcación, The Happy Bird. La defensa impugnó la competencia, a raíz de lo cual el tribunal recordó, en el párrafo 7 de su decisión, el principio de jurisdicción universal aplicable a los actos de piratería marítima en alta mar y destacó lo siguiente: “Además, desde hace mucho se considera enemigos de la humanidad a los piratas, que se han situado fuera de la protección de cualquier Estado. Por tanto, pueden ser detenidos, juzgados y castigados con arreglo al derecho interno de cualquier país”.

127. A los acusados se les imputó un delito de piratería en virtud del artículo 65, párrafo 4 a), del Código Penal, leído conjuntamente con el artículo 23. Según el tribunal, el 12 de enero de 2012, todos los acusados, cuando se encontraban en alta mar a bordo de una embarcación privada, con una intención común, cometieron un acto de violencia o depredación con un propósito personal contra personas a bordo de otra embarcación, The Happy Bird, disparando ilegalmente armas de fuego contra esta. El 13 de enero de 2012, los acusados cometieron, en alta mar y con una intención común, un acto voluntario de participación en el manejo de una embarcación a sabiendas de que se utilizaba con fines de piratería. Todos los acusados fueron absueltos del primer cargo ya que se carecía de pruebas que estuviesen más allá de

²⁵¹ Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Houssein Mohammed Osman & 10 Others*, causa núm. CO 19 de 2011, sentencia de 12 de octubre de 2011.

²⁵² Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Liban Mohamed Dahir & 12 Others*, causa núm. 7 de 2012, sentencia de 31 de julio de 2012.

toda duda razonable. Todos ellos, a excepción de Burhan Yasin Ahmed, fueron declarados culpables de piratería. Según el relato de los hechos, el buque *The Happy Bird* fue atacado el 12 de enero de 2012 hacia las 12.15 horas. El capitán declaró que dos embarcaciones que navegaban a gran velocidad se aproximaron a su buque por la popa y por ambos costados. Entonces emitió varias alarmas, cuyo resultado fue que todo el personal se puso a cubierto y el equipo de seguridad de a bordo, compuesto por tres guardias armados, tomó posiciones en la popa. Al accionar la alarma, se emitió automáticamente una llamada de socorro en la que se comunicaba la posición del buque a las Fuerzas Marítimas Combinadas y a las agencias de información sobre tráfico marítimo. Aunque se encontraban a cierta distancia, respondieron a la llamada de socorro dos buques de guerra, el *Carney*, estadounidense, y el *Fort Victoria*, británico.

128. En la causa *República c. Farad Ahmed Jama y otras 14 personas*²⁵³, el Tribunal Supremo se pronunció sobre actos de piratería. Según el testimonio del capitán del buque *MV Sunshine*, varias personas a bordo de una embarcación blanca de pequeño tamaño se aproximaron al buque a gran velocidad. Aunque este no sufrió daños, esas personas iban armadas y persiguieron al *MV Sunshine*, un petrolero que navegaba a una velocidad de 13 nudos.

129. El testigo vio a los acusados disparando lanzacohetes portátiles hacia la cubierta del buque, con la intención de atacarlo. Uno de los asaltantes apuntó al *MV Sunshine* con un arma letal, concretamente un lanzagranadas. La tripulación había pedido ayuda por radio, y la oportuna llegada de un helicóptero de la Marina impidió que se cometieran más actos ilegales de violencia y que se produjeran daños al buque. El tribunal concluyó que estos actos de piratería eran contrarios a lo dispuesto en el artículo 65, párrafo 1, del Código Penal, leído conjuntamente con su artículo 23, y punible en virtud de su artículo 65. Los acusados fueron condenados por piratería.

130. Esta causa se refiere a un proceso penal contra 15 personas de nacionalidad somalí que habían cometido, en alta mar, actos de piratería contrarios a las disposiciones del Código Penal de Seychelles, en particular el artículo 65 en su versión modificada en 2010, en vigor en el momento de los hechos, que en su párrafo 2 establece lo siguiente: “No obstante lo dispuesto en el artículo 6 y cualquier otra ley escrita, los tribunales de Seychelles son competentes para juzgar un delito de piratería tanto si se comete en el territorio de Seychelles como fuera de este”²⁵⁴. Cabe señalar que, mediante esta enmienda, en cierta medida la legislación penal de Seychelles incorporó en su ordenamiento interno el principio consuetudinario de jurisdicción universal sobre los actos de piratería en alta mar.

c) *La jurisprudencia de la República Unida de Tanzania*

131. En la causa *República c. Mohamed Adam y otras seis personas*²⁵⁵, el Tribunal Superior de la República Unida de Tanzania juzgó los actos de piratería cometidos el 3 de octubre de 2011 en la zona económica exclusiva del país. Los acusados atacaron el buque de exploración petrolera *Sams-All good* utilizando armas de fuego. El buque fue atacado por un grupo de al menos siete personas, todas ellas sospechosas de ser piratas de origen somalí. Cuando se informó del ataque, inmediatamente se desplegaron las unidades de la Marina tanzana que se encontraban en la zona, con objeto de interceptar a los piratas. Tras una aproximación, se produjo un cruce de disparos hasta que el personal de la Marina pudo controlarlos. Los acusados se aproximaron al buque, dispararon contra él y se hicieron con su control. Al ver que

²⁵³ Tribunal Supremo de Seychelles, *Republic v. Farad Ahmed Jama & 14 other*, causa núm. 16 de 2012, sentencia de 5 de noviembre de 2012.

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ Véase la nota 221 *supra*.

los acusados se disponían a subir a bordo, el capitán del buque ordenó a su tripulación que se escondiera en la sala de máquinas. Entonces emitió una llamada de socorro; pocos minutos después, llegó al lugar del ataque personal de seguridad tanzano y los piratas se rindieron ante las autoridades. Fueron detenidos y trasladados al buque *Frobisher*.

132. El Tribunal Superior llegó a las siguientes conclusiones:

[L]as pruebas directas y circunstanciales demuestran claramente que todos los acusados tenían la intención de cometer un acto de piratería. Las pruebas P1 y P2, halladas en el *Sams-All good*, muestran que se trataba de instrumentos aptos para cometer actos de piratería, que habían sido utilizados por todos los acusados, y que la ausencia de documentos legales de viaje para navegar hasta Sudáfrica y otras pruebas similares aportadas demuestran claramente que todos los acusados tenían conocimiento común de que la embarcación se utilizaba con el propósito de cometer un acto de piratería. Todos los acusados participaron voluntariamente en el manejo de la embarcación destruida y sabían, desde que embarcaron en Ras Kamboni, que se trataba de una embarcación pirata. Además, la intención de todos ellos de cometer un acto de piratería queda probada por el hecho de que se produjo un cruce de disparos con las fuerzas navales, a pesar de que desde el *Frobisher* se lanzaron disparos de advertencia²⁵⁶.

Por lo tanto, teniendo en cuenta los testimonios de los acusados, junto con los presentados por la fiscalía, el Tribunal Superior concluyó que la versión de los hechos presentada por los acusados no era verosímil ni veraz. En este sentido, las alegaciones de la fiscalía quedaron probadas más allá de toda duda razonable. Así pues, los acusados habían cometido actos de piratería.

133. En la causa *República c. Median Boastice Mwale y otras tres personas*²⁵⁷, el Tribunal Superior de la República Unida de Tanzania elaboró una lista no exhaustiva de delitos agravados, entre ellos piratería y robo a mano armada. Enumeró estos delitos del siguiente modo:

Constituyen delitos principales los enumerados en el artículo 2, entre los que figuran el tráfico ilícito de estupefacientes, el terrorismo, el tráfico ilícito de armas, la delincuencia organizada, la trata de personas y el tráfico de migrantes, la explotación sexual, la corrupción, la falsificación, el robo a mano armada, el robo, la falsificación, la piratería, la malversación, la evasión fiscal, la minería ilegal y los delitos contra el medio ambiente, entre otros²⁵⁸.

d) *La jurisprudencia de Mauricio*

134. En la causa *Policía c. M. A. Abdeoukader y otros*²⁵⁹, se acusó ante los tribunales de Mauricio a varios nacionales de Somalia de un delito de “piratería en alta mar”, contrario a los artículos 3, párrafos 1 a) y 3, y 7 de la Ley sobre Piratería y Violencia Marítima de 2011. En primera instancia, se declararon no culpables y, mediante sentencia de 6 de noviembre de 2014, fueron absueltos por el Tribunal de Primera Instancia, que declaró que no se daban los elementos constitutivos del delito de piratería en alta mar. La fiscalía interpuso un recurso de apelación, que fue estimado por el Tribunal Supremo del país. Tras recordar que la definición de piratería establecida en la legislación de Mauricio era una réplica exacta de la contenida en la

²⁵⁶ *Ibid.*, pág. 65.

²⁵⁷ Tribunal Superior de la República Unida de Tanzania, *Republic v. Median Boastice Mwale & 3 Others*, causa núm. 77 de 2017, sentencia de 9 de mayo de 2019.

²⁵⁸ *Ibid.*, pág. 26.

²⁵⁹ Tribunal de Primera Instancia de Mauricio, *Police v. M. A. Abdeoukader & others*, causa núm. 850/2013, sentencia de 14 de julio de 2016.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Tribunal Supremo señaló que los elementos constitutivos de este delito eran idénticos en ambos textos. Precisó que la definición del artículo 101 de la Convención se consideraba una disposición de codificación del derecho internacional consuetudinario y que, como tal, los Estados estaban obligados por este instrumento aunque no lo hubiesen ratificado. En consecuencia, el Tribunal Supremo reconoció que las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar tenían valor de normas consuetudinarias, si bien su aplicación no fue decisiva en la sentencia.

e) *La jurisprudencia de otros Estados*

135. Además de en estos cuatro países, a saber, Kenya, la República Unida de Tanzania, Seychelles y Mauricio, en otros Estados africanos, como Botswana y Liberia, también se han dictado decisiones sobre piratería. En el caso de Botswana, no se trató de decisiones sobre el fondo en casos de piratería, ya que el Tribunal se limitó a enumerar los delitos agravados, entre ellos el de piratería. En la causa *Ntesang c. el Estado*²⁶⁰ el juez dictaminó lo siguiente:

Llegados a este punto, me gustaría señalar que los principales delitos para los que se prevé la pena de muerte en este país, aparte del asesinato, son: la traición, en virtud del artículo 35; la incitación a extranjeros a que invadan el país (que también es una forma de traición), en virtud del artículo 36 del Código Penal; y la piratería agravada, en virtud del artículo 63, párrafo 2, del Código²⁶¹.

136. En el caso de Liberia, se dictó una resolución sobre el fondo relativa a un caso de piratería que se remontaba a principios del siglo XX. En la causa *Kra c. la República de Liberia*²⁶², el Tribunal Supremo declaró culpable al acusado por actos de piratería cometidos en 1903. Se trataba de un barco de un Estado aliado que había encallado en la costa de Liberia y había sido víctima de un pirata, que había robado una elevada suma de dinero. El acusado confesó haber cometido actos de piratería en pecios situados en puntos alejados a lo largo de la costa y fue declarado culpable de piratería y condenado a pagar una multa de 3.000 dólares. De no abonar el importe de la multa, sería encarcelado durante cinco años. No obstante, en caso de asesinato, la pena sería prisión perpetua²⁶³.

137. Se observa que la mayor parte de los actos de piratería se cometen en torno al Cuerno de África y en el golfo de Guinea, pero no hay constancia de jurisprudencia en estas dos regiones de África. La mayoría de las decisiones se dictaron en Seychelles, Mauricio, Kenya y la República Unida de Tanzania. Los jueces africanos castigan con severidad el delito de piratería. La prohibición de la piratería se ha descrito como norma de *ius cogens*, por ejemplo en Seychelles²⁶⁴. La mayoría de las sentencias se dictaron en la década de 2000. Los hechos suelen ser similares. Por lo general, se trata de piratas somalíes armados, que atacan buques extranjeros para robar las mercancías a bordo o secuestrar a miembros de la tripulación u otras personas que se encuentren a bordo. Además, es difícil hablar de una práctica general de los Estados africanos debido a la escasa producción de jurisprudencia. Sin embargo, es en esta región del mundo donde los actos de piratería son más recurrentes. Así, según el diario *Le Monde*, “[s]i bien en Asia Sudoriental y en el golfo de Guinea se registró casi el mismo número de incidentes en 2020, 623 de los 631 marinos afectados por secuestros en el mundo en 2020 (es decir, el

²⁶⁰ Tribunal de Apelación de Botswana, *Ntesang v. The State*, recurso penal núm. 57 de 1994, sentencia de 30 de enero de 1995, [1995] BWCA 12, [1995] BLR 151 (CA).

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² Véase la nota 218 *supra*.

²⁶³ Liberia, *Compiled Statutes of Liberia*, sección 11, pág. 145.

²⁶⁴ *Republic v. Nur Mohamed Aden & 9 others* (véase la nota 248 *supra*); y *The Republic v. Abdugar Ahmed & 5 others* (véase la nota 250 *supra*).

99 %) trabajaban en el golfo de Guinea”²⁶⁵. En estos casos se plantearon cuestiones relativas a la competencia, dado que había varios Estados implicados, en particular debido a la nacionalidad de los buques atacados, de las víctimas o de los autores de los actos de piratería.

B. El enfoque del juez penal en materia de interpretación del artículo 101, aplicación de las penas e interpretación del principio de jurisdicción universal y/o nacional

1. El juez y la interpretación del artículo 101

138. Los Estados africanos sin litoral se ven indirectamente afectados por la piratería, ya que carecen de costa o de litoral que les permita acceder al mar, a diferencia de los Estados ribereños. De hecho, según la investigación realizada, la jurisprudencia en materia de piratería es poco abundante en estos Estados, y en algunos es inexistente. Únicamente en Kenya, Seychelles, Mauricio, Liberia y la República Unida de Tanzania se han emitido decisiones verdaderamente relacionadas con la piratería marítima. Estos Estados tienen acceso al mar y disponen de un marco legislativo en relación con el delito de piratería, condenado por su derecho penal, que les reconoce competencia para reprimir la piratería sobre la base de la jurisdicción universal.

139. En la jurisprudencia disponible hasta la fecha, los jueces africanos o bien utilizan la definición de piratería que figura en sus códigos penales o bien se remiten al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La mayoría de los Estados africanos, como se ha mostrado en la sección dedicada a la práctica legislativa, prevén y condenan en su derecho interno la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Aunque se trata de dos delitos muy distintos cometidos en el mar, la práctica judicial tiende a equipararlos, lo que no se corresponde con sus respectivas realidades. En efecto, en situaciones de hecho en las que se plantea la cuestión del robo a mano armada en el mar, se tiende a calificar de piratería los actos en cuestión, aunque se cometan en aguas sometidas a la soberanía de los Estados, donde tienen lugar la mayoría de los actos de piratería marítima, sin que, no obstante, puedan calificarse jurídicamente como tales. El derecho internacional considera que esos actos, que, sin embargo, reúnen todos los elementos constitutivos de la piratería marítima, solo pueden calificarse de robo a mano armada.

140. Los tribunales de Kenya han dictado resoluciones en las que se hace referencia explícita a la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De hecho, el Tribunal de Primera Instancia de Mombasa consideró que la definición de la Convención había sido el modelo utilizado en la redacción de la Ley de la Marina Mercante de 2009, a pesar de que no existía una definición jurídica del delito de piratería en la legislación de Kenya²⁶⁶. Así pues, los tribunales aclaran cómo se interpretan en el derecho interno las distintas disposiciones del artículo 101 de la Convención. Según el Tribunal Superior de Kenya, el principal criterio para determinar si un acto constituye piratería es la persecución de un propósito personal, como se establece en el artículo 101 a) de la Convención. El Tribunal Superior lo equiparó con el deseo de satisfacer la codicia o ejecutar una venganza personal. Así, una persona que cometa un acto ilegal de violencia o detención o de depredación no será considerada pirata si lo hace con un propósito de servicio público²⁶⁷.

²⁶⁵ P. Lepidi, “Face à la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, la riposte s’organise”, *Le Monde*, 8 de diciembre de 2021, donde se cita el informe de Stable Seas *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States*, noviembre de 2021, pág. 3.

²⁶⁶ Véase *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 others* (nota 236236236 *supra*).

²⁶⁷ Véase *Omar Shariff Abdalla v. Corporate Insurance Co. Ltd* (nota 232 *supra*).

2. El juez, la aplicación de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional

141. En Seychelles, el Código Penal, en su artículo 65, tipifica la piratería y evoca la noción de “delito”, al disponer que toda persona que cometa un acto de piratería es culpable de un delito que lleva aparejada la pena correspondiente establecida en la legislación vigente. En Kenya, se ha utilizado el artículo 69 del Código Penal para reprimir el delito de piratería²⁶⁸. A escala continental, en Seychelles²⁶⁹ y Kenya²⁷⁰ la pena más común es la prisión, y las condenas oscilan entre 5 y 30 años. Kenya aplica sobre todo penas menos severas, de entre 4 y 10 años de prisión, cuando, por ejemplo, el ataque a un barco ha fracasado parcialmente²⁷¹. En cuanto a la prisión perpetua, solo la República Unida de Tanzania aplica esta pena²⁷². Además, la jurisprudencia de Liberia demuestra que una persona culpable del delito de piratería puede ser condenada a pagar una simple multa de 500 dólares²⁷³.

142. En algunos Estados africanos se prevé el pago de una multa²⁷⁴. En otros se contemplan penas de prisión²⁷⁵, mientras que en algunos se prevé la pena de muerte²⁷⁶. Sin embargo, no hay constancia de ninguna sentencia en la que el juez haya ordenado la pena capital. También existe un marco legislativo relativo a la piratería a escala regional. Se trata del Código de Conducta de Yaundé, del Código de Conducta de Djibouti y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé). No obstante, los jueces africanos no recurren a estas diferentes fuentes del derecho en las sentencias estudiadas. Los jueces de Kenya²⁷⁷ y Seychelles²⁷⁸ dan preferencia al derecho nacional. Para juzgar a los piratas pueden invocarse las disposiciones del Código Penal, como se hace, por ejemplo, en Seychelles, donde el artículo 65 del Código Penal contiene disposiciones que tratan específicamente la piratería y la sancionan con las penas mencionadas.

143. Con respecto al ejercicio de la jurisdicción universal, la jurisprudencia dictada por los jueces africanos de los Estados en que se han juzgado casos de piratería a menudo hace referencia a este principio. Se considera al pirata un fuera de la ley, enemigo de la humanidad (*hostis humani generis*). Según algunas sentencias, cuando el delito se comete en alta mar, queda fuera de la protección de ningún Estado. Así, cualquier nación puede, en interés de todos, capturar, perseguir y castigar a los piratas. En Seychelles, por ejemplo, en varias sentencias se utiliza la expresión “*hostis humani generis*” para condenar la piratería.

144. Por último, también hay decisiones en las que se menciona de pasada la piratería o el robo a mano armada en el mar, sin que sea el objeto principal de la decisión. Por ejemplo, en Zimbabwe, cuando se ha cometido un asesinato, si se ha hecho en el

²⁶⁸ En 2009 se suprimió el artículo 69 del Código Penal de Kenya. Desde entonces, la Ley de la Marina Mercante, aprobada ese mismo año, define y sanciona el delito de piratería.

²⁶⁹ Véase *Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 Others* (nota 223223223 *supra*); y *Republic v. Mohamed Aweys Sayid & 8 Others* (nota 223223 *supra*).

²⁷⁰ Véase *Abdikadir Isey Ali & 8 others v. Republic* (nota 243243 *supra*); y *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 Others* (nota 222 *supra*).

²⁷¹ Véase *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 Others* (nota 224224 *supra*); y *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 Others* (nota 224224 *supra*).

²⁷² Véase *Republic v. Mohamed Adam & 6 others* (nota 221 *supra*).

²⁷³ Véase *Kra v. Republic of Liberia* (nota 218 *supra*).

²⁷⁴ Argelia, Côte d'Ivoire, Níger, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles y Sudáfrica.

²⁷⁵ Argelia, Benin, Botswana, Chad, Côte d'Ivoire, Eritrea, Etiopía, Ghana, Guinea, Kenya, Liberia, Malawi, Mauritania, Mozambique, Níger, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Somalia y Sudáfrica.

²⁷⁶ Botswana, Congo, Eritrea y Etiopía.

²⁷⁷ Véase *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 Others* (nota 236 *supra*); y *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 Others* (nota 224 *supra*).

²⁷⁸ Véase *Republic v. Farad Ahmed Jama & 14 others* (nota 253 *supra*).

contexto de un acto de piratería se considera una circunstancia agravante, en virtud del artículo 47, párrafo 2, de la Ley de Codificación y Reforma del Derecho Penal. El asesinato es también una circunstancia agravante del delito de piratería²⁷⁹. En Botswana, la piratería constituye un delito grave que puede acarrear la pena de muerte. El artículo 63, párrafo 2, del Código Penal precisa que la piratería agravada puede castigarse con la pena de muerte²⁸⁰. En Liberia, una persona es culpable de asesinato si causa la muerte de otro ser humano en circunstancias que muestran un desprecio extremo por el valor de la vida humana. Existe una presunción *iuris tantum* de que se ha actuado con tal indiferencia en caso de participación o complicidad del acusado en la comisión o tentativa de comisión, o en la huida tras la comisión o la tentativa de comisión, de los delitos definidos en el Código Legislativo, entre los que figura la piratería, o de cualquier otro delito que implique la fuerza o un peligro para la vida humana²⁸¹. Además, “se ha considerado que una ley que castiga como piratería un robo cometido ‘por cualquier persona o cualesquiera personas’ en alta mar no incluye a los súbditos de una potencia extranjera que, en un buque extranjero, hayan cometido un robo en alta mar”²⁸². En Sierra Leona, la piratería recibe el mismo castigo que la venta de mujeres y niños y la esclavitud²⁸³.

III. La piratería y el robo a mano armada en el mar en Asia

145. Los países asiáticos que no se mencionan en este estudio son los que no cuentan con una definición de piratería y de robo a mano armada en el mar.

A. La práctica legislativa y judicial

1. La práctica legislativa

a) Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar

146. A pesar de que muchos Estados asiáticos tienen acceso directo al océano, solo 16 cuentan con una definición de piratería marítima en la legislación nacional²⁸⁴. Entre ellos, dos Estados²⁸⁵ retoman la definición de piratería que figura en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Cabe mencionar que la India también precisa en su legislación que cualquier acto de piratería considerado consuetudinario queda englobado en la definición de su marco normativo. Además,

²⁷⁹ Véase Tribunal Superior de Zimbabwe en Harare, *S v. Jambura*, causas núms. HH 407 de 2020 y CRB 122 de 2019, sentencia de 10 de junio de 2020, [2020] ZWHHC 407; Tribunal Superior de Zimbabwe en Harare, *Mugwadi v. Dube & Others*, causa núm. HC 6913 de 2011, sentencia de 17 de junio de 2014 [2014] ZWHHC 314; Tribunal Superior de Zimbabwe en Bulawayo, *S v. Moyo*, causas núms. HB 240 de 2020 y HC CRB 64 de 2020, sentencia de 16 de octubre de 2020, [2020] ZWBHC 240; y Tribunal Superior de Zimbabwe en Bulawayo, *S v. Mathe*, causas núms. HB 26 de 2017, HC CRB 90 de 2014 y XREF GOKWE CR 163 de 2008, sentencia de 25 de junio de 2017, [2017] ZWBHC 26.

²⁸⁰ Véase *Ntesang v. The State* (nota 260 *supra*).

²⁸¹ Tribunal Supremo de Liberia, *Melton v. RL*, decisión de 10 de febrero de 1909, [1909] LRSC 6, 2 LLR 25 (1909).

²⁸² Tribunal Supremo de Liberia, *Buchanan v. Arrivets*, decisión de 4 de mayo de 1945, [1945] LRSC 2; 9 LLR 15 (1945); y Tribunal Supremo de Liberia, *Johns v. Pelham et al*, decisión de 4 de mayo de 1944, [1944] LRSC 15; 8 LLR 296 (1944).

²⁸³ Tribunal Especial para Sierra Leona, *Prosecutor v. Moinina Fofana & Allieu Kondewa*, causa núm. SCSL-04-14-A, sala de apelación, sentencia de 28 de mayo de 2008, párr. 563, donde se cita la causa *Prosecutor v. Taylor*, juzgada por el mismo tribunal.

²⁸⁴ Armenia, Bangladesh, India, Japón, Kazajstán, Omán, Filipinas, República Árabe Siria, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Viet Nam y Estado de Palestina.

²⁸⁵ Bangladesh e India.

únicamente dos Estados cuentan con una definición de robo a mano armada en el mar, pero no la que se propone en el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI. De los 16 Estados que han definido la piratería marítima, algunos incluyen uno o varios elementos de la definición que figura en el artículo 101 de la Convención.

147. Las definiciones de Singapur y Malasia, al igual que la de Filipinas, presentan algunas características interesantes. En primer lugar, el Tribunal Supremo de las Colonias del Estrecho, con jurisdicción en Singapur y Malaca como antiguos territorios administrados por Gran Bretaña, evocaba la definición de piratería del *common law*: “De conformidad con el derecho de gentes, la piratería consiste en tomar un barco en alta mar, o bajo la jurisdicción del Gran Almirante, arrebatando su posesión o control a sus legítimos titulares, y apoderarse del propio buque o de cualquiera de sus mercancías, aparejos, atavíos o muebles, en circunstancias que habrían equivalido a un robo, si el acto se hubiera realizado dentro del territorio de un país inglés”²⁸⁶.

148. En segundo lugar, aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar había entrado en vigor, el Tribunal Supremo de Filipinas utilizó la definición de piratería marítima que figura en el artículo 2 d) del Decreto Presidencial núm. 532²⁸⁷. Dado que esa definición solo abarca los actos cometidos en las aguas territoriales de Filipinas, se trata, ateniéndose *stricto sensu* al texto del Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI, de una definición de robo a mano armada en el mar, y no de piratería, que, en términos jurídicos, se perpetra en aguas internacionales, esto es, en alta mar, en la zona económica exclusiva y en la zona contigua. Es una legislación que equipara la piratería al robo a mano armada, independientemente de dónde se cometan los delitos, y dispone lo siguiente:

Se considerará piratería todo ataque o apoderamiento de un buque, o la sustracción de la totalidad o de parte del este o de su carga, equipo o efectos personales de la tripulación o los pasajeros, con independencia de su valor, mediante violencia o intimidación de las personas o fuerza sobre las cosas, cometido por cualquier persona, incluidos los pasajeros y los miembros de la tripulación de dicho buque, en aguas filipinas²⁸⁸.

149. En esta región, los Estados incluyen total o parcialmente en su legislación los elementos constitutivos de la piratería que figuran en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, diez Estados²⁸⁹ hacen referencia a “todo acto de violencia”, “detención” y “depredación”, diez Estados²⁹⁰ utilizan los elementos de la definición “contra otro buque” y “contra bienes y personas a bordo de un buque”, tres Estados retoman las expresiones “cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque”, “con un propósito personal”, “a bordo de un buque con conocimiento de

²⁸⁶ Tribunal de Apelación de las Colonias del Estrecho, *Regina v. Nya Abu & others*, decisión de 15 de junio de 1886, citada en J. W. N. Kyshe (ed.), *Cases Heard and Determined in Her Majesty's Supreme Court of the Straits Settlements 1808-1890*, vol. 4 (1885-1890), Singapur, Singapore and Straits Printing Office, 1890, pág. 169; véase también *Rex v. Dawson et al.* (1696), en T. B. Howell (ed.), *A Complete Collection of State Trials and Proceedings ...*, vol. 13, Londres, T. C. Hansard, 1812, págs. 451 a 484.

²⁸⁷ Filipinas, Decreto Presidencial núm. 532 (8 de agosto de 1974), art. 2 d). Véase también Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong*, causa núm. 118075, decisión de 5 de septiembre de 1997.

²⁸⁸ Filipinas, Decreto Presidencial núm. 532 (8 de agosto de 1974), art. 2 d).

²⁸⁹ Armenia, Bangladesh, Filipinas, India, Japón, Kazajstán, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Sri Lanka y Tayikistán.

²⁹⁰ Armenia, Bangladesh, Filipinas, India, Japón, Kazajstán, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Sri Lanka y Estado de Palestina.

hechos que den a este el carácter de buque pirata (complicidad o participación voluntaria)” e “incitación a la piratería”, y cinco Estados²⁹¹ sitúan el lugar en que se comete el delito de piratería “en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”.

150. En Armenia, el Código Penal recoge una definición general de piratería que no incluye todos los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular la condición de los dos buques implicados, la motivación personal del delito y su comisión en alta mar o en espacios marítimos no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado²⁹². El término “piratería” tampoco se utiliza en el texto del artículo correspondiente del Código Penal, que se limita a hacer referencias generales a determinados elementos de la definición de piratería del artículo 101 de la Convención. De hecho, el Código Penal emplea la expresión “ataque de un buque *marítimo* o *fluvial*”²⁹³ sin ofrecer más detalles sobre los lugares del mar en que se produce el ataque, lo que podría interpretarse como una referencia general a todas las zonas marítimas, sin distinción de su condición y régimen jurídicos, ya que la piratería puede tener lugar en alta mar y en las aguas territoriales. Las penas oscilan entre cinco y diez años de cárcel, pero la legislación de Armenia no prevé la reclusión a perpetuidad ni siquiera en caso de muerte o de consecuencias graves. El robo a mano armada en el mar no está penalizado.

151. Por su parte, Azerbaiyán define en su Código Penal²⁹⁴ el robo a mano armada en el mar, pero no la piratería. En efecto, el robo a mano armada en el mar se define como el ataque contra un buque marítimo (*sea ship*) o fluvial (*river ship*) con el fin de apoderarse de bienes ajenos mediante violencia o amenazas. Una interpretación amplia del artículo 219-1.1 del Código Penal permitiría concluir que el robo a mano armada en el mar abarca la piratería, que, como el robo a mano armada, puede cometerse tanto en alta mar como en las aguas territoriales. Kazajstán, a diferencia de Azerbaiyán, define la piratería y no el robo a mano armada en el mar. Con arreglo a su Código Penal²⁹⁵, la piratería es un ataque perpetrado contra un buque marítimo (*sea vessel*) o fluvial (*river vessel*) con el propósito de apoderarse de bienes ajenos mediante violencia o amenaza.

152. La legislación de Bangladesh sobre las aguas territoriales y las zonas marítimas²⁹⁶ define tanto la piratería como el robo a mano armada en el mar. Incorpora todos los elementos de la definición de piratería que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especificando que este delito se comete en la zona económica exclusiva y en alta mar²⁹⁷. En cuanto al robo a mano armada en el mar, la legislación de Bangladesh sitúa su comisión en las aguas interiores y territoriales²⁹⁸. La República Islámica del Irán, de conformidad con las disposiciones generales de los artículos 653 y 683 del Código Penal, establece que los actos de piratería son punibles en virtud de la sharía, es decir, el derecho islámico. El artículo 185 del mismo código, relativo al robo a mano armada y el bandolerismo, determina que toda persona que cometa esos delitos poniendo en peligro la seguridad de las personas mediante el uso de armas que infundan miedo y terror se considerará *mohareb* con arreglo al derecho islámico y será castigada con la pena de muerte. La excesiva generalidad de las disposiciones de la ley iraní dan a entender que la piratería

²⁹¹ Bangladesh, Filipinas, India, Japón y Tailandia.

²⁹² Armenia, Código Penal (2003), art. 220.

²⁹³ *Ibid.* [Sin cursiva en el original.]

²⁹⁴ Azerbaiyán, Código Penal, art. 219-1.1.

²⁹⁵ Kazajstán, Código Penal, art. 271.

²⁹⁶ Bangladesh, Ley de Aguas Territoriales y Zonas Marítimas (1974), art. 9.

²⁹⁷ *Ibid.*, art. 9 a) i).

²⁹⁸ *Ibid.*, art. 9 b) i).

marítima puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, ya que ese delito no se vincula expresamente con la alta mar. En cuanto al robo a mano armada en el mar, está castigado al amparo del artículo 185 del Código Penal, sin haber sido definido previamente. En la India, se presentó en 2019 un proyecto de ley de lucha contra la piratería²⁹⁹ que incorpora la definición del artículo 101 de la Convención. El robo a mano armada en el mar no se penaliza en ninguna disposición. En los artículos 3 a 7 se recogen las penas previstas, pero al parecer el proyecto de ley aún no se ha aprobado. Indonesia³⁰⁰, Israel³⁰¹, el Líbano³⁰² y Omán³⁰³ no tienen legislación en la que se defina la piratería, pero la castigan a través de sus respectivos códigos penales.

153. En el Japón, la ley de medidas de lucha contra la piratería³⁰⁴ ha definido la piratería basándose en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Los elementos constitutivos de la piratería, con arreglo a esa ley, son la comisión de ese tipo de actos con un propósito personal, la alta mar y la presencia de dos buques. No obstante, cabe señalar que el lugar de comisión de la piratería no se limita a la alta mar, ya que la ley amplía el ámbito de aplicación del delito al mar territorial y las aguas interiores del Japón. No se tipifica el robo a mano armada en el mar. No hay ninguna disposición en la legislación que indique que el Japón tenga previsto recurrir al principio de la jurisdicción universal para la represión de la piratería. Kuwait, basándose en su Código Penal³⁰⁵, castiga la piratería sin definirla previamente y no tipifica como delito el robo a mano armada en el mar. El Estado de Palestina, a través de su Código Penal³⁰⁶, cuenta con un texto que define y penaliza la piratería. No obstante, se trata de una definición que parece bastante amplia, pues tipifica en términos generales la piratería al incluir cualquier delito que pueda estar relacionado con ella o considerarse un acto de piratería, que a su vez se equipara a un robo castigado con una pena de reclusión a perpetuidad. Dado que el Código Penal no se pronuncia sobre el lugar de comisión del delito, cabría argumentar que el elemento territorial de la definición de piratería puede interpretarse en un sentido amplio y considerar que todos los espacios marítimos quedan englobados, sin distinguir necesariamente la alta mar de otros espacios. La legislación nacional establece la jurisdicción universal del Estado de Palestina en la medida en que este se reconoce competente para enjuiciar a toda persona que cometa un acto de piratería u otro delito conexo, así como de imponerle la pena de reclusión a perpetuidad. La República Árabe Siria³⁰⁷ define y castiga la piratería, pero no tiene legislación sobre el robo a mano armada en el mar. En la República de Corea, la legislación ha definido la piratería sin incorporar todos los elementos de la definición que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De conformidad con el Código Penal³⁰⁸, la piratería es una amenaza en el mar de un buque contra otro buque a fin de apoderarse de sus bienes tras abordar la embarcación. La amenaza de utilizar la fuerza colectiva constituye un acto de piratería independientemente del lugar del mar en que se cometa el delito, ya que el Código Penal no precisa si el acto se produce en alta mar o en otro lugar del mar. La pena aplicable es la prisión perpetua o de un mínimo de siete años. No existe ninguna disposición que defina y castigue el robo a mano armada en el mar.

²⁹⁹ India, proyecto de ley de lucha contra la piratería marítima (2019), art. 2 f).

³⁰⁰ Indonesia, Código Penal, art. 439.

³⁰¹ Israel, Ley Penal núm. 5737-1977, cap. 8, art. 6.

³⁰² Líbano, Código Penal (1943), art. 641.

³⁰³ Omán, Decreto Real núm. 7/2018 de promulgación del Código Penal, arts. 160 y 161.

³⁰⁴ Japón, Ley de Medidas para Reprimir y Combatir la Piratería, art. 2.

³⁰⁵ Kuwait, Ley núm. 16 de 1960 de promulgación del Código Penal, art. 74.

³⁰⁶ Estado de Palestina, Ley del Código Penal (1936), art. 78.

³⁰⁷ República Árabe Siria, Ley núm. 35 de 2018 por la que se modifican algunas disposiciones de la Ley núm. 28 de 2003 del Derecho del Mar, art. 41.

³⁰⁸ República de Corea, Código Penal (1953), art. 340.

154. Con arreglo al Código Penal de la República Democrática Popular Lao, la piratería es un ataque contra un buque en un lugar que no esté bajo la jurisdicción de ningún otro Estado³⁰⁹. La pena es la reclusión a perpetuidad y el pago de una multa en función de la gravedad del ataque. Son punibles los actos preparatorios y la tentativa. La jurisdicción universal parece ser aplicable, ya que pueden iniciarse actuaciones contra cualquier persona que cometa el acto delictivo en una zona no sometida a la jurisdicción de ningún Estado. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Singapur, en una antigua ley del siglo XIX³¹⁰, define someramente la piratería del siguiente modo: “Cometerá un delito de piratería quien realice un acto que el derecho de gentes considere como tal”. Esa formulación general puede interpretarse en sentido amplio, retomando las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y ampliando el alcance del lugar de comisión del delito a todos los espacios marítimos, sin distinguir la alta mar de las zonas marítimas bajo jurisdicción nacional. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Sri Lanka ha aprobado una ley sobre la piratería³¹¹ que la define como el acto cometido por todo aquel que se apropia de un buque mediante robo y uso ilegal de la fuerza, intimidación o fraude. El delito está castigado con una pena de prisión de cinco a diez años, según los casos, y el pago de una multa. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

155. Para Tayikistán, la piratería constituye un ataque, una amenaza y un acto de violencia contra una embarcación marítima, sin más precisiones. De hecho, en el Código Penal no se utiliza el término “buque” ni se hace referencia específica alguna a las zonas marítimas en las que podría cometerse un delito de piratería³¹². De hecho, el Código Penal no refleja los términos del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La pena es de 5 a 20 años de prisión. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

156. La Ley de Prevención y Represión de la Piratería de Tailandia³¹³ define la piratería como todo robo cometido en alta mar o en la zona económica exclusiva de cualquier Estado por una persona a bordo de un buque o aeronave privado contra otro buque o aeronave privado. La legislación nacional parece incluir o englobar el delito de robo a mano armada en el mar en la noción de piratería. Sitúa el lugar de comisión de ese delito en alta mar o en la zona económica exclusiva³¹⁴. La legislación de Türkiye tipifica la piratería y el robo a mano armada en el mar³¹⁵. De hecho, el Código Penal incluye disposiciones procesales y materiales dedicadas a la represión de esas dos formas de delito en el mar. Así, el artículo 8, párrafo 2, de dicho Código trata de la competencia territorial y reconoce la competencia de los tribunales nacionales para juzgar delitos cometidos en el mar territorial y el mar abierto cuando sean buques de pabellón turco quienes hayan cometido el acto ilícito de piratería o hayan sido víctimas de actividades delictivas. En el caso de las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería y robo a mano armada, el artículo 12 del Código Penal establece que los delitos de cierta gravedad serán perseguidos por los tribunales turcos con independencia de la nacionalidad de los acusados. El artículo 13, párrafo 1, del Código Penal establece así la jurisdicción universal de Türkiye para enjuiciar delitos cometidos en el extranjero y con

³⁰⁹ República Democrática Popular Lao, Ley núm. 13/2017 del Código Penal, art. 159.

³¹⁰ Singapur, Código Penal, cap. VIA [que remite a la Ley (Colonial) de Delitos del Almirantazgo de 1849], art. 130B.

³¹¹ Sri Lanka, Ley núm. 9 de 2001 de la Piratería, art. 3.

³¹² Tayikistán, Código Penal (1998), art. 183.

³¹³ Tailandia, Ley de Prevención y Represión de la Piratería, B.E. 2534 (1991), art. 4.

³¹⁴ *Ibid.*, art. 4 d).

³¹⁵ Véase www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_penal_criminal_procedure.pdf (que remite al Código Penal de Turquía, art. 8, párr. 2, art. 12 y art. 13, párr. 1).

independencia de la nacionalidad de los acusados. En concreto, la legislación turca se refiere a los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar sin definirlos verdaderamente y sin retomar todos los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la que Türkiye no es parte. Al establecer su jurisdicción universal al amparo del artículo 13, párrafo 1, del Código Penal, ese Estado pretende ejercer su derecho a enjuiciar la piratería con arreglo a su legislación nacional.

157. Viet Nam define la piratería marítima en su Código Penal³¹⁶ como el ataque a un buque, aeronave u otro vehículo marítimo en el mar o en una zona no sometida a la jurisdicción de ningún Estado. También se considera piratería atacar o capturar a personas a bordo de un buque, una aeronave u otro vehículo marítimo en el mar o en una zona no sometida a la jurisdicción nacional y robar bienes que se encuentren a bordo en esa misma zona, es decir, en el mar. El delito está castigado con penas de 5 a 20 años de prisión, en función de la gravedad de las consecuencias, o reclusión a perpetuidad en los casos más graves. Aunque el robo a mano armada en el mar no se define de manera expresa, podría quedar englobado dentro de la noción, más general, de piratería. Los castigos previstos permiten afirmar que Viet Nam establece su jurisdicción universal para reprimir los delitos de piratería marítima. La legislación de Filipinas define la piratería en general y el amotinamiento como dos delitos que pueden cometerse en alta mar o en las aguas filipinas³¹⁷, y los considera actos de terrorismo en virtud del Decreto Presidencial núm. 532 de 1974.

b) Medidas de prevención y represión

158. Muchos Estados de la región de Asia han puesto en marcha iniciativas a escala nacional en forma de medidas preventivas. Así, 17 Estados cuentan con autoridades marítimas o fuerzas navales encargadas de la seguridad en el mar y en los puertos³¹⁸. En el plano bilateral o regional, se han adoptado 18 iniciativas conjuntas entre las fuerzas navales de dos o más Estados³¹⁹. Ocho Estados también han puesto en marcha actividades relacionadas con la gestión de las amenazas contra la seguridad marítima, incluida la piratería y el robo a mano armada en el mar³²⁰. Asimismo, cinco Estados

³¹⁶ Viet Nam, Código Penal (2015), art. 302.

³¹⁷ <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/PHL.htm> Filipinas, Ley núm. 3815 de 8 de diciembre de 1930 del Código Penal revisado, art. 122. Véase también www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/PHL.htm#piracy.

³¹⁸ Brunei Darussalam, China, India, Irán (República Islámica del), Jordania, Kazajstán, Malasia, Maldivas, Mongolia, Pakistán, República de Corea, Singapur, Timor-Leste, Türkiye, Turkmenistán, Viet Nam y Yemen.

³¹⁹ Azerbaiyán-Irán, Brunei Darussalam-Australia, Brunei Darussalam-Estados Unidos, Camboya-Tailandia-Viet Nam, China-Malasia, China-Viet Nam, Indonesia-Malasia-Filipinas, Maldivas-India-Sri Lanka, Mongolia-Viet Nam, Omán-India, Omán-Pakistán, Omán-Estados Unidos, Omán-Irán, Qatar-Türkiye, Qatar-India, Singapur-Malasia-Tailandia-Indonesia, Timor-Leste-Australia y Viet Nam-Camboya.

³²⁰ China (envío de una delegación a una conferencia sobre la seguridad marítima en el estrecho de Malaca), India (aplicación de directrices sobre las medidas de lucha contra la piratería que deben adoptarse), Israel (participación en la reunión organizada por los Estados Unidos sobre la lucha contra las amenazas a la seguridad marítima en las rutas marítimas del Golfo Pérsico), Japón (participación, junto con India y Malasia, en simulacros de rescate en situaciones de piratería planificados por el servicio de guardacostas del Japón y organización de reuniones de expertos sobre la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar por el servicio de guardacostas del Japón y la Nippon Foundation), República Islámica del Irán (participación en el Simposio Transregional sobre la Fuerza Naval, celebrado en Venecia), Singapur (distribución de circulares sobre la piratería y el robo a mano armada contra buques, y adaptación de las mejores prácticas de gestión para disuadir la piratería en la zona de alto riesgo y mejorar la seguridad marítima en el mar Rojo, el golfo de Adén, el océano Índico y el mar de Arabia), Sri Lanka (Conferencia Marítima Internacional (Diálogo de Galle) y cursos de formación obligatorios sobre

asiáticos han implantado un sistema de seguridad y vigilancia de la navegación³²¹. Yendo aún más lejos, Israel es el único Estado de Asia que ha previsto en su legislación³²² la atribución exclusiva de competencias en materia de defensa, detención, investigación o incautación a los capitanes de buque.

159. En cuanto a las sanciones impuestas respecto de los delitos de piratería cometidos en la región de Asia, solo 20 Estados³²³ prevén penas específicas para la piratería marítima y 2³²⁴ para el robo a mano armada en el mar, mientras que 43 Estados no establecen nada³²⁵. Las penas impuestas varían de un Estado a otro. Así, 16 Estados prevén penas de prisión³²⁶, 7 Estados imponen la reclusión a perpetuidad³²⁷, 4 Estados aplican la pena de muerte³²⁸, 4 Estados imponen multas³²⁹ y únicamente 1 Estado, el Japón, prevé trabajos forzados.

160. En cuanto a los factores agravantes, se ha constatado que la violencia, el asesinato y el homicidio involuntario se citan con frecuencia como circunstancias agravantes. No obstante, se observa que tres Estados no han establecido ningún factor agravante en su legislación³³⁰. Además, 14 contemplan penas más o menos severas en función de la gravedad del delito cometido³³¹. Por último, tres Estados prevén la confiscación del buque³³².

161. En el ámbito regional, los acuerdos regionales prevén sanciones para los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. En efecto, el artículo 3 del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, relativo a las obligaciones generales, anima a los Estados contratantes a adoptar las medidas necesarias (detención de piratas, incautación de

el delito de piratería para los empleados del sector de la navegación comercial) y Turkmenistán (formación de cinco días sobre la piratería organizada por la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa).

³²¹ Indonesia (puesta en marcha de un sistema de gestión del tráfico marítimo encargado de controlar la navegación de los buques en el mar y los puertos), Omán (creación de un centro de seguridad marítima), Qatar (Conferencia sobre la Seguridad Marítima y la Vigilancia Costera y Fronteriza), Tailandia (Centro de Coordinación del Cumplimiento de la Normativa Marítima) y Timor-Leste (Sistema de Autoridad Marítima).

³²² Israel, Ley de Delitos contra las Instalaciones Marítimas y la Navegación Marítima Internacional (2008); véase también la comunicación de la Misión Permanente de Israel ante las Naciones Unidas de 22 de febrero de 2010 en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ISR_anti_piracy.pdf.

³²³ Armenia, Bangladesh, Filipinas, India, Indonesia, Israel, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Omán, República Árabe Siria, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Viet Nam y Estado de Palestina.

³²⁴ Azerbaiyán y Bangladesh.

³²⁵ Arabia Saudita, Armenia, Bahrein, Bhután, Brunei Darussalam, Camboya, China, Emiratos Árabes Unidos, Filipinas, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Israel, Japón, Jordania, Kazajstán, Kirguistán, Kuwait, Líbano, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, Omán, Pakistán, Qatar, República Árabe Siria, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Timor-Leste, Türkiye, Turkmenistán, Uzbekistán, Viet Nam, Yemen y Estado de Palestina.

³²⁶ Armenia, India, Indonesia, Israel, Japón, Kazajstán, Kuwait, Omán, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Viet Nam y Estado de Palestina.

³²⁷ India, Japón, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Viet Nam y Estado de Palestina.

³²⁸ India, Filipinas, República Popular Democrática de Corea y Singapur.

³²⁹ República Democrática Popular Lao (de 70 a 300 millones de kip), India (de 1 a 10 millones de rupias), Tailandia (de 50.000 a 200.000 baht) y Viet Nam (distintos niveles de multas).

³³⁰ Israel, Kuwait y Estado de Palestina.

³³¹ Armenia, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Omán, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán y Viet Nam.

³³² Armenia, India y Kazajstán.

los buques utilizados para cometer actos de piratería y robo a mano armada, etc.) para la represión de los actos de piratería y robo a mano armada. No obstante, no hay disposiciones que indiquen la adopción de sanciones específicas en la legislación nacional. Del artículo 3 del Acuerdo se desprende que las penas quedan a discreción de los Estados de la región.

2. La práctica judicial

162. El juez que conoce de los casos de piratería y robo a mano armada en el mar debe examinar la cuestión de la jurisdicción universal, es decir, determinar si el Estado que apresa e inicia actuaciones es competente para juzgar al pirata detenido en algún lugar de los mares y océanos. Muy pocos Estados de Asia han enjuiciado a personas acusadas de delitos de piratería o robo a mano armada en el mar.

163. Los resultados de la investigación de la jurisprudencia existente confirman que solo 6 de los 46 países de la región de Asia han emitido decisiones específicas sobre la piratería marítima, a saber, China, la India, Malasia, Filipinas, Singapur y Sri Lanka. El principal corpus de jurisprudencia corresponde a un solo Estado: Filipinas³³³. Mientras que en su caso y en el de la India la práctica jurisprudencial es más reciente y se extiende de 1980 a 2010, no ocurre lo mismo en todos los Estados de la región.

164. En efecto, la práctica de algunos Estados, como China (Hong Kong), Malasia, Singapur y Sri Lanka, parece limitarse a un breve período comprendido entre finales del siglo XIX y principios del XX, más concretamente entre 1870 y 1920³³⁴. El período indicado coincide con la época en que China, Malasia, Singapur y Sri Lanka estaban bajo el dominio del imperio británico.

a) La jurisprudencia de China

165. Una decisión en apelación contra una sentencia del Tribunal Supremo de Hong Kong³³⁵ se refería a un hombre, considerado “súbdito chino”, que supuestamente incumplió la legislación china al hacerse con el control de un buque de pabellón francés. El juez consideró que el asesinato del capitán del buque francés y la huida en barco, equivalente a un acto de piratería, constituían delitos con arreglo al artículo 1 del Decreto núm. 2 de 1850, en vigor en aquel momento en China. Las pruebas demostraron que el acusado era culpable de piratería, y en la decisión se señaló que el magistrado del Tribunal Supremo debería haber ordenado que fuera enjuiciado por ese delito en Hong Kong.

³³³ *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong* (véase la nota 287 *supra*); Tribunal Supremo de Filipinas, *The People of the Philippines v. Mauricio Petalcorin alias Junio Budlat and Bertoldo Abais alias Toldong*, causa núm. 65376, decisión de 29 de diciembre de 1989; Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez*, causa núm. L-60100, decisión de 20 de marzo de 1985; Tribunal Supremo de Filipinas, *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw*, causa núm. L-17958, decisión de 27 de febrero de 1922; y *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (véase la nota 220 *supra*).

³³⁴ En relación con China, véase Reino Unido, *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing*, decisión del Comité Judicial del Consejo Privado (tribunal de última instancia del Reino Unido), 19 de junio de 1873, [L.R.] 5 P.C. 179. En cuanto a Malasia y Singapur, véase *Regina v. Nya Abu & others* (nota 286 *supra*). Con respecto a Sri Lanka, véase *Sinnappu v. Silva*, decisión de 12 de marzo de 1918.

³³⁵ *Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (véase la nota 334 *supra*).

b) *La jurisprudencia de la India*

166. En una causa relativamente reciente, *Gaurav Kumar Bansal c. Union of India & others*³³⁶, el Tribunal Supremo de la India conoció de un caso de piratería marítima. Los demandantes pedían que se conminara al Gobierno de la India a que hiciera uso de sus facultades discrecionales para intervenir y lograr la puesta en libertad de los marineros indios retenidos como rehenes por piratas somalíes en las aguas internacionales en marzo de 2010 y marzo y mayo de 2012. También solicitaban que se determinaran las directrices nacionales de lucha contra la piratería. El fondo del asunto no se juzgó.

167. La petición de los demandantes fue desestimada por el juez, que consideró que, sobre la base de las pruebas presentadas por las partes para respaldar sus pretensiones, quedaba demostrado que el Gobierno de la India había hecho grandes esfuerzos a diversos niveles para tratar de resolver la situación, aunque estos no hubieran culminado en los resultados deseados. En esa causa, la India no era ni el Estado demandado ni el Estado demandante. No obstante, como los piratas habían secuestrado a marineros, la India podría haber intervenido no solo en virtud de la jurisdicción universal, sino también de la jurisdicción personal pasiva, ya que las víctimas eran nacionales indios.

c) *La jurisprudencia de Malasia*

168. En la causa relativa a *Regina c. Nya Abu y otros*³³⁷, tres individuos del Reino de los Países Bajos identificados como “prisioneros” cometieron actos de piratería a bordo de un buque de pabellón neerlandés en alta mar y dentro de los límites de la jurisdicción del Almirantazgo británico consistentes en asaltar y robar al capitán del buque. Los prisioneros trasladaron los bienes robados a una embarcación cómplice. Fueron declarados culpables de piratería en primera instancia.

d) *La jurisprudencia de Filipinas*

169. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Titing Aranas y otros*³³⁸, el Tribunal Supremo se pronunció sobre la espinosa cuestión de las pruebas de comisión de un delito de piratería marítima en aguas internacionales. El 15 de diciembre de 1992, en las aguas del municipio de Ubay, en la provincia de Bohol, que forman parte de las aguas filipinas y se encuentran bajo la jurisdicción de ese tribunal, los acusados, conspirando, asociándose y ayudándose mutuamente, con intención de lucrarse y mediante violencia e intimidación, abordaron y tomaron deliberada e ilegalmente el barco de pasajeros *MV J & N Princess*. Mientras estaban a bordo del barco, se apoderaron de la radio y pidieron dinero a los pasajeros. Los acusados causaron lesiones corporales al oficial de intendencia y daños a otras personas. El tribunal de primera instancia consideró que los testigos de cargo habían identificado al recurrente como uno de los piratas. El Tribunal Supremo argumentó que

la responsabilidad de demostrar la culpabilidad del acusado recae en la acusación y, cuando esta no cumple con esa carga, el acusado no necesita presentar pruebas exculporias. En cualquier proceso penal, la identidad del delincuente o los delincuentes debe establecerse mediante pruebas más allá de toda duda razonable. Debe haber certeza, evitando presuponer que el acusado cometió el delito. La ausencia de ese nivel de prueba exigido supondría la

³³⁶ Tribunal Supremo de la India, *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India and others*, sentencia, 9 de septiembre de 2014.

³³⁷ Véase la nota 286 *supra*.

³³⁸ Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Titing Aranas et al.*, causa núm. 123101, decisión de 22 de noviembre de 2000.

exculpación del acusado. El Tribunal considera que la acusación no ha podido probar más allá de toda duda razonable que el recurrente era uno de los piratas que cometieron el supuesto delito.

Así pues, el acusado fue declarado no culpable de piratería.

170. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Eduardo Bandojo y Mamerto Artuz*³³⁹, el 15 de junio de 1983 los recurrentes dispararon mortalmente a la víctima y le robaron 5.000 pesos filipinos. Luego arrojaron su cuerpo al mar y obligaron a los demás pasajeros del barco a saltar por la borda. Los acusados admitieron su culpabilidad en confesiones extrajudiciales obtenidas sin respetar los derechos que los amparaban en virtud del artículo IV de la sección 20 de la Constitución de Filipinas, y el Tribunal Supremo rechazó categóricamente los documentos presentados como prueba. Posteriormente, cuando se presentaron cargos contra ellos oficialmente, los acusados se declararon culpables por separado. Tras cerciorarse de que entendían lo que estaban haciendo, el juez los declaró culpables y los condenó a la pena de muerte. Su culpabilidad, que confesaron en repetidas ocasiones ante el tribunal, quedó demostrada sin lugar a dudas. El Tribunal Supremo consideró que el juez de primera instancia no erró al declararlos culpables, pese a no contar con las pruebas exigidas habitualmente en los casos de delitos castigados con la pena capital. Dada la seriedad de las preguntas formuladas por el juez de primera instancia a los acusados, uno de los cuales era estudiante universitario, se consideró que las declaraciones de culpabilidad se habían hecho con pleno conocimiento de causa y que no habían sido admitidas por inadvertencia.

171. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Julaide Siyohz y otros*³⁴⁰ se acusó a esas personas de un delito de piratería con agravante de triple asesinato y asesinato en grado de tentativa. Se dictó una orden de detención contra todos los acusados, pero solo se detuvo a dos de ellos, que recurrieron la decisión.

172. El tribunal de primera instancia declaró culpables a los acusados, más allá de toda duda razonable, de un delito de piratería con el agravante de triple asesinato y asesinato en grado de tentativa, tipificado y castigado en el Decreto Presidencial núm. 532, y condenó a todos ellos a la pena de muerte. Sin embargo, habida cuenta de la disposición del artículo 106 del Código Administrativo de las regiones de Mindanao y Sulu, el analfabetismo, la ignorancia o la extrema pobreza de los acusados que eran miembros de minorías culturales, en una sociedad considerada compasiva, la pena capital se conmutó por una pena de reclusión a perpetuidad.

173. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Roger P. Tulin y otros*³⁴¹, una embarcación con una tripulación de 21 personas a bordo fue abordada de manera repentina mediante una escalera de aluminio por siete piratas armados, bajo las órdenes de Emilio Changco, hermano mayor del acusado Cecilio Changco. A la luz de los hechos, el tribunal de primera instancia dictó sentencia y declaró culpables a los acusados Roger Tulin, Virgilio Loyola, Andres Infante, Jr. y Cecilio Changco, más allá de toda duda razonable, de ser autores principales de un delito de piratería cometido en aguas filipinas con arreglo al artículo 2 d) del Decreto Presidencial núm. 532 y al acusado Cheong San Hiong de ser cómplice de dicho delito. En virtud del artículo 3 a) de la Ley, ese delito estaba castigado con la pena de muerte.

174. Sin embargo, dado que en virtud de la Constitución de 1987 el tribunal no podía imponer como castigo la pena de muerte, finalmente los acusados Roger Tulin,

³³⁹ Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz*, causa núm. L-66945, decisión de 9 de julio de 1986.

³⁴⁰ Véase Tribunal Supremo de Filipinas, *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.*, causa núm. L-57292, decisión de 18 de febrero de 1986.

³⁴¹ Véase la nota 220 *supra*.

Virgilio Loyola, Andrés Infante, Jr. y Cecilio Changco fueron condenados a reclusión a perpetuidad. Independientemente de la inadmisibilidad de la confesión en este caso, había pruebas suficientes para condenar con certeza moral a los acusados. Según el tribunal de primera instancia, Emilio Changco y los acusados Roger Tulin, Virgilio Loyola y Andrés Infante, Jr. habían conspirado y se habían confabulado para cometer el delito imputado en vista de las pruebas.

175. En la causa relativa al *Pueblo de las Islas Filipinas c. Lol-Lo y Saraw*, dos barcos que zarparon el 30 de junio de 1920 de Matuta a Peta, dos colonias neerlandesas³⁴². Uno de los barcos fue rodeado por seis embarcaciones dirigidas por 24 hombres armados, que primero les pidieron comida, pero, una vez a bordo, también se sirvieron. Después se apoderaron de todo el cargamento, agredieron a algunos de los hombres y violaron brutalmente a dos mujeres. Los dos acusados, que formaban parte de los asaltantes, regresaron seguidamente a su hogar en Ubian del Sur, un municipio de la provincia de Tawi-Tawi, en Filipinas. Allí fueron detenidos y acusados ante el tribunal de primera instancia de Sulú de un delito de piratería. Según los acusados, el presunto delito no era competencia ni del tribunal de primera instancia ni de ningún otro tribunal y los hechos no eran constitutivos de un delito público con arreglo a la legislación vigente en Filipinas. Sin embargo, el juicio se celebró; los acusados fueron declarados culpables y se les impuso la pena de reclusión a perpetuidad. El Tribunal Supremo señaló que los hechos probados no se habían refutado y que todos los elementos del delito de piratería habían quedado establecidos. La piratería era un robo o una depredación en alta mar ilegales y cometidos con ánimo de hurto, con un espíritu e intención de hostilidad universal. El Tribunal Supremo indicó además que el delito de piratería cometido contra ciudadanos de los Estados Unidos, de Filipinas o de otra nación que no estuviera en guerra con los Estados Unidos se castigaba con penas de cárcel que iban desde la cadena temporal hasta la cadena perpetua.

176. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Emiliano Catantan y Tayong*³⁴³, al término del procedimiento, el tribunal regional de primera instancia de Cebú declaró culpables a los dos acusados, Emiliano Catantan y Tayong y Jose Macven Ursal, y les impuso la pena de reclusión a perpetuidad. Solo Emiliano Catantan recurrió la decisión condenatoria en primera instancia. La acusación logró establecer que, a las 3 de la mañana del 27 de junio de 1993, los hermanos Eugene y Juan Pilapil estaban pescando en el mar a unos 3 kms de la costa de Tabogon, en la provincia de Cebú, cuando otro barco los alcanzó de repente. Un hombre identificado posteriormente como el acusado Emiliano Catantan, abordó la barca de los hermanos Pilapil y apuntó con su arma a Eugene. Los acusados fueron declarados piratas y castigados como tales al amparo del artículo 2 d) del Decreto Presidencial núm. 532, que define la piratería.

177. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Victor Timon y Casas y otros*³⁴⁴, el buque de pesca *MB Kali* zarpó de Navotas hacia el mediodía del 20 de septiembre de 1989 con su propietario y la tripulación para comprar pescado fresco en Palawan. La embarcación fue interceptada por ocho piratas armados que ordenaron a los miembros de la tripulación que se tumbara boca abajo; les robaron el dinero y otros efectos personales y mataron al capitán. Esa misma tarde se denunció el incidente a la policía de Navotas, que envió inmediatamente un equipo para investigar los hechos. Los acusados fueron declarados culpables de piratería en alta mar y asesinato. La afirmación de los recurrentes Victor Timon, Jose Sampiton y Claro Raya de que habían sido víctimas de un “seguimiento malintencionado” no fue convincente.

³⁴² Véase la nota 333 *supra*.

³⁴³ Véase la nota 287 *supra*.

³⁴⁴ Tribunal Supremo de Filipinas, *People of the Philippines v. Victor Timon y Casas et al.*, causa núm. 97841-42, decisión de 12 de noviembre de 1997.

178. En la causa relativa al *Pueblo de Filipinas c. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano y Rico Lopez*³⁴⁵, los recurrentes eran miembros de la tripulación del buque *MV Noria 767*. El 31 de agosto de 1981, portando armas blancas y armas de fuego de gran calibre, robaron y sustrajeron por la fuerza los bienes, el equipo y los efectos personales de los pasajeros y otros miembros de la tripulación de ese buque. Fueron detenidos por las autoridades de Malasia y entregados a las de Filipinas, donde fueron acusados de un delito de piratería y juzgados por el tribunal de primera instancia de Sulú y Tawi-Tawi. Todos los acusados fueron declarados culpables y condenados a la pena capital.

B. El enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de la jurisdicción universal y nacional

1. El juez y la interpretación del artículo 101

179. En cuanto a la práctica judicial en Asia en relación con la definición de piratería recogida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cabe destacar que la piratería se define esencialmente como una forma de robo en el mar en la jurisprudencia de cada Estado³⁴⁶. Solo la jurisprudencia de Filipinas prevé una definición más compleja y asocia el delito de piratería a una intención hostil y a actos de violencia e intimidación, entre otras cosas. Además, la evocación de esos elementos ha sido constante a lo largo de los siglos y parece haberse mantenido hasta principios del siglo XXI³⁴⁷.

180. En la jurisprudencia de Asia, existen divergencias en relación con el parámetro geográfico de la definición del delito de piratería propiamente dicho. En efecto, mientras que entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX se consideraba de manera unánime que la piratería era un delito que tenía lugar en alta mar o en la jurisdicción del Almirantazgo británico, se observa que a principios del siglo XXI esa idea ya no es completamente coincidente³⁴⁸. De hecho, en Filipinas, en varias sentencias de 1997 y 2001 se indica que un robo cometido en el mar territorial podría constituir un acto de piratería, equiparando por tanto ese delito al robo a mano armada en el mar³⁴⁹.

181. La investigación jurisprudencial ha permitido constatar que en ninguna decisión de la región de Asia se menciona o retoma la definición de piratería que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En los casos de China, Malasia y Singapur, se observó que todas las decisiones se remontan a la época en que esos Estados eran colonias británicas (siglo XIX y principios del XX), mientras que la firma de la Convención data de la década de 1980. En cuanto a la jurisprudencia asiática más reciente, en particular la de Filipinas, cabe señalar que las últimas decisiones de esa década no retoman formalmente la definición de ese instrumento. Ello se debe, entre otras cosas, a que Filipinas cuenta

³⁴⁵ Véase la nota 333 *supra*.

³⁴⁶ En relación con China, véase *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (nota 334 *supra*). Con respecto a Malasia y Singapur, véase *Regina v. Nya Abu and others* (nota 286 *supra*). En relación con Filipinas, véase *People of the Philippines v. Titting Aranas et al.* (nota 338 *supra*).

³⁴⁷ *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (véase la nota 220 *supra*).

³⁴⁸ *Regina v. Nya Abu and others* (véase la nota 286 *supra*) y *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (véase la nota 334 *supra*).

³⁴⁹ *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (véase la nota 340 *supra*); *People of the Philippine v. Emiliano Catantan y Tayong* (véase la nota 287 *supra*); y *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (véase la nota 220 *supra*).

en su Decreto Presidencial núm. 532 de 1974 con su propia definición del delito de piratería, que ha sido reafirmada en reiteradas ocasiones en la jurisprudencia de Filipinas³⁵⁰.

2. El juez, la ejecución de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional

182. En Asia, solo la jurisprudencia de Filipinas, más abundante que la de otros lugares, aborda la imposición de castigos. Hasta 1987, varias decisiones ponen de manifiesto que toda persona condenada por un delito de piratería era castigada casi sistemáticamente con la pena de muerte, a excepción de quienes sufrían trastornos mentales o se enfrentaban a diversos problemas socioeconómicos. Esas personas eran condenadas a cadena perpetua³⁵¹. La pena de muerte se conmutaba por reclusión a perpetuidad. No fue hasta 1987 cuando la reclusión a perpetuidad por piratería se convirtió en la norma en Filipinas, con la entrada en vigor una nueva constitución³⁵².

183. En Asia, la mayoría de los casos de piratería entrañan necesariamente el abordaje de una embarcación buque que se salda, entre otras cosas, con la toma de rehenes, la petición de un rescate, el asesinato, el robo de objetos de valor o simplemente el robo de la propia embarcación, entre otras cosas. No parece haber una tendencia subregional uniforme, aparte del hecho de que la piratería en Filipinas se caracteriza por un nivel de violencia especialmente elevado (asesinatos, violaciones, etc.)³⁵³. La distinción entre la piratería y el robo a mano armada en el mar es un requisito fundamental para el esclarecimiento de esas dos formas de delito en el mar. Ello puede resultar particularmente difícil en la medida en que los actos de piratería se perpetran cada vez más cerca de las aguas territoriales y en las aguas interiores.

184. En cuanto a la calificación específica de los actos de piratería dentro de conceptos jurídicos más amplios, en especial en el derecho internacional y el derecho marítimo, el examen de la jurisprudencia de Asia pone de manifiesto la aparición de dos tendencias principales. En primer lugar, la práctica jurisprudencial de China (Hong Kong), Malasia y Singapur, en la época en que estaban bajo dominio británico, indica que la piratería se consideraba un delito *iure gentium* y, por tanto, contravenía el derecho común aplicable a las personas con independencia de la nación a la que pertenecieran³⁵⁴. En segundo lugar, la jurisprudencia de Filipinas pone de manifiesto, en estrecha relación con el derecho del mar, que quienes participan en actos de piratería son considerados delincuentes internacionales por la ley y juzgados como *hostis humani generis*³⁵⁵. En otras palabras, los piratas se consideran enemigos de toda la humanidad.

185. En cuanto al ejercicio de la jurisdicción universal y nacional: hay jurisprudencia de Asia que considera que, en la medida en que se trata de un delito *iure gentium* y quienes participan en esas actividades ilícitas son *hostis humani generis*, la piratería es punible en cualquier lugar, incluso fuera de los límites jurisdiccionales del

³⁵⁰ *Idem*.

³⁵¹ *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez* (véase la nota 333 *supra*); *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (véase la nota 340 *supra*); *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz* (véase la nota 339 *supra*); y *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (véase la nota 333 *supra*).

³⁵² *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (véase la nota 220 *supra*).

³⁵³ *People of the Philippines v. Victor Timon y Casas et al.* (véase la nota 344 *supra*); *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (véase la nota 340 *supra*); y *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz* (véase la nota 339 *supra*).

³⁵⁴ *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (véase la nota 334 *supra*) y *Regina v. Nya Abu and others* (véase la nota 286 *supra*).

³⁵⁵ *The People of the Philippines Islands v. Lol-Lo and Saraw* (véase la nota 333 *supra*).

territorio nacional³⁵⁶. Los autores de actos de piratería pueden ser enjuiciados con independencia del lugar en el que se cometa el delito y la nacionalidad de sus autores y víctimas.

186. En cuanto al marco legislativo, cabe señalar que poco más de una cuarta parte de los Estados de Asia disponen de un marco legislativo en el que se tipifica la piratería. De hecho, entre los Estados con práctica jurisprudencial en materia de represión del delito de piratería, la gran mayoría tiene un marco jurídico específicamente dedicado a ese delito, en consonancia con el principio *nullum crimen, nulla poena sine lege*. China, la India, Filipinas, Singapur y Sri Lanka cuentan con legislación que prohíbe específicamente los actos de piratería. En casi todos los casos, esas disposiciones se encuentran en el código penal nacional o en la legislación marítima. Además, algunos Estados como la India, Filipinas y Sri Lanka tienen instrumentos legislativos específicos sobre el delito de piratería³⁵⁷.

187. En cuanto a la utilización del marco legislativo por los jueces, una cosa es disponer de legislación sobre la piratería marítima y otra muy distinta es aplicarla cuando las circunstancias lo exigen. Así, un Estado como la India, aunque tiene legislación en materia de piratería marítima y las aguas territoriales no son inmunes a ese delito, solo ha emitido una decisión, en la que, además, el juez no pudo examinar el fondo del asunto, ya que se trataba de un caso en el que se solicitaba al Gobierno de la India que cumpliera sus obligaciones político-jurídicas y realizara mayores esfuerzos para conseguir la liberación de los indios tomados como rehenes en delitos relacionados con la piratería. El Tribunal Supremo se limitó a hacer un somero análisis fáctico del comportamiento del Gobierno en relación con sus compromisos políticos y concluyó que la India no había fallado a sus nacionales³⁵⁸. En general, el régimen represivo en Asia con respecto a la piratería sigue siendo muy severo. En Filipinas, por ejemplo, el Tribunal Supremo se ha basado en algunos casos en la legislación que se ocupa específicamente de la piratería, en particular el artículo 2 d) del Decreto Presidencial núm. 532 de 1974. Esa disposición se ha utilizado para condenar e imponer a los autores de actos de piratería una pena de reclusión a perpetuidad y, en algunos casos, la pena de muerte³⁵⁹.

188. En términos de contexto geográfico, aparte de Kazajstán y Turkmenistán, que son Estados costeros, la mayoría de los Estados de Asia Central no tienen salida al mar. Por esta razón, la jurisprudencia asiática se caracteriza por una marcada ausencia de decisiones judiciales que aborden delitos de piratería y robo a mano armada en el mar.

189. En la zona de Asia Sudoriental, en particular en los estrechos de Singapur y Malaca, así como en el golfo de Adén, donde los casos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar son los más comunes y numerosos, en comparación con otras regiones del mundo, la investigación llevada a cabo por el Relator Especial no ha permitido establecer una práctica judicial respecto de esas dos formas de delito en el mar.

³⁵⁶ *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (véase la nota 334 *supra*) y *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (véase la nota 333 *supra*).

³⁵⁷ En la India, el proyecto de ley contra la piratería marítima de 2019; en Filipinas, el Decreto Presidencial núm. 532 de 1974 y, en Sri Lanka, la Ley núm. 9 de 2001 relativa a la piratería.

³⁵⁸ *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India and others* (véase la nota 336 *supra*).

³⁵⁹ *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez* (véase la nota 333 *supra*); *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong* (véase la nota 287 *supra*); y *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (véase la nota 220 *supra*).

IV. La piratería y el robo a mano armada en el mar en América y el Caribe

A. La práctica legislativa y judicial

1. La práctica legislativa

a) Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar

190. En América, 19 Estados³⁶⁰ cuentan con una definición de piratería marítima, y 2 Estados³⁶¹ han establecido una definición de robo a mano armada en el mar. Seis Estados³⁶² retoman específicamente la definición de piratería que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entre ellos se encuentra Guyana, cuyo marco normativo extiende la territorialidad de la definición de la Convención a sus aguas territoriales³⁶³. Solo un Estado, Antigua y Barbuda, adopta específicamente la definición de robo a mano armada en el mar del Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI³⁶⁴.

191. Algunos Estados, aunque no retomen todos los elementos de la definición de un texto internacional, proponen una definición que incluye elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En efecto, 19 Estados³⁶⁵ retoman las expresiones “todo acto de violencia”, “detención”, “depredación”, “contra bienes o personas a bordo de un buque” y “contra otro buque”, 18 Estados³⁶⁶ utilizan la expresión “a bordo de un buque con conocimiento de hechos que den a este el carácter de buque pirata (complicidad o participación voluntaria)”, 10 Estados³⁶⁷ hacen referencia a los elementos de la definición “cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque” e “incitación a la piratería”, 8 Estados³⁶⁸ establecen que el acto de piratería debe cometerse “en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado” y, por último, 7 Estados³⁶⁹ especifican que la piratería debe cometerse con “un propósito personal”.

192. Históricamente, cuando las decisiones examinadas se dictaron antes de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los tribunales nacionales hacían referencia a una definición diferente de piratería, cuyos elementos constitutivos son similares a los establecidos en el artículo 101 de la Convención. Por

³⁶⁰ Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Bolivia (Estado Plurinacional de), Canadá, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de).

³⁶¹ Antigua y Barbuda, y Guyana.

³⁶² Antigua y Barbuda, Bahamas, Dominica, Guyana, San Vicente y las Granadinas, y Uruguay.

³⁶³ Guyana, Ley núm. 8 de 2008 del Secuestro y la Piratería, *The Official Gazette [Legal Supplement]* A (31 de julio de 2008), art. 5.

³⁶⁴ Antigua y Barbuda, Directiva de 2020 relativa a las Enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2018 (Piratería y robo a mano armada), art. 2.

³⁶⁵ Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Bolivia (Estado Plurinacional de), Canadá, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de).

³⁶⁶ Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

³⁶⁷ Antigua y Barbuda, Bahamas, Dominica, Guatemala, Guyana, México, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

³⁶⁸ Antigua y Barbuda, Bahamas, Dominica, El Salvador, Guyana, Honduras, San Vicente y las Granadinas, y Uruguay.

³⁶⁹ Antigua y Barbuda, Bahamas, Dominica, Guyana, Honduras, San Vicente y las Granadinas, y Uruguay.

ejemplo, el Tribunal Supremo de Estados Unidos definió la piratería como un robo en alta mar en la causa relativa a *Estados Unidos c. Smith*, dirimida en 1820³⁷⁰.

193. La legislación de Antigua y Barbuda define la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar diferenciando entre ambas formas de delito. Así, se considera que el robo a mano armada en el mar es cualquier acto distinto de la piratería. La Ley incorpora las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y dispone que debe interpretarse de conformidad con la Convención³⁷¹, lo que implica que la piratería se comete en alta mar y en la zona económica exclusiva. El robo a mano armada en el mar, que es cualquier acto distinto de la piratería, tiene en común con esta que el móvil y el objetivo son los mismos, es decir, la existencia de un propósito personal y el ataque de un buque contra otro, respectivamente. Lo único que los distingue objetivamente es el criterio del lugar de comisión de ambos delitos. Mientras que la ley sitúa el robo a mano armada en las aguas interiores, las aguas archipelágicas y el mar territorial, sitúa el delito de piratería en alta mar. La legislación utiliza la expresión “robo a mano armada contra buques”³⁷² en contraposición a la expresión consagrada de “robo a mano armada en el mar”. Mientras que el artículo 3 de la Ley de Piratería Marítima castiga el acto de piratería, no existen disposiciones punitivas para el robo a mano armada contra buques.

194. El Código Penal de la Argentina incorpora en gran medida los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que define la piratería. Sin embargo, contrariamente a lo dispuesto en el artículo 101, el Código Penal no sitúa la comisión de actos de piratería en alta mar o en espacios marítimos no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado. En efecto, es autor de un delito de piratería, entre otras consideraciones³⁷³, “el que practicare en el mar o en ríos navegables, algún acto de depredación o violencia contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida”³⁷⁴. La referencia general a “en el mar” o “en ríos navegables” puede interpretarse en el sentido de que la piratería se comete en las distintas zonas del medio marino, en particular la alta mar y las aguas interiores o territoriales. También será castigado “el que, desde el territorio de la República, a sabiendas traficare con piratas o les suministrare auxilio”³⁷⁵. Las penas por cometer un delito de piratería se establecen en los artículos 198 y 199 del Código Penal. No se tipifica el robo a mano armada en el mar.

195. Las Bahamas, aunque son un Estado parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, reconocieron que no habían tipificado la piratería en su derecho interno. En una declaración dirigida al Secretario General, afirmaron lo siguiente:

[e]n nuestra legislación interna no existe ninguna definición de piratería. No obstante, el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, establece el

³⁷⁰ Tribunal Supremo de los Estados Unidos, *United States v. Smith*, decisión de 25 de febrero de 1820, 18 U.S. 153.

³⁷¹ Antigua y Barbuda, Ley núm. 17 de 2013 de la Piratería Marítima, *Boletín Oficial*, vol. 34, núm. 8 (23 de enero de 2014), art. 2, párr. 2.

³⁷² Antigua y Barbuda, Directiva de 2020 relativa a las Enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2018 (Piratería y robo a mano armada), art. 2.

³⁷³ Argentina, Código Penal, art. 198, párrs. 3 a 6.

³⁷⁴ *Ibid.*, párr. 1.

³⁷⁵ *Ibid.*, párr. 7.

marco jurídico en la materia en sus artículos 100, 101 y 105. El artículo 101 ofrece una definición de piratería para nuestros propósitos³⁷⁶.

196. Varios Estados de la región (Barbados, Belice, Brasil, Colombia, Ecuador, Granada, Haití, Paraguay, República Dominicana, Perú, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Trinidad y Tabago, y Uruguay) no han definido la piratería ni previsto sanciones para reprimirla. Se ha podido constatar que esos Estados no cuentan con legislación relativa al delito de robo a mano armada o robo a mano armada en el mar. En cambio, otros Estados han establecido una definición de piratería marítima, pero en términos muy generales y sin retomar necesariamente los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esos Estados son: Bolivia (Estado Plurinacional de), Canadá, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de). Por ejemplo, la legislación del Estado Plurinacional de Bolivia considera que desviar un navío constituye en sí mismo un acto de piratería marítima. La legislación boliviana considera también que incurrirá en ese delito quien se apodere o destruya un navío, capture, mate, lesione a sus tripulantes o pasajeros, o cometa algún acto de depredación. El delito se sancionará con una pena de privación de libertad de dos a ocho años³⁷⁷. El Código Penal del Canadá define la piratería como una vulneración del derecho de gentes, sin hacer referencia expresa a los elementos de la definición de piratería que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la que el Canadá es parte. El Código Penal dispone que “[i]ncurrirá en un delito de piratería quien cometa un acto que, con arreglo al derecho de gentes, constituya piratería”³⁷⁸. Las penas por cometer un delito de piratería se establecen en los artículos 74 y 75 de dicho Código. El Código Penal de Chile emplea una fórmula bastante general y se refiere a “los que cometieren actos de piratería”, sin mayor precisión o detalle sobre los actos constitutivos de piratería marítima³⁷⁹. Suriname castiga la piratería incluyendo en el artículo 444 de su Código Penal, dedicado a los delitos contra la navegación y la aviación, algunos elementos de la definición de piratería en el sentido del artículo 101 de la Convención, a saber, la presencia de dos buques en los actos de piratería y la comisión de ese delito en alta mar³⁸⁰.

197. Si bien el Código Penal de Costa Rica³⁸¹ solo retoma algunos elementos de la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no vincula este delito exclusivamente a la alta mar o a los espacios marítimos que no están bajo la jurisdicción de ningún otro Estado, a los que el Código no hace referencia expresa. En efecto, la piratería se comete en ríos navegables, en el mar territorial o en la plataforma continental, e incluso en el territorio del país. Con arreglo al Código Penal, no implica exclusivamente el ataque de un buque contra otro. Se define como la explotación no autorizada de las riquezas ictiológicas de la nación o un acto de depredación o violencia contra una plataforma fija. La pena queda establecida en el artículo 258 del Código Penal.

³⁷⁶ Compilación de la información recibida de los Estados Miembros acerca de las medidas que han adoptado para tipificar como delito la piratería en su legislación interna y enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos (S/2012/177, anexo), pág. 11.

³⁷⁷ Estado Plurinacional de Bolivia, Código Penal, art. 139.

³⁷⁸ Canadá, Código Penal (L.R.C. (1985), cap. C-46), art. 74, párr. 1.

³⁷⁹ Chile, Código Penal, art. 434.

³⁸⁰ Suriname, Código Penal, art. 444.

³⁸¹ Costa Rica, Código Penal, art. 258 (reformado por la Ley núm. 8719, de 4 de marzo de 2009, de Fortalecimiento de la Legislación contra el Terrorismo).

198. El Código Penal³⁸² de Cuba incorpora algunos de los elementos de la definición del artículo 101 sin vincular la comisión de piratería a la alta mar o a otros espacios marítimos en el capítulo titulado “Otros actos que atentan contra la seguridad aérea y marítima”. La existencia de un propósito personal para cometer actos de piratería no es una condición necesaria, ya que el Código Penal no lo menciona expresamente. Cabe destacar que, entre los elementos constitutivos de piratería según el Código Penal de Cuba, se encuentra la imposición de un castigo a quien “utilice un medio naval o aeronave para atacar objetivos terrestres, aéreos o marítimos”³⁸³. También cometerá un acto de piratería toda persona que “penetre en el territorio marítimo o aéreo cubano portando armas, en medios navales o aeronaves no artilladas, con el fin de realizar cualquiera de los actos descritos” en los apartados a) a d) del artículo 162 del Código Penal³⁸⁴. Las sanciones aplicables son penas de privación de libertad de 10 a 30 años o la pena de muerte. Las penas de prisión pueden rebajarse en un tercio si el propósito de los actos no está relacionado con el terrorismo³⁸⁵. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

199. Dominica³⁸⁶, Guyana³⁸⁷ y San Vicente y las Granadinas³⁸⁸ hacen suyas las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativo a la definición de piratería. En el caso de San Vicente y las Granadinas, la piratería es una vulneración del derecho de gentes que se castiga con la reclusión a perpetuidad. Las penas por cometer un delito de piratería se establecen en los artículos 49 y 50 del Código Penal. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Además de definir la piratería³⁸⁹, Guyana también tipifica el robo a mano armada en el mar³⁹⁰, que vincula a las aguas interiores y al mar territorial.

200. El Código Penal de El Salvador considera autor de un delito de piratería a “[e]l que cometiere en alta mar, en el mar adyacente o en la plataforma continental, actos depredatorios o violentos contra una nave o contra personas o cosas que en ella se encontraren”³⁹¹. Por lo tanto, en virtud de ese texto, la piratería se comete en alta mar y en las zonas bajo soberanía del Estado, contrariamente a lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que vincula la piratería a la alta mar y a la zona económica exclusiva. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

201. La legislación de los Estados Unidos define la piratería en términos muy amplios, afirmando que es un acto de violencia contra la navegación marítima³⁹² y enumerando una serie de actos que se consideran ilícitos en el mar, como atacar empleando la violencia al capitán de un buque³⁹³. El delito se castiga con la pena de reclusión a perpetuidad y, en algunos casos, con la pena de muerte. La principal disposición legislativa en materia de piratería es el artículo 1651 del título 18 del Código de los Estados Unidos, que establece que “todo aquel que cometa en alta mar el delito de piratería con arreglo al derecho de gentes y posteriormente sea trasladado a los Estados Unidos o se encuentre allí, será condenado a la pena de reclusión a perpetuidad”. El hecho de que la ley estadounidense defina la piratería haciendo

³⁸² Cuba, Ley núm. 151/2022 del Código Penal (15 de mayo de 2022), art. 162.

³⁸³ *Ibid.*, apdo. b).

³⁸⁴ *Ibid.*, apdo. e).

³⁸⁵ *Ibid.*, art. 165.

³⁸⁶ Dominica, Ley núm. 11 de 2010 de la Piratería, art. 2 a) y b).

³⁸⁷ Guyana, Ley núm. 8 de 2008 del Secuestro y la Piratería, art. 5.

³⁸⁸ San Vicente y las Granadinas, Código Penal, art. 49, párr. 2.

³⁸⁹ Guyana, Ley núm. 8 de 2008 del Secuestro y la Piratería, art. 5.

³⁹⁰ *Ibid.*, art. 2.

³⁹¹ El Salvador, Código Penal art. 368, párr. 1.

³⁹² Estados Unidos, Código de los Estados Unidos, título 18 (delitos y procedimiento penal), art. 2280.

³⁹³ *Ibid.*, art. 1655.

referencia al derecho de gentes indica que todo lo que el derecho internacional defina como acto de piratería será piratería con arreglo a esa ley. Asimismo, esta hace alusión a la piratería cometida en alta mar, pero sin definir qué se entiende por “alta mar”, como se debatía en la causa relativa a *Estados Unidos c. Dire*³⁹⁴. Además de la legislación principal en materia de piratería, esto es, el artículo 1651 antes citado, hay otros artículos relacionados con ese delito, como los relativos a los piratas extranjeros³⁹⁵, el suministro de armamento y equipación a corsarios³⁹⁶, la agresión pirata al capitán³⁹⁷, la apropiación o entrega de buques³⁹⁸, la corrupción de marineros y la asociación con piratas³⁹⁹, el saqueo de buques en peligro⁴⁰⁰, el ataque contra un buque con fines de saqueo⁴⁰¹, la recepción o custodia del botín pirata⁴⁰² y el robo en tierra⁴⁰³.

202. De conformidad con el Código Penal de Guatemala⁴⁰⁴, la piratería es un delito que se comete “en el mar, lagos o en ríos navegables”, sin distinción particular entre las jurisdicciones marítimas. La fórmula general, que hace referencia al mar, indica que la piratería puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, es decir, en alta mar, en la zona económica exclusiva, en el mar territorial y en aguas interiores como los lagos y los ríos. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Haití no cuenta con ninguna ley que defina la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Sin embargo, el proyecto de ley relativo al nuevo Código Penal⁴⁰⁵ castiga la piratería sin definirla previamente. Las penas contra la piratería se definen en los artículos 355 a 359 de ese texto. Honduras, a través de su legislación⁴⁰⁶, define la piratería haciendo referencia a ciertos elementos del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No obstante, además de la alta mar, que es el lugar donde se comete la piratería con arreglo al régimen convencional, la legislación hondureña amplía el ámbito geográfico de ese delito a la zona económica exclusiva, la zona contigua u otro espacio marítimo. La piratería se castiga con penas de prisión de 15 a 20 años. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. En cuanto a Jamaica, hasta la fecha no ha promulgado legislación para hacer frente a la piratería y el robo a mano armada en el mar.

203. El Código Penal Federal de México considera piratas a “los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo” y a “los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata”⁴⁰⁷. Las penas por cometer un delito de piratería se establecen en el artículo 147 del Código Penal Federal. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Nicaragua considera piratas a “los que en mar, espacio aéreo, lagos o en ríos de la República apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredación en ella o hagan

³⁹⁴ Tribunal de Apelación del Cuarto Circuito de los Estados Unidos, *United States v. Dire*, 23 de mayo de 2012, 680 F.3d 446.

³⁹⁵ Estados Unidos, Código de los Estados Unidos, título 18 (delitos y procedimiento penal), art. 1653.

³⁹⁶ *Ibid.*, art. 1654.

³⁹⁷ *Ibid.*, art. 1655.

³⁹⁸ *Ibid.*, art. 1656.

³⁹⁹ *Ibid.*, art. 1657.

⁴⁰⁰ *Ibid.*, art. 1658.

⁴⁰¹ *Ibid.*, art. 1659.

⁴⁰² *Ibid.*, art. 1660.

⁴⁰³ *Ibid.*, art. 1661.

⁴⁰⁴ Guatemala, Código Penal, art. 299.

⁴⁰⁵ Haití, decreto relativo al Código Penal (11 de marzo de 2020), *Le Moniteur*, número especial núm. 10 (24 de junio de 2020).

⁴⁰⁶ Honduras, Código Penal art. 161.

⁴⁰⁷ México, Código Penal Federal, art. 146.

violencia en las personas que se hallen a bordo”⁴⁰⁸. La pena es de dos a diez años de prisión. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

204. El Código Penal de Panamá no vincula la piratería a un espacio marítimo concreto, lo que podría interpretarse en el sentido de que esta puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, ya sea en alta mar o en aguas bajo soberanía de Panamá. Se considera pirata “quien realice algún daño contra una nave o aeronave o en las personas o cosas a bordo de ella”, “quien se apodere, tome el control o desvíe de su ruta una nave por medio de fraude, violencia o intimidación cometido contra su comandante, la tripulación o alguno de los pasajeros” y “quien destruya una nave o aeronave en servicio o le cause un daño que la inhabilite”⁴⁰⁹. Las penas van de 4 a 20 años de prisión. No se define el robo a mano armada en el mar.

205. Santa Lucía no tiene una ley que defina la piratería, pero la castiga en virtud del artículo 306 del Código Penal. No se define ni penaliza el robo a mano armada en el mar. Suriname retoma en su Código Penal⁴¹⁰ algunos elementos de la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero no la conexión del delito de piratería con la alta mar. Las penas oscilan entre 9 y 12 años de prisión⁴¹¹. El robo a mano armada en el mar no está tipificado. Aunque el Uruguay no ha definido la piratería, su Ley núm. 16287 aprueba las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidas las relativas a la prevención y represión de la piratería. La legislación nacional no prevé medidas de represión de la piratería. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

206. El Código Penal de la República Bolivariana de Venezuela⁴¹² ofrece una definición de piratería que no incluye todos los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La jurisdicción universal está bien establecida en el sentido de que los jueces venezolanos son competentes para juzgar los actos de piratería con independencia de la nacionalidad de los autores o de las víctimas de dichos actos cometidos en “en ellas [las naves] o en los lugares de la costa donde arriben”, es decir, en cualquier lugar del mar o la tierra. Los culpables serán castigados con presidio de 10 a 15 años. El robo a mano armada en el mar no está tipificado.

b) *Medidas de prevención y represión*

207. Varios Estados también han puesto en marcha diversos medios de prevención a escala nacional. Las Bahamas y México cuentan con una Autoridad Marítima o fuerzas navales encargadas de la seguridad en el mar y los puertos. Las Bahamas, los Estados Unidos y Panamá ofrecen formación en materia de gestión de las amenazas a la seguridad marítima, incluidos la piratería y el robo a mano armada en el mar⁴¹³. Asimismo, Antigua y Barbuda ha puesto en marcha un sistema de seguridad y vigilancia de la navegación⁴¹⁴. Palau permite recurrir a empresas privadas para luchar contra la piratería marítima. El Ecuador, por su parte, es el único Estado de América

⁴⁰⁸ Nicaragua, Código Penal, art. 524, párr. 1.

⁴⁰⁹ Panamá, Código Penal, arts. 325 y 326.

⁴¹⁰ Suriname, Código Penal, art. 444.

⁴¹¹ *Ibid.*, arts. 445 y 446.

⁴¹² República Bolivariana de Venezuela, Código Penal, art. 153.

⁴¹³ En las Bahamas, publicación de boletines informativos por las autoridades marítimas sobre las medidas que deben adoptarse para formar adecuadamente a los capitanes y gestores navales en caso de ataque pirata o de robo a mano armada en el mar; en los Estados Unidos, financiación del proyecto AGWE de Interpol; y en Panamá, documento de lucha contra la piratería en situaciones de emergencia.

⁴¹⁴ El Departamento de Servicios Marítimos y de la Marina Mercante permite el transporte de equipos de seguridad armados a bordo de los buques de Antigua y Barbuda.

que hace referencia a la competencia exclusiva del capitán para defender, detener, investigar o incautar como medio de prevención de los delitos de piratería.

208. A nivel regional, la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas no hacía referencia a las sanciones en su Plan de Acción “Estrategia Marítima (2005-2010)”. A nivel local, en términos de sanciones y sobre la base de la legislación nacional, 24 Estados de América prevén sanciones específicas respecto de los actos de piratería marítima, a excepción del robo a mano armada en el mar. Las penas aplicables son diversas y varían. Así, 3 Estados⁴¹⁵ imponen multas, 19 Estados⁴¹⁶ imponen penas de prisión, 6 Estados⁴¹⁷ imponen la reclusión a perpetuidad y 1 solo Estado, Cuba, impone la pena de muerte por actos de piratería marítima.

209. En cuanto a los factores agravantes, como el uso de la violencia, el asesinato y el homicidio involuntario de una persona, 5 Estados⁴¹⁸ prevén sanciones con diferentes niveles en función de la gravedad del delito cometido. México es el único Estado que prevé la confiscación de la embarcación, mientras que otros 15 Estados⁴¹⁹ no contemplan ningún factor agravante en su legislación.

2. La práctica judicial

210. En los Estados Unidos, la mayoría de las decisiones relativas a casos de piratería se tomaron en el siglo XIX (entre 1810 y 1820) y en la primera mitad de la década de 2010.

211. A nivel regional, se han dictado 803 decisiones. Solo 10 de ellas se refieren a casos de piratería en el mar. La mayoría (728 decisiones) proceden de los Estados Unidos, pero únicamente 9 están relacionadas con casos de piratería. El único Estado que también cuenta con jurisprudencia sobre casos de piratería marítima es el Ecuador. El resto de las decisiones relacionadas con la piratería provienen de otros países, a saber: Canadá (10 decisiones), Colombia (15 decisiones), Costa Rica (16 decisiones), Panamá (3 decisiones), Perú (1 decisión) y Venezuela (República Bolivariana de) (9 decisiones). Las 719 decisiones restantes pertenecen a la jurisprudencia de los Estados Unidos.

212. En general, las decisiones judiciales imponen penas de prisión, que son el castigo más común para la piratería marítima no solo en América, sino también en las diferentes regiones del mundo. Las penas de prisión varían mucho de un Estado a otro y de un caso a otro. Son pocos los Estados que castigan el delito de piratería con la pena de reclusión a perpetuidad. Los Estados Unidos son uno de los tres únicos Estados que lo han hecho⁴²⁰. Además, algunos condenan a los autores de delitos de piratería a penas de prisión menores, pero aun así considerables, que oscilan entre 10 y 30 años, como es el caso de los Estados Unidos de América (más de 30 años)⁴²¹. Por último, existen otras formas de sanción utilizadas por los Estados para castigar el

⁴¹⁵ Antigua y Barbuda (500.000 dólares del Caribe Oriental), Colombia y Guyana (de 200.000 a 1 millón de dólares de Guyana).

⁴¹⁶ Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Bolivia (Estado Plurinacional de), Canadá, Costa Rica, Cuba, Dominicana, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de).

⁴¹⁷ Canadá, Chile, Estados Unidos, Guyana, San Vicente y las Granadinas, y Santa Lucía.

⁴¹⁸ Argentina, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas, y Suriname.

⁴¹⁹ Antigua y Barbuda, Bolivia (Estado Plurinacional de), Canadá, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de).

⁴²⁰ *United States v. Hasan* (véase la nota 219 *supra*).

⁴²¹ Véase BBC, “Somali pirate sentenced to 33 years in US prison”, 16 de febrero de 2011.

delito de piratería, pero apenas se ha recurrido a ellas. Por ejemplo, en los Estados Unidos⁴²² se han confiscado bienes usados para cometer actos de piratería.

B. El enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de la jurisdicción universal y nacional

1. El juez y la interpretación del artículo 101

213. Hubo un tiempo en que la piratería marítima fue considerada un robo en alta mar por los jueces estadounidenses⁴²³. Sin embargo, la jurisprudencia se ha ampliado al invocar el derecho internacional consuetudinario⁴²⁴ en la materia, que reconoce que la piratería marítima solo se produce en alta mar. De hecho, con arreglo al tribunal de apelación del Cuarto Circuito de los Estados Unidos, de conformidad con el derecho internacional consuetudinario, la piratería corresponde a la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

214. Para que un acto pueda considerarse piratería, el juez estadounidense que conoció de la causa relativa a *Estados Unidos c. Ali*⁴²⁵ tuvo que invocar ciertos conceptos, como el de complicidad en la comisión de un acto de piratería marítima (*aiding and abetting piracy*). Así, en virtud del Código Penal de los Estados Unidos, se considera que el cómplice de un acto de piratería marítima es autor principal del delito, esto es, un pirata⁴²⁶. El apartado c) del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no menciona explícitamente la alta mar en la noción de complicidad o de incitación a la comisión, a diferencia del apartado a) de dicho artículo, de lo que podría desprenderse que la piratería puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, sin distinción entre los regímenes jurídicos de los espacios marítimos de que se trate.

215. Por lo tanto, si se comete un acto de piratería en alta mar mientras los cómplices permanecen en el territorio de un Estado, estos también pueden ser considerados culpables de piratería marítima, aunque no hayan actuado en alta mar⁴²⁷.

216. Así, el juez estadounidense establece una clara distinción entre pirata y corsario. Los individuos que actúan en nombre de un Gobierno no son piratas, sino corsarios, ya que, según la legislación de los Estados Unidos, los piratas son individuos que cometen actos con un propósito personal, mientras que los corsarios poseen una patente de corso expedida por el Estado, con la restricción de que, si se extralimitan en su mandato, se convierten en piratas⁴²⁸. Esta definición parece estar en consonancia con el artículo 101 a) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que dispone que los piratas actúan con un propósito personal.

⁴²² Tribunal de Apelación del Cuarto Distrito de los Estados Unidos, *United States v. Said*, 13 de agosto de 2015, 798 F.3d 182.

⁴²³ *United States v. Smith* (véase la nota 370 *supra*).

⁴²⁴ Tribunal de Apelación del Cuarto Distrito de los Estados Unidos, *United States v. Shibin*, 12 de julio de 2013, 722 F.3d 233.

⁴²⁵ Tribunal de Apelación del Cuarto Distrito de los Estados Unidos, *United States v. Ali*, 21 de agosto de 2013, 718 F.3d 929.

⁴²⁶ Estados Unidos, Código de los Estados Unidos, título 18 (delitos y procedimiento penal), art. 2 a).

⁴²⁷ Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Este de Virginia, *United States v. Salad*, 30 de noviembre de 2012, 908 F.Supp.2d 730.

⁴²⁸ Estados Unidos, Código de los Estados Unidos, título 18 (delitos y procedimiento penal), art. 1651.

2. El juez, la ejecución de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional

217. En el siglo XIX, la piratería marítima se castigaba con la pena de muerte en los Estados Unidos⁴²⁹. En 2010 se produjo un cambio en la jurisprudencia, al considerar que ese delito debía castigarse con reclusión a perpetuidad en lugar de con la pena capital⁴³⁰. En algunos casos, a los acusados de piratería marítima se les ofrecieron incluso penas más leves a cambio de declararse culpables antes del juicio, como sucedió con Abdulwali Muse, el pirata que inspiró la película *Capitán Phillips*. En ese caso, los actos cometidos no se consideraron piratería, sino delitos conexos de toma de rehenes, secuestro y rapto. Así, la condena se redujo y se impuso al pirata una pena de 33 años y 9 meses de prisión⁴³¹. Además, los bienes que se han utilizado para cometer actos de piratería marítima dan lugar a una acción real, es decir, una acción judicial contra los bienes de que se trate o contra el propio buque. Por lo tanto, los bienes utilizados para cometer actos de piratería pueden ser confiscados, tanto si se trata de un buque como de otros bienes involucrados en el delito⁴³². En la causa relativa a *Estados Unidos c. Said*⁴³³, se menciona que las armas de los piratas fueron confiscadas cuando fueron detenidos.

218. La mayoría de las decisiones recientes de las que se tiene constancia se refieren a ataques en aguas internacionales de la zona del golfo de Adén. Suele tratarse de pequeñas embarcaciones que abordan grandes buques cargados de mercancías⁴³⁴. En general se produjeron en torno a 2009 y en la primera mitad de la década de 2010; los casos restantes datan del siglo XIX, en particular de la década de 1820⁴³⁵. Solo se ha registrado otra decisión en el Ecuador relacionada con el robo de pescado.

219. En cuanto a la distinción entre piratería y robo a mano armada en el mar, cabe señalar que no existe jurisprudencia en los Estados Unidos que mencione el robo a mano armada en el mar. De hecho, la mayoría de los casos se refieren a piratería marítima en alta mar y muy a menudo los actos de piratería están relacionados con otros delitos conexos, como el tráfico de drogas, estupefacientes y armas en aguas internacionales.

220. Los jueces de los Estados Unidos han invocado la jurisdicción universal tras haber definido a los piratas como enemigos de la humanidad⁴³⁶ y a la piratería como un acto contra todas las naciones y toda la humanidad⁴³⁷. En la causa relativa a *Estados Unidos c. Ali*, el juez utilizó la expresión *hostis humani generis*⁴³⁸, es decir, un “enemigo del género humano”⁴³⁹.

221. En cuanto a la aplicación o el cumplimiento de la legislación sobre la piratería marítima, la labor de investigación indica que, en la región de América, solo los Estados Unidos y el Ecuador han emitido decisiones basadas en sus respectivas disposiciones legislativas sobre el delito de piratería marítima. En los Estados Unidos, la mayoría de las decisiones judiciales aplican el artículo 1651 del título 18 del

⁴²⁹ Véase *United States v. Smith* (nota 370 *supra*).

⁴³⁰ Véase *United States v. Hasan* (nota 219 *supra*).

⁴³¹ Véase BBC, “Somali pirate sentenced to 33 years in US prison”, 16 de febrero de 2011.

⁴³² Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Sur del Estado de Nueva York, *United States v. The Ambrose Light*, 30 de septiembre de 1885, 25 F.408.

⁴³³ Véase la nota 422 *supra*.

⁴³⁴ *United States v. Shibin* (véase la nota 424 *supra*).

⁴³⁵ Véanse *United States c. Smith* (nota 370 *supra*) en relación con la década de 1820 y *United States v. Shibin* (nota 424 *supra*) en relación con la década de 2010.

⁴³⁶ *United States v. Smith* (véase la nota 370 *supra*).

⁴³⁷ *United States v. Shibin* (véase la nota 424 *supra*).

⁴³⁸ *United States v. Ali* (véase la nota 425 *supra*); véase también Tribunal Supremo de los Estados Unidos, *United States v. The Brig Malek Adhel*, 43 U.S. (2 How.) 210 (1844).

⁴³⁹ *United States v. Smith* (véase la nota 370 *supra*).

Código de los Estados Unidos, que prohíbe la piratería en virtud del derecho de gentes (*law of nations*)⁴⁴⁰. Dado que la parte dispositiva de ese artículo no define de manera expresa la piratería, las decisiones dictadas en los Estados Unidos basadas en él se refieren de forma explícita a una de las definiciones reconocidas en derecho internacional⁴⁴¹, concretamente en las resoluciones del Consejo de Seguridad 1976 (2011) y 2020 (2011), que recuerdan a los Estados “la necesidad de investigar y enjuiciar no solo a los sospechosos capturados en el mar, sino también a cualquier persona que incite o facilite intencionalmente las operaciones de piratería, incluidas las principales figuras de las redes delictivas implicadas en la piratería que de forma ilícita planifican, organizan, facilitan o financian esos ataques o se benefician de ellos”⁴⁴². Se trata, pues, de encontrar y enjuiciar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería no solo en el mar, sino también a sus cómplices, dondequiera que se encuentren del continente o el territorio. Esas resoluciones reflejan la intención del Consejo de Seguridad de autorizar el ejercicio del derecho a enjuiciar a los presuntos autores y cómplices, ya sea en el mar o en tierra. Basándose en esas resoluciones, el Tribunal de Apelación del Cuarto Circuito de los Estados Unidos sostuvo que formar parte de la red de piratas y contribuir a la comisión de un acto de piratería convertía a un acusado en un pirata⁴⁴³.

222. Por lo que respecta al Ecuador, en la única decisión dictada sobre un caso de piratería se aplica el artículo 423 del Código Penal. En virtud de su legislación, la piratería se comete en alta mar, en las aguas interiores o en las aguas territoriales del Ecuador⁴⁴⁴.

223. El escaso número de decisiones del continente americano sobre el fondo, aparte de los Estados Unidos, puede explicarse de diferentes maneras. En primer lugar, la falta de decisiones recientes se debe a que la mayoría de los actos de piratería relacionados con ese continente tuvieron lugar durante el siglo XVIII⁴⁴⁵. Casi todas esas decisiones están registradas en los archivos nacionales del Reino Unido, a los que no se puede acceder. En segundo lugar, el hecho de que los Estados Unidos sean el país donde se juzgan más casos de piratería se debe a que es uno de los principales actores de las operaciones de lucha contra la piratería llevadas a cabo en el golfo de Adén y el océano Índico, como la operación Escudo del Océano dirigida por la OTAN.

224. Desde un punto de vista procesal, los jueces estadounidenses han aplicado la doctrina Ker-Frisbie, mencionada en *Estados Unidos c. Shibin*⁴⁴⁶, que establece el principio de que en ese país un pirata no puede invocar la manera en que fue detenido y llevado ante los tribunales, aunque se haya recurrido al engaño, la fuerza o la coacción.

225. En el Canadá, la causa *Trueman B. Smith*⁴⁴⁷ de 1868 menciona la piratería en el tratado de extradición de la época y en la causa *R. v. Zelitt*⁴⁴⁸ de 2006 también hace referencia a la piratería. En esa causa y en *R. c. Finta*⁴⁴⁹, se planteó la cuestión de la jurisdicción universal en relación con los actos de piratería marítima. En las causas

⁴⁴⁰ Véase *United States v. Hasan* (nota 219 *supra*) y *United States v. Shibin* (nota 424 *supra*).

⁴⁴¹ *United States v. Shibin* (véase la nota 424 *supra*).

⁴⁴² Resolución 2020 (2011) del Consejo de Seguridad, quinto párrafo del preámbulo.

⁴⁴³ *United States v. Shibin* (véase la nota 424 *supra*).

⁴⁴⁴ Corte Nacional de Justicia del Ecuador, decisión núm. 0495-2016 de 15 de marzo de 2016.

⁴⁴⁵ E. Lucie-Smith, *Outcasts of the Sea: Pirates and Piracy*, New York, Paddington Press, 1978.

⁴⁴⁶ *United States v. Shibin* (véase la nota 424 *supra*), donde se cita *Ker v. Illinois* (Tribunal Supremo de los Estados Unidos, decisión de 6 de diciembre de 1886, 119 U.S. 436) y *Frisbie v. Collins* (Tribunal Supremo de los Estados Unidos, decisión de 10 de marzo de 1952, 342 U.S. 519).

⁴⁴⁷ *In re Trueman B. Smith* [1868] O.J. núm. 409.

⁴⁴⁸ Queen’s Bench de Alberta (Canadá), *R. v. Zelitt*, 26 de octubre de 2006, 2006 ABQB 678.

⁴⁴⁹ Tribunal Supremo de Canadá, *R v. Finta*, sentencia de 24 de marzo de 1994 [1994] 1 RCS 701.

*R. c. Ryan*⁴⁵⁰, *R. c. Carker*⁴⁵¹ y *R. c. McKillop*⁴⁵² se menciona asimismo que la exigente de la coacción contemplada en el *common law* no puede invocarse en los casos de piratería.

226. En Colombia, existen numerosas referencias a un tratado de extradición de 1911, el llamado Acuerdo Bolivariano, celebrado entre varios Estados de América del Sur, a saber, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela (República Bolivariana de). Sobre la base de ese tratado regional, la Corte Constitucional de Colombia reconoce la jurisdicción universal de los Estados en los casos de piratería⁴⁵³, además de considerar la comisión de actos de piratería una vulneración de una norma de *ius cogens*⁴⁵⁴.

227. En Costa Rica, la Corte Suprema de Justicia ha hecho numerosas referencias a las funciones de los guardacostas, una de las cuales es la vigilancia de la piratería⁴⁵⁵. Sin embargo, la Corte no indica qué se entiende por piratería, término que no está definido en la legislación nacional. Además, aplica directamente el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁴⁵⁶ y hace valer la jurisdicción universal⁴⁵⁷, definida en el artículo 105 de dicho instrumento.

228. En los Estados Unidos, la piratería se menciona a menudo en los tratados de extradición⁴⁵⁸, además de tener rango de *ius cogens*⁴⁵⁹. En México, en una de las decisiones del tribunal de más alto rango se señala que la piratería es un delito imprescriptible⁴⁶⁰. En El Salvador, en varias causas se menciona la piratería en el marco de un tratado de extradición con los Estados Unidos⁴⁶¹. En la República Bolivariana de Venezuela, varias sentencias del Tribunal Supremo de Justicia hacen referencia a un tratado de extradición de 1911 que menciona la piratería⁴⁶².

⁴⁵⁰ Tribunal Supremo de Canadá, *R v. Ryan*, sentencia de 18 de enero de 2013 [2013] 1 RCS 14.

⁴⁵¹ Tribunal Supremo de Canadá, *R v. Carker*, sentencia de 19 de diciembre de 1966 [1967] RCS 114.

⁴⁵² Tribunal de Apelación de Ontario (Canadá), *Rex v. McKillop*, 17 de febrero de 1948 [1948] O.J. núm. 46.

⁴⁵³ Corte Constitucional de Colombia, sentencia de 13 de junio de 2001, C-621/01.

⁴⁵⁴ Corte Constitucional de Colombia, sentencia de 25 de abril de 2007, C-291/07.

⁴⁵⁵ Corte Suprema de Justicia de Costa Rica, Sala Constitucional, decisión núm. 01250, de 31 de enero de 2007.

⁴⁵⁶ Corte Suprema de Justicia de Costa Rica, Sala Constitucional, decisión núm. 2021006318, de 25 de marzo de 2021.

⁴⁵⁷ Corte Suprema de Justicia de Costa Rica, Sala Constitucional, decisión núm. 2020018995, de 2 de octubre de 2020.

⁴⁵⁸ Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Norte de Florida, *United States v. Matta-Ballesteros*, 4 de agosto de 1988, 700 F.Supp.528; Tribunal Supremo del Estado de Washington, *State v. Pang*, 31 de julio de 1997, 132 Wn.2d 852; Tribunal de Apelación del Noveno Circuito de los Estados Unidos, *Quinn v. Robinson*, 18 de febrero de 1986, 783 F.2d 776; y Tribunal Supremo de los Estados Unidos, *United States v. Rauscher*, 6 de diciembre de 1886, 119 U.S.407.

⁴⁵⁹ Tribunal de Apelación del Undécimo Circuito de los Estados Unidos, *United States v. Bellaizac-Hurtado*, 6 de noviembre de 2012, 700 F.3d 1245.

⁴⁶⁰ Suprema Corte de Justicia de México, Sala Primera, amparo directo en revisión 23/2005, sentencia de 15 de junio de 2005.

⁴⁶¹ Tratado de extradición entre los Estados Unidos de América y El Salvador (San Salvador, 18 de abril de 1911).

⁴⁶² Tribunal Supremo de Justicia de la República Bolivariana de Venezuela, Sala de Casación Penal, sentencias núm. 285 (22 de julio de 2016), núm. 500 (6 de diciembre de 2016) y núm. 501 (6 de diciembre de 2016).

V. La piratería y el robo a mano armada en el mar en Europa

A. La práctica legislativa y judicial

1. La práctica legislativa

a) *Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar*

229. En general, los Estados europeos han adoptado en su legislación la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De hecho, 32 Estados⁴⁶³ cuentan con legislación en la que se define la piratería marítima y, en algunos casos, el robo a mano armada en el mar. Algunos de ellos utilizan elementos de la definición del artículo 101 de la Convención. Como se indica en los párrafos que figuran a continuación, la práctica legislativa en Europa sigue siendo heterogénea en lo que respecta a la definición de piratería marítima. Así, 32 Estados⁴⁶⁴ se refieren a “todo acto de violencia”, “detención” y “depredación”; 27 Estados⁴⁶⁵ consideran que el acto debe ser “cometido por la tripulación o pasajeros de un buque”; 21 Estados⁴⁶⁶ señalan que la piratería se comete “con un propósito personal”; 32 Estados⁴⁶⁷ indican que el acto es cometido por un buque “contra otro buque”; 30 Estados⁴⁶⁸ consideran que el acto de piratería se dirige “contra bienes o personas a bordo de un buque”; 23 Estados⁴⁶⁹ especifican que la piratería se perpetra “en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”; 13 Estados⁴⁷⁰ utilizan la expresión “a bordo de un buque con conocimiento de hechos que den a este el carácter de buque pirata (complicidad o participación voluntaria)”, y 10 Estados⁴⁷¹ mencionan la “incitación a la piratería”. Parece que la práctica legislativa tiende a retomar los elementos de la definición de piratería del artículo 101 de la Convención. No obstante, la cuestión que se plantea en relación con esas divergencias en la definición de piratería es si los elementos de la definición del

⁴⁶³ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁴ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁵ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, Federación de Rusia, Finlandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁶ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Federación de Rusia, Letonia, Lituania, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Portugal, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁷ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁸ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁶⁹ Bélgica, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Portugal, Reino Unido, República de Moldavia, Rumania, San Marino y Serbia.

⁴⁷⁰ Bosnia y Herzegovina, Chipre, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Italia, Malta, Mónaco, Reino Unido y San Marino.

⁴⁷¹ Bélgica, Chipre, Finlandia, Francia, Grecia, Lituania, Malta, Mónaco, Rumania y Reino Unido.

artículo 101 son acumulativos o alternativos. En otras palabras, ¿tendrían que darse todas las condiciones de forma acumulativa para que el delito de piratería exista fuera de toda duda, o basta con que quede probada la existencia de uno o dos elementos de la definición para que se considere que se ha cometido el delito?

230. Por lo que respecta al robo a mano armada en el mar, la investigación llevada a cabo en esta fase indica que solo 4 Estados⁴⁷² de Europa han establecido una definición al respecto, mientras que 42 no lo han hecho. Un total de seis Estados⁴⁷³ retoman específicamente la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ningún Estado utiliza la definición del Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI sobre el robo a mano armada en el mar. Por último, 21 Estados⁴⁷⁴ sancionan la piratería marítima sin definirla en su legislación nacional y 6 Estados⁴⁷⁵ la definen pero no imponen sanciones.

231. Los países europeos que no figuran en este estudio son aquellos que no definen la piratería o el robo a mano armada en el mar en su legislación.

232. La Ley de la Navegación Marítima de Austria dedica sus artículos 45 y 46 a la tipificación y la represión del robo a mano armada en el mar y la piratería⁴⁷⁶. Esas disposiciones penales definen la piratería como la amenaza o el uso de la fuerza contra personas con el fin de apoderarse de un buque, de su carga o de sus pasajeros. La expresión “amenaza o uso de la fuerza” no se define de manera expresa en el artículo 45 de esa ley, sino que se remite a la definición pertinente que figura en el artículo 74, párrafo 5, del Código Penal de Austria⁴⁷⁷. Así, la piratería se define como “la amenaza o el uso de la fuerza” (un delito que sería punible *per se*) en circunstancias específicas. En comparación con un “simple” uso de la fuerza⁴⁷⁸, el alcance de la pena prevista es más amplio (de uno a diez años en vez de entre uno y tres años). Por tanto, el elemento constitutivo de la piratería, a saber, la amenaza o el uso de la fuerza con el fin de apoderarse de un buque, funciona como un agravante de la pena.

233. En comparación con la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la estructura de las disposiciones austriacas es diferente y no recoge todos los elementos. Cabe destacar que Austria castiga los delitos contra las personas (también con fines económicos), pero no la mera “depredación” de buques o cargamentos. En cuanto a los delitos contra las personas, parece que todas las variantes del artículo 101 de la Convención se reflejan en las disposiciones penales.

234. Los artículos 45 y 46 de la Ley de la Navegación Marítima de Austria son disposiciones sustantivas que no tienen en cuenta el lugar de comisión del delito. Pueden extraerse orientaciones del artículo 1 de ese texto, que limita el ámbito de aplicación a las embarcaciones de recreo austriacas. Esa Ley no contiene disposiciones en materia de jurisdicción, por lo que es preciso recurrir a la parte general del Código Penal, en particular el principio del Estado del pabellón⁴⁷⁹. Austria no ha establecido su jurisdicción universal en relación con la piratería marítima. Dado

⁴⁷² Croacia, Letonia, Lituania y Polonia.

⁴⁷³ Bélgica, Bulgaria, Croacia, Letonia, Noruega y Reino Unido.

⁴⁷⁴ Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Chipre, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Georgia, Grecia, Irlanda, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Países Bajos (Reino de los), San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁴⁷⁵ Bulgaria, Croacia, Finlandia, Francia, Portugal y Reino Unido.

⁴⁷⁶ Austria, Ley de la Navegación Marítima, arts. 45 y 46.

⁴⁷⁷ Austria, Código Penal, art. 74, párr. 5.

⁴⁷⁸ *Ibid.*, art. 84.

⁴⁷⁹ *Ibid.*, art. 63. Véase también S. Glaser, *Strafanwendungsrecht in Österreich und Europe* (Viena, MANZ, 2018), págs. 275 y ss.

que el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar autoriza pero no obliga a los Estados a establecer la jurisdicción universal, la cláusula del Código Penal en materia de jurisdicción, que determina la jurisdicción de los tribunales austriacos sustentándose en una obligación de derecho internacional de ejercer tal jurisdicción⁴⁸⁰, no es aplicable. Por último, Austria castiga el delito de piratería disponiendo que “[t]odo aquel que equipe o dirija un buque o preste servicio en un buque destinado a la piratería será castigado con pena de prisión de seis meses a cinco años”⁴⁸¹.

235. Bélgica, en su Código de la Navegación⁴⁸², retoma en gran medida las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con la definición de piratería marítima. Cabe observar que los elementos constitutivos de piratería en el sentido del artículo 101 se recogen en la legislación belga: la condición de que ambos buques participen en la comisión del acto de piratería, el hecho de que se trate de buques privados que actúen con un propósito personal y la comisión del acto en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Cabe señalar que la legislación no incluye las aeronaves privadas, que pueden, sin embargo, ser objeto de ataques de piratas y se mencionan en el artículo 101 de la Convención. Además, la lectura del párrafo 3 del artículo 4.5.2.2 del Código de la Navegación parece ampliar el ámbito geográfico de los actos de piratería de la alta mar a otras zonas marítimas, incluidas las que se encuentran bajo la jurisdicción y la soberanía belgas. En efecto, ese párrafo dispone que “[l]os actos contemplados en los párrafos 1 y 2 [del artículo 4.5.2.2] cometidos en un espacio marítimo distinto de la alta mar se equiparan a los actos de piratería definidos en los párrafos 1 y 2, en la medida en que así lo contemple el derecho internacional”. Dicho de otro modo, la piratería puede tener lugar tanto en alta mar como en aguas interiores y en el mar territorial belga. El párrafo 2 del mismo artículo precisa además que un buque de guerra o de Estado cuya tripulación se haya amotinado se equipara a un buque privado, por lo que pierde su inmunidad de jurisdicción y de ejecución en virtud del derecho internacional y queda sujeto a los tribunales de cualquier Estado que detenga al pirata o al buque pirata. Las penas previstas para el delito de piratería se establecen en el artículo 4.5.2.3 del Código de la Navegación de Bélgica. El robo a mano armada en el mar no está penalizado.

236. En su Código Penal⁴⁸³, Bosnia y Herzegovina define la piratería retomando los elementos del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según la legislación bosnia, incurrirá en un delito de piratería

[t]odo miembro de la tripulación o pasajero a bordo de un buque o una aeronave, a excepción de los buques y aeronaves militares o públicos, que, con el fin de obtener un beneficio material o inmaterial para sí mismo o para otra persona o de causar cualquier otro daño en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, cometa actos ilícitos de violencia o coacción contra otro buque o aeronave o contra las personas u objetos que se encuentren en ellos⁴⁸⁴.

237. Bulgaria, Estado monista, transpone directamente el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a su ordenamiento

⁴⁸⁰ Austria, Código Penal, art. 64, párr. 1, apdo. 6.

⁴⁸¹ Austria, Ley de Navegación Marítima, art. 46.

⁴⁸² Bélgica, Ley por la que se aprueba el Código Marítimo de Bélgica (8 de mayo de 2019), art. 4.5.2.2. Véanse también los elementos de respuesta de Bélgica a la circular núm. 2933 de 23 de diciembre de 2008 de la OMI en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BEL_legislation.pdf.

⁴⁸³ Bosnia y Herzegovina, Código Penal, art. 196.

⁴⁸⁴ *Ibid.*, párr. 1.

jurídico, estableciendo así la primacía del derecho internacional sobre el derecho interno. Aún no ha adoptado legislación sobre la piratería marítima. En ausencia de tal legislación y puesto que se trata de un Estado parte en ese instrumento, el artículo 101 se aplica al amparo de la Constitución, que en su artículo 5, párrafo 4, establece que “[l]os acuerdos internacionales ratificados de conformidad con el procedimiento previsto, publicados y que hayan entrado en vigor para la República de Bulgaria forman parte del derecho interno del Estado. Tienen primacía sobre las normas de la legislación nacional en caso de entrar en contradicción con ellas”⁴⁸⁵. A falta de legislación específica sobre la piratería, se recurre al artículo 6, párrafo 2, del Código Penal, que reconoce la jurisdicción universal de Bulgaria en relación con los delitos cometidos en el extranjero por ciudadanos extranjeros. No se prevén sanciones para la piratería, y el robo a mano armada en el mar no se define.

238. Chipre ha adoptado dos instrumentos jurídicos que definen la piratería marítima: el Código Penal⁴⁸⁶ y la *Ley de protección de los buques chipriotas contra los actos de piratería y otros actos ilegales* de 2012⁴⁸⁷. Ambos textos incorporan las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, la expresión “otros actos ilícitos” es tan amplia que podría incluir otras formas de delito en el mar, incluido el robo a mano armada, que no está tipificado específicamente como delito en la legislación nacional. Podría entenderse que la expresión “en un lugar situado dentro o fuera de la jurisdicción de la República”⁴⁸⁸ se refiere a todas las zonas marítimas bajo la soberanía y la jurisdicción nacionales, así como las situadas en alta mar y en aguas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado, lo que implica que la piratería se comete tanto en alta mar como en las aguas interiores y en el mar territorial de Chipre.

239. Croacia define la piratería y el robo a mano armada en su legislación remitiendo al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la siguiente manera: “Por “piratería” se entiende la piratería en el sentido del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [...]”⁴⁸⁹. El robo a mano armada en el mar se define del siguiente modo: “El robo a mano armada es uno de los actos abarcados por la definición de piratería cuando se comete en aguas interiores, en el mar territorial de un Estado ribereño y en las aguas de un archipiélago [...]”⁴⁹⁰. No se establecen sanciones.

240. El Código Penal de España define la piratería sin limitar el objeto o los objetivos de los ataques piratas a buques, aeronaves, personas y bienes, ya que incluye los ataques a plataformas u otro tipo de embarcación⁴⁹¹. La piratería se comete en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado⁴⁹², pero de la referencia general a la expresión “en el mar” cabría deducir que un acto de piratería que puede cometerse

⁴⁸⁵ Véase también la nota núm. 507 de la Misión Permanente de la República de Bulgaria ante la Organización de las Naciones Unidas dirigida a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de fecha 16 de febrero de 2010, en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_penal_code.pdf.

⁴⁸⁶ Chipre, Código Penal, art. 69.

⁴⁸⁷ Chipre, Ley núm. 77 (I) de 2012 de protección de los buques chipriotas contra los actos de piratería y otros actos ilegales, art. 2. Véase también la información presentada por Chipre en respuesta a la circular núm. 2933 de 23 de diciembre de 2008 de la OMI, en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_piracy.pdf.

⁴⁸⁸ Chipre, Código Penal, art. 69, párr. a) ii).

⁴⁸⁹ Croacia, Ley de la Seguridad de los Buques y Puertos, art. 3.

⁴⁹⁰ *Ibid.*

⁴⁹¹ España, Código Penal, art. 616 *ter*. Véase también la nota del Ministerio de Justicia español en respuesta a una solicitud de la OMI, de 30 de marzo de 2009, en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ESP_piracy_summary.pdf.

⁴⁹² España, Código Penal, art. 9.

en cualquier lugar del medio marino, incluidos la alta mar, las aguas interiores y el mar territorial de España. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

241. Estonia, en su Código Penal⁴⁹³, define la piratería como “[a]tacar, tomar o destruir un buque en alta mar o en un territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, o atacar o detener a personas a bordo de dicho buque, o apoderarse o destruir bienes a bordo de dicho buque con violencia”. Ese texto no dispone que tenga que haber dos buques y un propósito personal. En su artículo 110, los actos de piratería se castigan con penas de prisión de dos a diez años. En caso de muerte, daños graves o amenaza para la vida y la salud, la pena de prisión será de 6 a 20 años.

242. El Código Penal⁴⁹⁴ de la Federación de Rusia ofrece una definición un tanto somera de la piratería, que no incluye necesariamente los elementos de la definición que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De hecho, el artículo 227 del Código Penal no especifica si el ataque debe producirse en alta mar o en una zona no sometida a la jurisdicción de ningún Estado, o en una zona marítima bajo la soberanía o la jurisdicción nacionales. Tampoco especifica el motivo del ataque, a saber, la persecución con un propósito personal de un buque a otro buque o aeronave. El lugar de comisión del acto delictivo no está definido en la legislación, lo que podría indicar que la piratería puede cometerse en cualquier lugar del medio marino, sin distinción entre los distintos espacios marítimos. La piratería se castiga en el artículo 227 del Código Penal con penas de 5 a 15 años de prisión y multas. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

243. Finlandia, en su Código Penal y su decreto de aplicación⁴⁹⁵, define la piratería estableciendo que “[d]e conformidad con el capítulo 1, artículo 7, del Código Penal, son delitos internacionales: [...] secuestrar, robar o dañar un buque o una aeronave o bienes que se encuentren a bordo de ellos, lo que se considerará piratería en el sentido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [...]”⁴⁹⁶. La referencia al artículo 101 de la Convención indica que la legislación nacional incorpora todos los elementos de la definición de piratería recogidos en ese artículo, sin tipificarla como delito específico, ya que los actos de piratería son evaluados en relación y por analogía con otros delitos punibles en virtud del Código Penal y respecto de los cuales Finlandia ha reconocido la jurisdicción universal. No se prevén sanciones para la piratería, y el robo a mano armada en el mar no está tipificado en la ley. Francia, al definir la piratería en su legislación⁴⁹⁷, se remite explícitamente a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y a los elementos de la definición del artículo 101. En efecto, actos de piratería en el sentido de la Convención son los actos “cometidos en alta mar, un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado o, cuando el derecho internacional lo autorice, en el mar territorial de un Estado”⁴⁹⁸. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

⁴⁹³ Estonia, Código Penal, art. 110.

⁴⁹⁴ Federación de Rusia, Código Penal, art. 227. Véase también la nota transmitida por la Federación de Rusia en respuesta a una solicitud de la OMI (J/10059), en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_national_legislation_piracy.pdf.

⁴⁹⁵ Finlandia, decreto de aplicación del capítulo 1, sección 7, del Código Penal. Véase también la nota verbal de la Misión Permanente de Finlandia ante las Naciones Unidas dirigida a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de 19 de febrero de 2010, en www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_criminal_code.pdf.

⁴⁹⁶ Finlandia, decreto de aplicación del capítulo 1, sección 7, del Código Penal, art. 1, párr. 1.

⁴⁹⁷ Francia, Ley núm. 94-589, de 15 de julio de 1994, relativa al ejercicio por parte del Estado de sus competencias de policía marítima para luchar contra determinadas infracciones recogidas en convenciones internacionales.

⁴⁹⁸ *Ibid.*, art. 1, párr. 1.

244. El Código Penal de Georgia define la piratería sin incluir todos los elementos de la definición de este delito que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dispone lo siguiente:

1. La piratería, es decir, el ataque contra un buque u otra embarcación con el fin de apoderarse ilegalmente de bienes ajenos, recurriendo a la violencia o a la amenaza de violencia, será castigada con penas de prisión de 7 a 10 años.
2. Ese mismo acto, cuando se cometa: a) de forma reiterada; o b) con resultado de muerte u otras consecuencias graves, será castigado con una pena de prisión de 10 a 15 años⁴⁹⁹.

La legislación de Georgia no tipifica el robo a mano armada en el mar. El Código de Derecho Marítimo Público de Grecia⁵⁰⁰ define la piratería adoptando algunos elementos de la definición del artículo 101 de la Convención. Por ejemplo, vincula la piratería a la alta mar, sin hacer referencia al propósito personal de los ataques piratas. La legislación establece que “[l]a piratería es el acto de los ocupantes de un buque que, mediante violencia física o amenazas contra las personas, roban a otro buque en alta mar con el fin de apropiarse de los bienes sustraídos”⁵⁰¹. Así, la piratería en el sentido del Código Penal se considera un delito *iure gentium*⁵⁰² que establece la jurisdicción universal de Grecia, cuyos tribunales son competentes para perseguir y juzgar a toda persona sospechosa de haber cometido actos de piratería marítima. El capitán de un buque comercial griego es competente para aplicar la ley a cualquier persona que cometa un acto ilícito a bordo y para detener al pirata⁵⁰³. Por último, cabe señalar que, aunque el robo a mano armada en el mar no está penalizado, la definición de piratería del Código de Derecho Marítimo Público de Grecia incorpora, a grandes rasgos, los elementos del delito de robo a mano armada. Irlanda, por su parte, aunque carece de legislación en la que se defina la piratería, cuenta con disposiciones que castigan ese delito en una ley del siglo XIX⁵⁰⁴. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

245. Italia cuenta con una definición de piratería y de buque sospechoso de piratería en su Código de la Navegación⁵⁰⁵. Con arreglo a este, se incurrirá en un delito de piratería cuando “[e]l capitán o el oficial de un buque nacional o extranjero [...] cometa actos de depredación contra un buque nacional o extranjero o su carga, o cometa actos de violencia contra una persona a bordo de un buque nacional o extranjero con fines de depredación”⁵⁰⁶. Por otra parte, el Código dispone que cuando “[e]l capitán o el oficial de un buque nacional o extranjero, provisto ilegalmente de armas, [...] navegue sin licencia” se considerará sospechoso de piratería y, de confirmarse, “será castigado con pena de prisión de cinco a diez años”⁵⁰⁷. Cabe señalar que la legislación italiana establece la competencia del Tribunal de Roma sobre la base del Código de Procedimiento Penal para conocer de los actos de piratería que tengan lugar tanto en alta mar como en el mar territorial, sobre la base del principio de jurisdicción universal, ya que el artículo 7 del Código Penal se refiere a la noción de “punibilidad sin condiciones” respecto de los delitos cometidos en el extranjero por extranjeros o por ciudadanos italianos. Según el Código de la Navegación, la jurisdicción universal sigue siendo aplicable tanto si el buque es

⁴⁹⁹ Georgia, Código Penal, art. 228.

⁵⁰⁰ Véase www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_penal_code.pdf (donde se cita, entre otros, el artículo 215 del Código de Derecho Marítimo Público).

⁵⁰¹ Grecia, Código de Derecho Marítimo Público, art. 215.

⁵⁰² Grecia, Código Penal, art. 8.

⁵⁰³ Grecia, Código de Derecho Marítimo Público, art. 242.

⁵⁰⁴ Irlanda, Ley de la Piratería (1837), art. 2.

⁵⁰⁵ Italia, Código de la Navegación, art. 1135 (piratería) y 1136 (buque sospechoso de piratería).

⁵⁰⁶ *Ibid*, art. 1135.

⁵⁰⁷ *Ibid*, art. 1136.

nacional como si es extranjero. Italia no dispone de legislación específica relativa al robo a mano armada en el mar.

246. El Código Marítimo de Letonia define tanto la piratería como el robo a mano armada en el mar. En lo que respecta a la piratería, se remite expresamente a la definición de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁵⁰⁸. El robo a mano armada en el mar se define de la siguiente manera:

Por robo a mano armada contra buques se entiende todo acto ilícito de violencia, detención, robo o amenaza de robo, distinto de la piratería, cometido con un propósito personal contra un buque o contra las personas o bienes a bordo de dicho buque en aguas interiores, aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado, o todo acto que dé lugar o contribuya intencionadamente a lo anterior⁵⁰⁹.

De esa legislación se desprende que el robo a mano armada en el mar es un acto ilícito distinto de la piratería y no cometido en alta mar, sino en aguas bajo la soberanía de Letonia (aguas interiores, aguas archipelágicas y el mar territorial). No se prevén sanciones en relación con ninguno de esos dos delitos. El Código Penal de Lituania⁵¹⁰ define tanto la piratería como el robo a mano armada en el mar. La piratería se define en términos algo diferentes de los utilizados en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que remite la Ley de la Marina Mercante⁵¹¹. Este es el caso, por ejemplo, de expresiones como “en el mar” o “en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”. La referencia al mar puede entenderse en el sentido de que el acto de piratería se comete en cualquier lugar del medio marino, incluidos la alta mar, las aguas interiores y el mar territorial. La expresión “otro territorio” puede incluir tanto el territorio terrestre como las zonas marítimas situadas fuera de la jurisdicción nacional. El robo a mano armada en el mar se define así en la Ley de la Marina Mercante, que sigue en gran medida la definición de la OMI:

Por robo a mano armada de buques se entienden los actos ilícitos de violencia, detención o destrucción, o las amenazas de tales actos, distintos de la piratería, cometidos con un propósito personal contra un buque o contra las personas o los bienes a bordo de dicho buque, mientras este se encuentre en las aguas interiores de un Estado, sus aguas archipelágicas o su mar territorial, o todo acto que propicie o facilite intencionadamente cualquiera de los actos anteriores⁵¹².

Así, la ley distingue claramente entre piratería y robo a mano armada en el mar atendiendo al criterio del lugar de comisión del delito. Luxemburgo retoma someramente los términos esenciales del artículo 101 de la Convención. En su Código Disciplinario y Penal Marítimo define la piratería como “todo acto ilícito de violencia contra otro buque o contra personas que se encuentren a bordo cometido en alta mar o contra un buque o personas o bienes en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”⁵¹³. El Código no hace referencia a la necesidad de que exista “un propósito personal” como parte de la definición de piratería. Las penas previstas para los delitos de piratería se definen en los artículos 64 y 65 del Código. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza. Macedonia del Norte incorpora en esencia en su Código Penal⁵¹⁴ todos los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención. El delito de piratería se comete en un lugar no sometido a la jurisdicción

⁵⁰⁸ Letonia, Código Marítimo, art. 288.1, párr. 3.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, párr. 4.

⁵¹⁰ Lituania, Código Penal, art. 251.1.

⁵¹¹ Lituania, Ley de la Marina Mercante, art. 2, párr. 29.

⁵¹² *Ibid.*, párr. 8.

⁵¹³ Luxemburgo, Ley de 14 de abril de 1992 por la que se establece el Código Disciplinario y Penal de la Marina de Luxemburgo, art. 64.

⁵¹⁴ Macedonia del Norte, Código Penal, art. 422.

de ningún Estado. Las penas oscilan entre uno y cinco años de prisión. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza. Malta define y castiga la piratería en su Código Penal⁵¹⁵ incorporando las disposiciones del artículo 101 de la Convención. Las penas por piratería oscilan, en función de la gravedad del acto, entre ocho años de prisión y reclusión a perpetuidad. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

247. Mónaco, en su Código Marítimo⁵¹⁶, define la piratería retomando las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, el lugar de comisión del delito no se define, ya que el Código hace una referencia general al ataque de un buque contra otro “en el mar”, espacio que engloba todas las zonas marítimas desde la alta mar hasta las aguas bajo la jurisdicción y la soberanía nacionales. En otras palabras, con arreglo al Código Marítimo la piratería puede cometerse en las aguas interiores y territoriales de Mónaco. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza.

248. De conformidad con el Código Penal de Montenegro, se incurre en un delito de piratería cuando “un miembro de la tripulación o un pasajero de un buque o aeronave privados [...] comete actos de violencia o robo contra personas a bordo de otro buque o aeronave en alta mar o en un lugar que no esté bajo la autoridad de ningún Estado, o detiene, toma, daña o destruye otro buque o aeronave o los bienes que se encuentran a bordo [...]”⁵¹⁷. Las penas previstas van de 3 a 15 años de prisión, en función de la gravedad de los hechos⁵¹⁸. El robo a mano armada en el mar no se define ni penaliza. Noruega, mediante una simple referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, define la piratería como “los actos abarcados por la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982”⁵¹⁹. En realidad, son las disposiciones del Código Civil y Penal General que castigan la piratería y el robo a mano armada en el mar —esto es, los artículos 267 y 268— las que no establecen una definición de esos dos delitos y se limitan a determinar las penas aplicables. No obstante, el artículo 151 a) del Código, sin utilizar los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, castiga a todo aquel que, estando a bordo de un buque, se apodera ilícitamente de él mediante violencia o amenaza. La legislación no parece distinguir la piratería y el robo a mano armada en el mar, delitos para los que Noruega establece su jurisdicción universal con independencia del lugar del mar en que se hayan cometido y la nacionalidad de los autores. De hecho, con arreglo a la cláusula de la competencia, la legislación penal noruega se aplica a todos los actos punibles en virtud de los artículos 266, 267 y 269 del Código Civil y Penal General, independientemente del lugar en que se cometiera el acto y la nacionalidad del autor o la víctima del delito⁵²⁰.

249. La legislación del Reino de los Países Bajos ofrece una definición de piratería que, aunque somera, incorpora los elementos que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, la piratería se define como “todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación contra otro buque cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque privado con un propósito personal fuera del mar territorial de un Estado, o toda tentativa de

⁵¹⁵ Malta, Código Penal, art. 328N.

⁵¹⁶ Mónaco, Ley núm. 1.198 de 27 de marzo de 1998 del Código Marítimo, art. L.633-25.

⁵¹⁷ Montenegro, Código Penal, art. 345, párr. 1.

⁵¹⁸ *Ibid.*, párrs. 1 y 2.

⁵¹⁹ Noruega, Reglamento de tramitación de las causas penales de las personas acusadas de piratería en el océano Índico (FOR-2013-06-14-622), 14 de junio de 2013, art. 2.

⁵²⁰ Noruega, Ministerio de Comercio e Industria, nota verbal de 25 de septiembre de 2009 en respuesta a la circular de la OMI núm. 2933 de 23 de diciembre de 2008.

cometerlo”⁵²¹. Las penas para la piratería se establecen en el artículo 381 del Código Penal. El robo a mano armada en el mar no está tipificado ni penalizado. Polonia, en su Código Penal, define la piratería y el robo a mano armada⁵²² como dos formas de delito que entran en la categoría de crímenes contra la paz, crímenes de lesa humanidad y crímenes de guerra. Aunque la legislación nacional no parece incluir todos los elementos de la definición de piratería de la Convención, sí reconoce la jurisdicción universal del Estado, ya que las autoridades polacas pueden iniciar actuaciones contra cualquier persona, independientemente de su nacionalidad y del lugar en que se hayan cometido los dos delitos. Las penas previstas van de 2 a 25 años de prisión, dependiendo de la gravedad del delito. El Código Penal define el robo a mano armada en el mar de la siguiente manera: “Todo aquel que equipe una embarcación marítima destinada al robo en el mar o que acepte prestar servicios en ella será castigado con una pena privativa de libertad de uno a diez años”⁵²³. Por lo tanto, el robo a mano armada no está vinculado a un lugar específico en el mar, ya que el Código Penal establece que debe tratarse de un buque armado “destinado al robo en el mar”.

250. Portugal, a través de un decreto-ley⁵²⁴, define la piratería remitiendo al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sin más detalles ni aclaraciones. El robo a mano armada en el mar no está tipificado ni penalizado. El Código Penal de la República de Moldavia define la piratería de manera sucinta, pero incluye los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención. En efecto, la piratería se define como “el robo cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque contra las personas o los bienes de ese buque o contra otro buque, si estos se encuentran en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”⁵²⁵. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado. El Código Penal de Rumania ofrece una definición de piratería que no se aparta de las principales disposiciones de la Convención. Así, se considera piratería “el robo, cometido mediante violencia o amenaza por un miembro de la tripulación o un pasajero de un buque en alta mar, de bienes de ese o de otro buque”⁵²⁶. El Código Penal no define ni penaliza el robo a mano armada en el mar. El Reino Unido, en virtud de la Ley de la Marina Mercante y la Seguridad Marítima⁵²⁷, define la piratería remitiéndose simplemente a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Aunque se define, la piratería no se castiga. El robo a mano armada en el mar ni se define ni se penaliza.

251. San Marino, en su Código Penal⁵²⁸, define la piratería utilizando los elementos que figuran en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El delito se castiga con penas de prisión, la inhabilitación y el pago de una multa. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado. La Santa Sede define la piratería como “el secuestro, el robo o cualquier acto ilícito de violencia cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque o una aeronave privados contra otro buque o aeronave o contra las personas o bienes transportados en ellos”⁵²⁹. El robo a mano armada en el mar ni se define ni se

⁵²¹ Reino de los Países Bajos, Ley de Protección de la Marina Mercante, 15 de mayo de 2019, art. 1 n).

⁵²² Polonia, Ley del Código Penal de 6 de junio de 1997, art. 166 (piratería) y 170 (robo a mano armada). Véase también www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/POL_penal_code.pdf.

⁵²³ Polonia, Ley del Código Penal de 6 de junio de 1997, art. 170.

⁵²⁴ Portugal, Decreto-Ley núm. 159/2019, de 24 de octubre de 2019, art. 3, párr. 1.

⁵²⁵ República de Moldavia, Código Penal, CP985/2002, art. 289, párr. 1.

⁵²⁶ Rumania, Ley núm. 286/2009 sobre el Código Penal, art. 235, párr. 1.

⁵²⁷ Reino Unido, Ley de la Marina Mercante y la Seguridad Marítima, 1997, art. 26, párr. 1.

⁵²⁸ San Marino, Ley núm. 17 de 25 de febrero de 1974 del Código Penal, art. 195 *bis*.

⁵²⁹ Santa Sede, Ley núm. VIII de Normas Complementarias en Materia Penal (11 de julio de 2013), art. 36.

penaliza. Con arreglo al Código Penal de Serbia, se incurre en un delito de piratería cuando “[u]n miembro de la tripulación o un pasajero de un buque comete actos de violencia o robo contra personas a bordo de otro buque en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, retiene, toma, daña o destruye otro buque o las mercancías que transporta, o causa daños importantes”⁵³⁰. El robo a mano armada en el mar no está tipificado en la legislación. El Código Penal de Eslovenia define la piratería utilizando los elementos del artículo 101 de la Convención y dispone que se incurrirá en piratería cuando:

un miembro de la tripulación o un pasajero de un buque o una aeronave, que no sean un buque o una aeronave de guerra ni públicos, [...] comete, en contravención de las normas de derecho internacional y con el propósito de obtener un beneficio material o no material para sí o para otros, o con la intención de causar daños graves a otros, en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un acto ilícito de violencia, detención o saqueo contra otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos⁵³¹.

El robo a mano armada en el mar no se define ni tipifica.

252. Ucrania establece que hay piratería en caso de “utilización de un buque armado o desarmado para apoderarse de otra embarcación marítima o fluvial con miras a la obtención de beneficios materiales u otros beneficios personales, uso de violencia, robo u otros actos hostiles contra la tripulación o los pasajeros de dicha embarcación”⁵³². El robo a mano armada en el mar no se define ni se penaliza.

b) Medidas de prevención y represión

253. En Europa existen diversas medidas de prevención aplicadas a escala nacional. El primer medio de prevención de la piratería es la legislación, si se acepta que el buen comportamiento comienza por el temor a la autoridad. Legislar parece ser la manera de disuadir la tentativa o la comisión de delitos de piratería o robo a mano armada en el mar. Algunos Estados se otorgan una jurisdicción universal en su derecho interno. Por ejemplo, seis Estados⁵³³ lo hacen a través de la autoridad marítima o las fuerzas navales responsables de la seguridad en el mar y en los puertos. Alemania⁵³⁴ ha instaurado cursos de formación sobre la gestión de las amenazas a la seguridad marítima, incluida la piratería y el robo a mano armada en el mar. Dinamarca y Eslovaquia⁵³⁵ han puesto en marcha un sistema de protección y vigilancia de la navegación. Las disposiciones legislativas encaminadas a la prevención se añaden a la normativa nacional. En Europa, ocho Estados⁵³⁶ han autorizado el recurso a empresas privadas en lo que respecta a la adopción de medidas de prevención. Tres Estados⁵³⁷ atribuyen competencias en materia de defensa, detención, investigación o incautación exclusivamente al capitán del buque. Por

⁵³⁰ Serbia, Código Penal, art. 294.

⁵³¹ Eslovenia, Código Penal (KZ-1-UPB2), art. 374.

⁵³² Ucrania, Código Penal, art. 446, párr. 1. Véase también www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/UKR_criminal_code.pdf.

⁵³³ Albania, Croacia, Dinamarca, Federación de Rusia, Francia y Ucrania.

⁵³⁴ Centro para la Prevención de la Piratería, creado por la Policía Federal de Alemania.

⁵³⁵ En Dinamarca, el sistema de gestión de la seguridad con arreglo al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y el plan de protección establecido de conformidad con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP); en Eslovaquia, el propietario del buque está obligado a impedir que este incumpla la prohibición de transportar esclavos y a cooperar en la represión de la piratería.

⁵³⁶ Alemania, Bélgica, Croacia, Estonia, Grecia, Italia, Países Bajos (Reino de los) y Portugal.

⁵³⁷ Georgia, Noruega y la República de Moldavia.

último, dos Estados⁵³⁸ reconocen competencias de defensa tanto al capitán como a las personas que se encuentran a bordo del buque.

254. En Europa, 26 Estados han establecido sanciones específicas para la piratería marítima en sus normativas nacionales. De ellos, solo 4 Estados prevén sanciones específicas para el robo a mano armada en el mar, mientras que 50 no contemplan ninguna.

255. Las penas más comunes son el pago de una multa, la pena de muerte, la reclusión por tiempo limitado, la cadena perpetua y la reclusión con trabajos forzados. En total, 22 Estados⁵³⁹ prevén la pena de prisión, 5 Estados⁵⁴⁰ imponen únicamente el pago de una multa, ningún Estado prevé la pena de muerte, 3 Estados prevén la reclusión⁵⁴¹ y 6 Estados prevén la reclusión a perpetuidad. Por último, solo un Estado, Luxemburgo, castiga los actos de piratería con trabajos forzados.

256. Además, algunos Estados condenan a los autores del delito de piratería a penas de prisión menos severas, aunque considerables, que oscilan entre los 10 y los 30 años. Es el caso, por ejemplo, de Alemania⁵⁴² (12 años). Otros Estados también han impuesto penas de prisión relativamente menores, de entre dos y ocho años, como el Reino de los Países Bajos⁵⁴³ (de dos a siete años). En esos casos, las penas poco severas⁵⁴⁴ se justifican porque o bien el ataque fue abortado⁵⁴⁵ o bien los acusados aceptaron participar en programas de rehabilitación mientras se encontraban en prisión preventiva⁵⁴⁶.

257. Por lo que se refiere a los factores agravantes, se ha constatado que a menudo se citaba el uso de la violencia, el asesinato y el homicidio involuntario de una persona. Así, en 20 Estados⁵⁴⁷ la pena tiene diversos grados, en función de la gravedad del delito cometido. La práctica de confiscar el buque solo se contempla en Ucrania, y en siete Estados⁵⁴⁸ no existen factores agravantes.

2. La práctica judicial

258. En la región de Europa se han dictado 57 decisiones, 21 de las cuales se refieren a casos de piratería en el mar y 27 hacen simples referencias a la piratería, sin que ese delito sea el aspecto principal de las causas. En general, esas decisiones aluden a la piratería a efectos comparativos con otras formas de delito respecto de las que se establece la jurisdicción universal. Las 21 decisiones relativas a casos de piratería en el mar se dictaron en el Reino de los Países Bajos y en otros países, y en el marco del derecho comunitario europeo.

⁵³⁸ Chipre y Croacia.

⁵³⁹ Austria, Bosnia y Herzegovina, Chipre, Eslovenia, España, Estonia, Georgia, Grecia, Irlanda, Italia, Kosovo, Lituania, Macedonia del Norte, Malta, Montenegro, Países Bajos (Reino de los), Polonia, República de Moldova, San Marino, Serbia, Ucrania y Santa Sede.

⁵⁴⁰ Federación de Rusia, Lituania, Montenegro, Países Bajos (Reino de los) y San Marino.

⁵⁴¹ Bélgica, Francia y Mónaco.

⁵⁴² Tribunal Federal de Justicia de Alemania, “Verurteilung wegen ‘Piraterie’ an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig”, comunicado de prensa núm. 54/2015, 13 de abril de 2015.

⁵⁴³ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/600012-09, sentencia de 17 de junio de 2010; Tribunal de Rotterdam, asunto núm. 10/960248-10, sentencia de 12 de agosto de 2011; Tribunal de Rotterdam, asunto núm. 10/960227-12, sentencia de 10 de enero de 2014, y Tribunal de Apelación de La Haya, asunto núm. 22-004046-11, sentencia de 20 de diciembre de 2012.

⁵⁴⁴ Tribunal de Rotterdam, asunto núm. 10/960248-10 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁴⁵ *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others* (véase la nota 224 *supra*).

⁵⁴⁶ *Ibid.*

⁵⁴⁷ Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Georgia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Montenegro, Países Bajos (Reino de los), Polonia, República de Moldavia, Rumania, San Marino, Serbia y Ucrania.

⁵⁴⁸ Austria, Chipre, Grecia, Irlanda, Malta, Mónaco y la Santa Sede.

a) *La jurisprudencia del Reino de los Países Bajos*

259. El juez neerlandés que conoció de una causa⁵⁴⁹ tuvo que enfrentarse a los siguientes hechos. El acusado era un ciudadano somalí. Al parecer, entre el 1 de noviembre de 2009 y el 10 de noviembre de 2010, había prestado servicio como marinero en un barco con conocimiento de que estaba siendo utilizado para cometer actos de violencia contra otras embarcaciones, entre ellos el Choizil, un velero sudafricano. En cumplimiento de los artículos 47 y 381, párrafo 1.1, del Código Penal, el Tribunal de Rotterdam condenó al acusado a siete años de prisión y ordenó que el tiempo que llevaba en prisión preventiva se dedujera de la pena de prisión impuesta, siempre y cuando no se hubiera deducido ya de otra pena privativa de libertad. Según el Tribunal, cuando el acusado se enroló como marino desde tierra firme o las aguas territoriales de Somalia entre el 15 de octubre y el 19 de noviembre de 2010, era consciente de que el barco siempre había sido utilizado para “cometer actos de violencia en alta mar contra otras embarcaciones o contra las personas y bienes a bordo de ellas”. En este caso, la violencia en alta mar contra el Choizil había consistido en amenazar con utilizar armas de fuego automáticas y un lanzacohetes contra la tripulación del Choizil sin autorización previa de “una Potencia beligerante” ni pruebas de que pertenecieran “a la marina de una Potencia reconocida”.

260. Además, según el juez, el aumento de los casos de piratería y secuestro de barcos en las aguas frente a la costa de Somalia suponía una grave amenaza para el derecho a la libertad de paso por las aguas internacionales, reconocido internacionalmente. Las aguas de Somalia eran una de las rutas marítimas más transitadas del mundo. El transporte de mercancías, materias primas y carburantes corría cada vez más peligro. Las consecuencias económicas a escala mundial eran inminentes. Según el juez, esa era la razón que justificaba una pena de prisión severa.

261. En otra causa⁵⁵⁰ se trataba de determinar si el sospechoso, en calidad de capitán o marinero, había cometido actos de piratería en el golfo de Adén solo o con cómplices. El Tribunal de Rotterdam rechazó como argumento de defensa la falta de competencia del Reino de los Países Bajos para perseguir la piratería. Impuso una pena de cinco años de cárcel al acusado y ordenó que el tiempo que había estado en prisión preventiva, así como el tiempo que permaneció recluido desde el 2 de enero de 2009 hasta el día de su traslado al Reino de los Países Bajos, se dedujera de la duración de la pena de prisión, siempre que no se hubiera deducido ya de otra pena privativa de libertad. En cuanto a la cuestión de la jurisdicción universal del Reino de los Países Bajos, se recordó que el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que todo Estado puede apresar, en alta mar, un buque pirata y detener a las personas que se encuentren a bordo, y que los tribunales del Estado podrán decidir las penas que deban imponerse. Esa disposición de la Convención prevé, por tanto, la jurisdicción universal del Estado que haya efectuado el apresamiento de los sospechosos de piratería. El Tribunal añadió que el artículo 6, párrafos 1 y 2, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima⁵⁵¹ indicaba los casos en los que los Estados debían o podían establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en él. El párrafo 5 de ese artículo indica expresamente que “[e]l [...] Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de conformidad con la legislación interna”. Esto significaba que el régimen jurisdiccional universal previsto en el artículo 4, el preámbulo y el título V del Código Penal del Reino de los Países Bajos no entraba en

⁵⁴⁹ Tribunal de Rotterdam, asunto núm. 10/960248-10 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁵⁰ Tribunal de Rotterdam, asunto núm. 10/600012-09 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁵¹ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma, 10 de marzo de 1988), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 201.

conflicto con los instrumentos mencionados. Por lo demás, tampoco se había identificado ningún tipo de incompatibilidad con el derecho internacional escrito.

262. La cuestión de la jurisdicción universal del Reino de los Países Bajos también se planteó en otra causa⁵⁵². El Tribunal de Apelación de La Haya rechazó como argumento de defensa la falta de competencia del Reino de los Países Bajos para perseguir actos de piratería. Confirmó la condena en primera instancia de cuatro años y seis meses de prisión, de conformidad con las disposiciones del artículo 381 del Código Penal que definen y castigan los actos de piratería. Tras esas causas, el juez neerlandés tuvo que enfrentarse a la misma problemática en relación con la jurisdicción universal, que los acusados de piratería no reconocían. Así ocurrió en otras dos causas resueltas por el Tribunal de Apelación de La Haya⁵⁵³. En cambio, en una causa dirimida por el Tribunal de Rotterdam⁵⁵⁴, no era la cuestión de la jurisdicción universal la que estaba en juego, sino la de distinguir entre la intención de cometer un acto de piratería y la ejecución del acto de piratería: 16 somalíes habían sido detenidos en el curso de la investigación y todos ellos habían sido acusados como coautores de un delito de piratería, con arreglo al artículo 381 del Código Penal, de un delito de asesinato y homicidio involuntario en grado de tentativa y de actos de violencia contra personal naval neerlandés. Uno de los sospechosos se encontraba el 24 de octubre de 2012 en aguas de la costa de Somalia a bordo del Mohsen, donde trabajaba como guardia armado. Cuando el HNLMS Rotterdam, que navegaba por allí en el marco de una misión internacional de lucha contra la piratería, se acercó al Mohsen para hacer las comprobaciones pertinentes, fue atacado desde el Mohsen. El comportamiento del sospechoso, junto con otras personas, puso en peligro la seguridad de la navegación y la vida del personal del buque neerlandés. El Tribunal de Rotterdam tenía la certeza de que el sospechoso había cometido el delito y, dada su gravedad, concluyó que debía imponérsele una pena de prisión severa.

b) *La jurisprudencia de Francia*

263. En Francia, la sala de lo penal del Tribunal de Casación se pronunció sobre una causa⁵⁵⁵ cuyos hechos se describen a continuación: el 8 de septiembre de 2011, la Sra. Z., tripulante del catamarán francés Tribal Kat en el que navegaba por el golfo de Adén con su marido, hizo una llamada de socorro tras sufrir un ataque pirata. Los piratas tomaron como rehén a la Sra. Z.; mataron de un disparo a su esposo Christian Z. y arrojaron su cuerpo al mar. Un buque español que participaba en la operación Atalanta detuvo a los siete piratas. La Sra. Z. fue liberada, pero el cadáver de su marido no se encontró. El 12 de septiembre de 2011, los piratas fueron entregados a las autoridades francesas y trasladados en avión a Francia, donde fueron encarcelados el 16 de septiembre de 2011. Fueron imputados por delitos de secuestro de una embarcación con resultado de muerte, detención ilegal y secuestro de personas en banda organizada, robo a mano armada en banda organizada y asociación para delinquir. El recurso fue desestimado por considerar que la Ley núm. 2011-13, de 5 de enero de 2011, relativa a la lucha contra la piratería y el ejercicio de las competencias de policía marítima estatal, creaba un régimen *sui generis* que no equivalía a la detención policial ni a la detención administrativa y que, parcialmente sometido a control judicial, permitía asegurar las condiciones de detención de las personas aprehendidas desde el momento de su captura hasta su entrega a las autoridades judiciales nacionales o extranjeras.

⁵⁵² Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004046-11 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁵³ Tribunal de Apelación de La Haya, asuntos núm. 22-004017-11 (sentencia de 20 de diciembre de 2012) y núm. 22-004016-11 (sentencia de 20 de diciembre de 2012).

⁵⁵⁴ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960227-12 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁵⁵ Tribunal de Casación de Francia, Sala de lo Penal, recurso núm. 15-81.351, sentencia de 19 de mayo de 2015.

264. En la causa *Carré d'as*⁵⁵⁶, el Tribunal de Casación se pronunció acerca de si la mera presencia de un acusado de piratería desarmado en un barco en el que se habían producido actos de piratería constituía una participación directa en el delito. El 2 de septiembre de 2008, el velero Carré d'as, en el que navegaba el matrimonio Z., fue abordado frente a las costas del Estado de Puntlandia de Somalia por un grupo de tres piratas que les reclamaron 2 millones de dólares de los Estados Unidos. El 16 de septiembre de 2008, en el marco de una operación militar desplegada en las aguas territoriales somalíes, cerca del puerto de Hafun, se liberó a los dos rehenes. Según la acusación, el sospechoso conocía indirectamente el plan y la logística, ya que frecuentaba a los miembros del grupo. Permaneció menos tiempo a bordo y fue reclutado durante la operación. No iba armado. La cuestión central de la causa se refería a la presentación de pruebas de actos constitutivos de piratería. El juez tuvo que determinar si el hecho de estar presente en una embarcación en la que unos piratas estaban reteniendo ilegalmente a dos personas y prestarles asistencia logística era suficiente para considerar la existencia de una participación directa y material en el secuestro, y si, con la mera constatación de que el acusado había prestado apoyo logístico a los piratas y de que su presencia en la embarcación había contribuido al secuestro de las víctimas, sin considerar que hubiera desempeñado un papel activo en el hecho de impedirles circular libremente, la decisión de la sala de instrucción quedaba desprovista de fundamento jurídico, a la luz de todas las demás pruebas presentadas, que ponían de manifiesto que el acusado, que había sido exculpado por los protagonistas del caso y los propios rehenes, no había participado en la operación. El Tribunal de Casación desestimó el recurso y remitió el asunto al tribunal penal.

265. En otra causa⁵⁵⁷, la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación se pronunció acerca de la piratería en relación con las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la piratería en Somalia, concretamente sobre las cuestiones de la jurisdicción universal y la extradición de los acusados de un país a otro. Las autoridades militares francesas habían detenido a los presuntos piratas y confiscado los bienes que obraban en su poder al amparo de la resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad el 2 de junio de 2008, en la que se autoriza a los Estados a utilizar los poderes que les han sido conferidos en las aguas territoriales de Somalia, en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado, en virtud del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que constituye la base del ejercicio de la jurisdicción universal de Francia. Las personas detenidas habían sido trasladadas a Francia para comparecer ante un juez, con el consentimiento previo de las autoridades somalíes el 21 de septiembre de 2008. En cuanto llegaron a suelo francés, el 23 de septiembre de 2008 a las 17.00 horas, los sospechosos fueron puestos bajo custodia policial y el 25 de septiembre de 2008 fueron presentados ante un juez de instrucción.

⁵⁵⁶ Tribunal de Casación de Francia, Sala de lo Penal, recursos núms. 09-87.606 y 11-80.893, sentencia de 11 de mayo de 2011.

⁵⁵⁷ Tribunal de Casación de Francia, Sala de lo Penal, recurso núm. 09-87.254, sentencia de 17 de febrero de 2010.

c) *La jurisprudencia de Gran Bretaña*

266. En el Reino Unido, en el asunto *Piracy Jure Gentium*⁵⁵⁸, el 4 de enero de 1931, varios nacionales chinos armados a bordo de un barco en alta mar atacaron a otro barco chino. El capitán trató de escapar y se produjo una persecución, durante la cual los atacantes efectuaron disparos. Gracias a los buques mercantes cercanos, los atacantes fueron llevados como prisioneros a Hong Kong y acusados de actos de piratería. La decisión del tribunal de Hong Kong fue firme, pero el Consejo Privado examinó la cuestión planteada por el jurado, a saber, si el robo era necesario para declarar a los acusados culpables de piratería, y concluyó que no era un elemento esencial del delito de piratería *iure gentium* y que el intento de cometer un robo como parte de un acto de piratería, aunque dicho intento fracasara, era también un delito de piratería *iure gentium*.

267. El Consejo Privado consideró que los delitos definidos por el derecho internacional no eran juzgados ni castigados con arreglo a ese derecho: esos delitos eran juzgados y castigados por la jurisdicción penal de los Estados, aunque, en virtud del derecho internacional, la jurisdicción penal de los Estados se limitaba a los delitos cometidos en su territorio, sus aguas territoriales o sus buques, así como a los cometidos por sus nacionales dondequiera que se encontrasen. La jurisdicción penal extranjera también era aplicable a los actos de piratería cometidos en alta mar por cualquier nacional en cualquier buque, ya que la persona culpable de esos actos de piratería no estaba protegida por ningún Estado. No era nacional de ningún Estado, sino un *hostis humani generis*, y como tal podía ser perseguida por cualquier Estado en el que se hallara. Contrariamente a la posición del juez británico, el robo se ha considerado durante mucho tiempo un elemento esencial de la piratería. De hecho, esa fue la posición adoptada por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos en su decisión en la causa *Estados Unidos c. Smith* de 1820⁵⁵⁹. No obstante, el derecho internacional está en constante evolución, puesto que, sin limitarse a una definición precisa, autores y representantes de algunos Estados están de acuerdo en que los elementos constitutivos de la piratería son generalmente actos de violencia cometidos en alta mar, contra un buque, con un propósito personal y sin autorización previa de un Estado u organismo gubernamental. En *China Navigation Company Ltd c. Fiscalía General*⁵⁶⁰, la parte recurrente, una compañía naviera inglesa que comerciaba en los mares de China, había solicitado a la Corona británica que le proporcionara guardias armados para ir a bordo de sus buques y protegerla de la “piratería a escala nacional”, que constituía una grave amenaza en aquella época. La Corona británica puso guardias a su disposición, con condición de que la compañía se hiciera cargo de su remuneración. En opinión del Tribunal, las medidas adoptadas para contrarrestar la piratería eran un asunto que incumbía a los propietarios de los buques comerciales más que una obligación legal impuesta a la Corona, independientemente de que se tratara de ataques de piratería marítima a escala nacional (es decir, robos a mano armada en el mar) o de ataques de piratería marítima en alta mar. La Corona no tenía ninguna obligación legal de proteger a los súbditos británicos o sus bienes en el extranjero con sus fuerzas militares. La decisión de ofrecer o no protección contra un posible peligro era una facultad discrecional de la Corona como jefe del ejército. Por lo tanto, le correspondía a ella determinar si, habida cuenta de las circunstancias, era apropiado ofrecer protección y las condiciones de dicha protección.

⁵⁵⁸ Consejo Privado del Reino Unido, *Re Piracy Jure Gentium*, 26 de julio de 1934, [1934] A.C. 586.

⁵⁵⁹ *United States v. Smith* (véase la nota 370 *supra*)

⁵⁶⁰ Tribunal de Apelación de Inglaterra y Gales, *China Navigation Company Ltd v. Attorney-General*, [1932] 2 KB 197.

d) *La jurisprudencia de Alemania*

268. En Alemania se produjo el caso de un buque⁵⁶¹, el H. H., que el 19 de marzo de 2010, en la costa meridional de Somalia, fue utilizado por piratas somalíes, con la cooperación forzada de la tripulación, como buque nodriza desde la que asaltaron otros buques. Los infractores localizaban embarcaciones civiles, las capturaban a punta de pistola y ponían a la tripulación a sus órdenes. Luego regresaban a la costa somalí para exigir un rescate por la liberación del buque y la tripulación. El MV T. era un portacontenedores de la naviera israelí Z-Line. Había 15 marineros a bordo, entre ellos 2 alemanes. Estaba preparado para ataques piratas. El 4 de abril de 2010, el MV T. fue capturado por el H. H. al sur del golfo de Adén. Los atacantes abordaron el MV T. con armas de fuego y cuchillos, registraron el buque y la tripulación y se llevaron objetos de valor y alimentos. El 5 de abril de 2010, una fragata neerlandesa recibió el encargo de localizar al H. H. Se utilizó un avión militar alemán para llevar a cabo la vigilancia aérea y liberar el MV T. Los acusados fueron detenidos por la marina neerlandesa en la alta mar del océano Índico y trasladados a Djibouti. Fueron interrogados el 8 de abril de 2010 y trasladados en avión al Reino de los Países Bajos para su extradición a Alemania el 10 de junio de 2010. A los acusados que eran menores de edad en el momento en que se cometió el delito se les impuso la pena mínima. Los que eran adultos fueron condenados a penas de entre 5 y 15 años de prisión, de conformidad con el artículo 316c, párrafo 1, del Código Penal.

269. Otro caso dirimido por un juez alemán⁵⁶² se refería a un petrolero que fue secuestrado en el golfo de Adén por seis piratas somalíes el 8 de mayo de 2010 cuando se dirigía de la India a Bélgica. El buque estaba valorado en 25 millones de dólares, tenía 22 tripulantes y pertenecía a una naviera alemana. A punta de pistola, la tripulación tuvo que dirigir el buque hacia la costa de Somalia, donde lo abordaron otros piratas fuertemente armados, de modo que había en total entre 20 y 50 piratas a bordo. Los piratas entablaron negociaciones de rescate con la naviera alemana que duraron ocho meses. La tripulación había sido sometida a malos tratos, privada de alimentos y obligada a vivir en condiciones deplorables. La tripulación fue liberada el 28 de diciembre de 2010, cuando la naviera aceptó pagar 5 millones de dólares. El 29 de abril de 2013, el acusado fue detenido en Alemania como sospechoso de residencia ilegal cuando se dirigía a Noruega. Sus huellas dactilares coincidían con las encontradas en un bloc de notas abandonado en el buque. El 17 de abril de 2014 fue condenado a 12 años de prisión por secuestro con fines de chantaje, uso de la fuerza y amenazas contra la vida y la integridad física. El recurso presentado posteriormente por el acusado ante el Tribunal Federal de Justicia de Alemania no prosperó⁵⁶³.

e) *La jurisprudencia de España*

270. Los jueces de España se han pronunciado sobre actos de piratería marítima. En una causa dirimida por el Tribunal Supremo⁵⁶⁴, seis acusados, todos mayores de edad, sin antecedentes penales y de nacionalidad somalí, pusieron en práctica el 10 de octubre de 2012 un plan preconcebido, como miembros de un grupo pirata organizado, para atacar al atunero congelador Izurdiá, un buque de pabellón español que faenaba en el océano Índico. Abrieron fuego contra el atunero con fusiles de asalto y tenían en su poder lanzagranadas. El 11 de octubre de 2012, el buque pirata fue localizado por un buque de guerra de la Marina Real Neerlandesa, el HNLMS

⁵⁶¹ Tribunal de Distrito de Hamburgo, asunto núm. 603 KLS 17/10, 19 de octubre de 2012.

⁵⁶² Tribunal de Distrito de Osnabrück, asunto núm. 10 KLS 31/13, 17 de abril de 2014.

⁵⁶³ Véase Tribunal Federal de Justicia de Alemania, “Verurteilung wegen ‘Piraterie’ an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig” (nota 542 *supra*).

⁵⁶⁴ Tribunal Supremo de España, Sala de lo Penal, sentencia núm. 134/2016 de 24 de febrero de 2016.

Rotterdam, que operaba bajo el mando de la fuerza naval dirigida por la Operación Atalanta de la Unión Europea para la disuasión, prevención y represión de actos de piratería frente a las costas de Somalia. Se inició una persecución con dos helicópteros militares y, tras varios disparos de advertencia, el equipo especial de intervención del buque de guerra neerlandés abordó el barco sin encontrar resistencia.

271. En este caso, el Tribunal Supremo concluyó que el delito de piratería previsto en el artículo 616 *ter* del Código Penal admitía distintas formas: la primera de ellas exigía la destrucción, el daño o el apoderamiento de un buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar; para la segunda, bastaría el atentado contra las personas, cargamento o bienes que se hallen a bordo de aquellas embarcaciones. En este caso, ya fuera el atentado contra las personas o bienes simplemente instrumental para la ejecución del acto de destrucción o apoderamiento, ya fuera el fin único perseguido por los piratas, el delito quedaría consumado. El Tribunal añadió que ni el artículo 616 *ter* del Código Penal, ni el artículo 101 de la Convención de Montego Bay, condicionan la consumación del delito de piratería a que el acto depredatorio llegue a realizarse, despojando a su titular del buque, o que éste quede inservible para la navegación a la que habitualmente se dedica. El mero ataque al barco empleando fusiles de asalto constituía en sí mismo un delito tipificado en el artículo 616 *ter* del Código Penal. Por lo tanto, no había existido error por parte del tribunal de primera instancia al entender que se trataba de una organización criminal: era un grupo armado que hacía de la piratería su medio de vida, que localizaba su actividad delictiva en una zona geográfica muy concreta —frente a las costas de Somalia—, que seleccionaba sus objetivos de acuerdo con una metodología que se repetía sistemáticamente, que utilizaba armas altamente destructivas, telecomunicaciones avanzadas, las últimas tecnologías de la información y la comunicación y tecnología punta, escalas de abordaje y motores fueraborda, y era, en definitiva, un grupo en el que las funciones de cada miembro estaban perfectamente establecidas.

272. En otra causa⁵⁶⁵, el juez español conoció de un caso de piratería contra un buque español. El 2 de octubre de 2009, el atunero Dirección faenaba en alta mar, a 120 millas náuticas de la costa de Somalia, en el océano Índico, en la zona de operaciones establecida por la Unión Europea para la operación Atalanta contra la piratería. El buque, tripulado por 36 hombres, fue abordado por un grupo de 12 piratas armados con ametralladoras, lanzacohetes y fusiles, con la intención de secuestrar a la tripulación para pedir un rescate. Los atacantes registraron el buque, confiscaron todos los objetos de valor y encerraron a la tripulación en el comedor. Los piratas habían obligado al capitán a dirigir el buque al lugar donde se encontraba su embarcación mayor, con dos de los acusados a bordo. El 3 de octubre de 2009, los acusados regresaron al barco con parte de los objetos de valor y del dinero. El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima tuvo conocimiento del secuestro y localizó a los sospechosos utilizando un helicóptero. Se efectuaron disparos que alcanzaron a uno de los acusados. Ambos fueron detenidos, recibieron tratamiento médico y permanecieron retenidos hasta que llegaron a Djibouti y fueron posteriormente trasladados a España en un avión de la Fuerza Aérea Española. La tripulación había sido torturada e intimidada. Dado que los acusados estaban bajo la jurisdicción europea, no podían ser entregados. Se pagó un rescate. El tribunal declaró a dos acusados culpables de los delitos de asociación ilícita, detención ilegal, robo con violencia y contra la integridad moral.

273. La competencia de España viene determinada por el artículo 23, párrafo 1, de la Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial, según el cual España es competente para

⁵⁶⁵ Tribunal Supremo de España, Sala de lo Penal, sentencia núm. 1387/2011 de 12 de diciembre de 2011.

conocer de los delitos cometidos en territorio español o a bordo de buques españoles, sin perjuicio de los tratados internacionales en los que sea parte.

274. El Tribunal Supremo consideró que, al aplicar a los acusados el nuevo precepto, serían castigados por delitos por los que ya lo han sido en la sentencia recurrida. El nuevo tipo penal de piratería es un delito contra la comunidad internacional mediante el que se protege la seguridad del tráfico marítimo y aéreo, bien jurídico supraindividual distinto de los bienes individuales que se tutelan en los tipos penales por los que han sido condenados los recurrentes en la sentencia de instancia.

f) *Decisiones en que se hacen meras referencias a la piratería*

275. Como conclusión parcial, cabe señalar que de las otras 26 decisiones que contienen meras referencias a la piratería marítima, 7 proceden del Reino Unido⁵⁶⁶, 2 de Chipre⁵⁶⁷, 3 de España⁵⁶⁸, 3 de Italia⁵⁶⁹ y 3 del Reino de los Países Bajos⁵⁷⁰. Por último, Bélgica⁵⁷¹, Estonia⁵⁷², Grecia⁵⁷³, Letonia⁵⁷⁴, Noruega⁵⁷⁵, Polonia⁵⁷⁶, Rumanía⁵⁷⁷ y Suiza⁵⁷⁸ han adoptado una decisión en la que se hace referencia a la piratería. Dentro de Europa, se ha observado que solo Alemania, España, Francia y el Reino de los Países Bajos han dictado sentencias judiciales sobre el delito de piratería marítima entre 2010 y 2016. Las decisiones de los tribunales del Reino Unido datan

⁵⁶⁶ Tribunal Europeo de Derechos Humanos, *Weeks v. United Kingdom*, 2 de marzo de 1987, serie A núm. 114; Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, *Suez Fortune Investments Ltd and another v. Talbot Underwriting Ltd and others*, sentencia de 7 de octubre de 2019, [2019] EWHC 2599 (Comm); Tribunal de Apelación de Inglaterra y Gales, *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd, The Bunga Melati Dua*, sentencia de 26 de enero de 2011, [2011] EWCA Civ 24; *Rex v. Dawson et al.* (véase la nota 286 *supra*); Tribunal Penal Central de Inglaterra y Gales, *The Queen v. McGregor y Lambert*, 7 de marzo de 1844, en E. W. Cox (ed.), *Reports of Cases in Criminal Law Argued and Determined in All the Courts in England and Ireland*, vol. I (1843 a 1846), Londres, J. Crockford, 1846, págs. 346 y 347; Court of Queen's Bench, *Re Ternan and others*, 25 de mayo de 1864, *The Law Journal Reports for the Year 1864*, vol. 33, pág. 201; y *Rex v. Hastings and Meharg*, 8 de febrero de 1825, en W. Moody, *Crown Cases Reserved for Consideration and Decided by the Judges of England from the Year 1824 to the Year 1837*, vol. 1, Filadelfia, T. & J. W. Johnson, 1839, págs. 82 a 85.

⁵⁶⁷ Tribunal Europeo de Derechos Humanos, *Kafkaris v. Cyprus* [Gran Sala], núm. 21906/04, Tribunal Europeo de Derechos 2008; y Tribunal Europeo de Derechos Humanos, *Andronicou and Constantinou v. Cyprus*, 9 de octubre de 1997, *Reports of Judgments and Decisions* 1997-VI.

⁵⁶⁸ Tribunal Supremo de España, Sala de lo Penal, sentencia núm. 755/2014 de 5 de noviembre de 2014; Tribunal Supremo de España, Sala de lo Militar, recurso núm. 48/2014, sentencia de 19 de enero de 2015; y Audiencia Nacional de España, Sala de lo Penal, sentencia núm. 1/2015, de 2 de febrero de 2015.

⁵⁶⁹ Tribunal Supremo de Casación de Italia, Sala Cuarta de lo Penal, 31 de julio de 2018, núm. 36753; Tribunal Supremo de Casación de Italia, Sala Sexta de lo Civil, 17 de mayo de 2019, núm. 13318; y Tribunal Supremo de Casación de Italia, Sala Sexta de lo Civil, asunto núm. 9370, laudo, 21 de mayo de 2020.

⁵⁷⁰ Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-000250-14, sentencia de 2 de abril de 2015; Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-000248-14, sentencia de 2 de abril de 2015; y Tribunal Supremo del Reino de los Países Bajos, causa núm. 13/00365, 10 de diciembre de 2013.

⁵⁷¹ Tribunal Constitucional de Bélgica, sentencia núm. 9/2015, de 28 de enero de 2015.

⁵⁷² Tribunal Penal de Tartu (Estonia), Sala de lo Penal, núm. 1-19-1175/54, 8 de mayo de 2020.

⁵⁷³ Tribunal de segunda instancia (Grecia), núm. 1057/2012, 2012.

⁵⁷⁴ Tribunal Administrativo de Distrito, Palacio de Justicia de Riga, núm. A42-00190-16, 22 de diciembre de 2016.

⁵⁷⁵ Tribunal de Apelación de Borgarting (Noruega), LB-2011-161685, 13 de marzo de 2013.

⁵⁷⁶ Tribunal Supremo de Polonia, decisión de 17 de diciembre de 2008, I KZP 27/08.

⁵⁷⁷ Tribunal Superior de Casación y de Justicia de Rumanía, Sala de lo Penal, decisión núm. 3567/2013, 15 de noviembre de 2013.

⁵⁷⁸ Tribunal Europeo de Derechos Humanos, *Al-Dulimi and Montana Management Inc. v. Switzerland* [Gran Sala], núm. 5809/08, 21 de junio de 2016.

del siglo XX. Sin embargo, aunque que varias decisiones se han centrado en la piratería como tema principal, ninguna menciona el robo a mano armada en el mar.

B. Enfoque del juez de lo penal respecto de la interpretación del artículo 101, la aplicación de las penas y la interpretación del principio de competencia universal y nacional

1. El juez y la interpretación del artículo 101

276. Las decisiones de los jueces europeos reflejan en gran medida las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que definen la piratería marítima. Tal es el caso de las decisiones dictadas por los tribunales nacionales de Alemania, España, Francia y el Reino de los Países Bajos. Una vez establecidos esos elementos constitutivos, los tribunales generalmente precisan cómo deben interpretarse. Por ejemplo, sin mencionar el artículo 101, el Tribunal de Rotterdam hizo una distinción entre lo que podría calificarse de “piratería activa” y “variante de intención” de la piratería marítima. En el caso de la “piratería activa”, el delito es la comisión de actos de piratería en el sentido del artículo 101 a). Por el contrario, se dice que la piratería es “pasiva” cuando el acto impugnado se refiere a la participación voluntaria en el uso de un buque con conocimiento de hechos que le den el carácter de buque pirata en el sentido del artículo 101 b)⁵⁷⁹.

277. El Tribunal de Rotterdam distingue así entre dos modos principales de comisión del delito de piratería marítima. El primer modo de participación, también conocido como “variante de ejecución”, se refiere a la comisión de actos de piratería. El segundo modo se refiere a la intención de una persona de permanecer voluntariamente a bordo de un buque aun con conocimiento, en el momento de embarcar, de que se está utilizando para cometer actos de piratería. El Tribunal volvió a referirse a este último modo de participación, también conocido como la “variante de intención”, en otra decisión⁵⁸⁰. En esa variante, la interpretación del juez se basa en la *mens rea* del *common law*, es decir, la intención de cometer el acto de piratería marítima o participar en él. De manera análoga, el Tribunal de Casación de Francia determinó⁵⁸¹ que el mero hecho de estar presente en la embarcación en que unos piratas secuestran a dos personas y prestarles ayuda logística no es suficiente para considerar que existe una participación directa y material en el secuestro. Esa interpretación del Tribunal de Casación es similar a la del Tribunal de Rotterdam, ya que se refiere implícitamente a lo que podría interpretarse como piratería pasiva, es decir, la participación voluntaria en la utilización de un buque con conocimiento de que se trata de un buque pirata, cuando indica el grado en que la participación podría interpretarse como piratería en el sentido del artículo 101 b) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

278. Los tribunales también se pronuncian a veces sobre definiciones de piratería marítima distintas de la del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Por ejemplo, en el Reino Unido, el Consejo Privado dictaminó en la causa *Piracy Jure Gentium* que el robo no era un elemento esencial del delito de piratería *iure gentium*. Según el Consejo Privado, la piratería no se limita al robo, sino que se refiere a cualquier acto de violencia cometido en alta mar contra un buque con un propósito personal y sin la autorización de un organismo estatal o gubernamental⁵⁸². Del mismo modo, el Tribunal Supremo de España declaró que un

⁵⁷⁹ Véase Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960248-10 (nota 543 *supra*).

⁵⁸⁰ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960227-12 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁸¹ Véase Tribunal de Casación de Francia, recursos núms. 09-87.606 y 11-80.893 (véase la nota 556 *supra*).

⁵⁸² *Re Piracy Jure Gentium* (véase la nota 558 *supra*).

acto no tiene necesariamente que inutilizar un buque para la navegación, su uso habitual, para ser considerado constitutivo de un acto de piratería marítima en el sentido del artículo 101⁵⁸³.

2. El juez, la aplicación de las penas y la interpretación de la jurisdicción universal y nacional

279. En Europa la piratería marítima solo se castiga con penas de prisión. Sin embargo, existen claras diferencias entre Estados. Por ejemplo, en el Reino de los Países Bajos, las penas de prisión oscilan entre un mínimo de dos años y un máximo de siete por piratería marítima. Así, se han impuesto penas de dos años⁵⁸⁴, cuatro años⁵⁸⁵, cinco años⁵⁸⁶ y siete años⁵⁸⁷. Por su parte, Alemania ha dictado una pena de 12 años de prisión⁵⁸⁸. Cabe señalar que en Europa ningún país impone ni la cadena perpetua ni la pena de muerte.

280. La cuestión de la jurisdicción universal se ha evocado en los tribunales de los Estados que han enjuiciado a piratas, a saber, Francia, Alemania y el Reino de los Países Bajos. De hecho, puesto que los actos impugnados habían sido cometidos por ciudadanos extranjeros, concretamente somalíes, y no por nacionales de esos países, la cuestión de la jurisdicción pasó a ser fundamental. Esos Estados basaron sus actuaciones y sentencias en el ejercicio de la jurisdicción universal. Sin embargo, mientras que el Tribunal de Distrito de Hamburgo (Alemania) hace referencia al principio general de “la aplicación del derecho internacional para la protección de los intereses jurídicos universales reconocidos por la comunidad jurídica internacional, con independencia de la ley del escenario del delito”⁵⁸⁹, sin duda sobre la base del derecho internacional consuetudinario, el Tribunal de Casación de Francia, el Tribunal de Rotterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya establecen su jurisdicción universal sobre la base del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Este artículo otorga a cualquier Estado parte en la Convención la posibilidad de ejercer la jurisdicción universal para apresar un buque pirata o un buque capturado por piratas y en manos de estos en alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Permite a esos Estados detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo del buque pirata.

281. Los tribunales de Hamburgo, París y Rotterdam antes citados han detallado su aplicación del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En virtud de la resolución [1816 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, el Tribunal de Casación de Francia ha ampliado el ámbito de aplicación del artículo 105 sobre la base de la cooperación entre Somalia y varios Estados, entre ellos Francia, en la lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar frente a las costas somalíes. Así, el Gobierno francés está autorizado “a ejercer, en las aguas territoriales de Somalia, los poderes que le confiere, en alta mar o en cualquier otro lugar que no

⁵⁸³ Tribunal Supremo de España, sentencia núm. 134/2016 (véase la nota 564 *supra*).

⁵⁸⁴ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960227-12 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁸⁵ Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004046-11 (véase la nota 543 *supra*); Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004047-11, sentencia de 20 de diciembre de 2012; Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004016-11 (véase la nota 553 *supra*); y Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004015-11, sentencia de 20 de diciembre de 2012.

⁵⁸⁶ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960256-10, sentencia de 12 de agosto de 2011; Tribunal de Apelación de La Haya, causa núm. 22-004017-11 (véase la nota 553 *supra*); y Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/600012-09 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁸⁷ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960248-10 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁸⁸ Tribunal de Primera Instancia de Osnabrück, causa núm. 10 KLS 31/13 (véase la nota 562 *supra*).

⁵⁸⁹ Tribunal de Primera Instancia de Hamburgo, causa núm. 603 KLS 17/10 (véase la nota 561 *supra*).

esté sometido a la jurisdicción de ningún Estado, el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁵⁹⁰.

282. Del mismo modo, el Tribunal de Rotterdam dictaminó en una causa⁵⁹¹ que la jurisdicción universal conferida por el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no tiene por efecto privar a los Estados de la posibilidad de ejercer la jurisdicción que les otorga su derecho interno. Este principio ha sido reafirmado por el Tribunal de Apelación de La Haya en varias causas⁵⁹².

283. Por último, la Unión Europea, a través del derecho comunitario, también utiliza el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para luchar contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. En esa disposición se sustenta la aplicación de la Acción Común 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 Somalia⁵⁹³.

284. Además del ejercicio de la jurisdicción universal, el juez ha aplicado la legislación nacional para reprimir los actos de piratería. De hecho, los tribunales que han juzgado a piratas somalíes o se han pronunciado sobre la interpretación de la definición de piratería son principalmente los de los Estados miembros de la Unión Europea, a saber, Alemania, España, Francia y el Reino de los Países Bajos. Además, aunque el acto no es vinculante, en la resolución de 10 de mayo de 2012 sobre la piratería marítima, el Parlamento Europeo pide

medidas inmediatas y eficaces para enjuiciar y castigar a los sospechosos de actos de piratería, e insta a los terceros países y a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que transpongan en su legislación nacional todas las disposiciones establecidas en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Convenio contra la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, a fin de combatir la impunidad de los piratas ...⁵⁹⁴.

Así, los tribunales europeos que han conocido de casos de piratería marítima han recurrido a las disposiciones específicas del derecho interno. El Tribunal Supremo de España se ha remitido al artículo 616 *ter* del Código Penal español⁵⁹⁵, mientras que el Tribunal de Casación de Francia se ha remitido a la Ley núm. 2011-13, de 5 de enero de 2011, relativa a la lucha contra la piratería y al ejercicio de las competencias policiales del Estado en el mar⁵⁹⁶. Del mismo modo, el Tribunal de Rotterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya han basado sus decisiones con respecto a los piratas

⁵⁹⁰ Tribunal de Casación de Francia, recurso núm. 09-87.254 (véase la nota 557 *supra*).

⁵⁹¹ Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/600012-09 (véase la nota 543 *supra*).

⁵⁹² Tribunal de Apelación de La Haya, causas núm. 22-004046-11 (véase la nota 543 *supra*), núm. 22-004015-11 (véase la nota 585 *supra*), núm. 22-004017-11 (véase la nota *supra* 553), núm. 22-004047-11 (véase la nota 585 *supra*) y núm. 22-004016-11 (véase la nota 553 *supra*).

⁵⁹³ Consejo de la Unión Europea, Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 301 de 12 de noviembre de 2008, pág. 33. Véase también Tribunal de Justicia de la Unión Europea, *Parlamento Europeo c. Consejo de la Unión Europea*, asunto C-263/14, decisión de 14 de junio de 2016.

⁵⁹⁴ Parlamento Europeo, resolución de 10 de mayo de 2012 sobre la piratería marítima (2011/2962(RSP)), *Diario Oficial de la Unión Europea*, C 261 E, 10 de septiembre de 2013, págs. 34 y ss., en especial, pág. 38, párr. 11.

⁵⁹⁵ Tribunal Supremo de España, sentencias núm. 134/2016 (véase la nota 564 *supra*) y núm. 1387/2011 (véase la nota 565 *supra*).

⁵⁹⁶ Tribunal de Casación de Francia, recurso núm. 15-81.351 (véase la nota 555 *supra*).

somalíes en las disposiciones del artículo 381 del Código Penal neerlandés dedicadas a la piratería marítima, donde se establece, entre otras cosas, lo siguiente:

Todo aquel que

1. se aliste como capitán o preste servicio en un buque con conocimiento de que está previsto o es utilizado para cometer actos de violencia en alta mar contra otros buques o contra personas o bienes a bordo de dichos buques, sin estar autorizado para ello por una Potencia beligerante ni ser miembro de la armada de una Potencia reconocida, incurrirá en un delito de piratería y será castigado con una pena privativa de libertad de hasta 12 años o con una multa de quinta categoría;

2. teniendo conocimiento de tal propósito o uso, se aliste como miembro de la tripulación de ese buque, o permanezca voluntariamente en servicio después de haber tenido conocimiento de tal propósito o uso, será castigado con pena privativa de libertad de hasta nueve años o una multa de quinta categoría [...].

285. El Tribunal de Distrito de Hamburgo se pronunció sobre el caso de los piratas somalíes recurriendo a las disposiciones generales del Código Penal de Alemania, en particular las relativas a los ataques contra el transporte aéreo y marítimo (art. 316c) y el secuestro con fines de chantaje (art. 239a)⁵⁹⁷. El Tribunal Federal de Justicia de Alemania también se ha pronunciado sobre la piratería marítima utilizando las disposiciones relativas al secuestro con fines de extorsión (art. 239a), la extorsión (art. 253), la extorsión con uso o amenaza de fuerza (art. 255) o las amenazas contra la vida o la integridad física (art. 250, párrs. 1 y 2)⁵⁹⁸.

286. Por último, en cuanto a la aplicación por los jueces europeos de legislación nacional de transposición del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar al derecho interno de los Estados, se observa que hay decisiones en que se mencionan brevemente la piratería o el robo a mano armada en el mar, sin que sean el tema principal de la decisión. Por ejemplo, en Bélgica la piratería marítima se considera un delito de terrorismo en virtud del artículo 137 del Código Penal⁵⁹⁹. En Chipre, el artículo 7, párrafo 2, de la Constitución establece que la piratería es uno de los delitos en relación con los cuales se prevé una excepción al derecho a la vida. En otras palabras, un tribunal competente podría imponer la pena de muerte a una persona condenada por piratería⁶⁰⁰. España tiene dos jurisdicciones diferentes en materia de represión de la piratería marítima. Por un lado, sobre la base del principio de personalidad activa, ejerce su jurisdicción penal interna respecto de sus nacionales y de los apátridas residentes en territorio español que sean autores de un delito de piratería⁶⁰¹. Por otro lado, España ejerce la jurisdicción universal sobre la base del artículo 105 de la Convención⁶⁰² que, como ya se ha señalado, no impone la obligación de enjuiciar a los piratas.

287. En Estonia, en el caso de la piratería marítima, el Código Penal castiga muy severamente el hecho de causar la muerte, aunque no sea de manera intencionada. La misma lógica se aplica a los actos de causar daños graves y de poner en peligro la salud o la seguridad de un gran número de personas. El Código Penal prevé una pena

⁵⁹⁷ Tribunal de Primera Instancia de Hamburgo, causa núm. 603 KLS 17/10 (véase la nota 561 *supra*).

⁵⁹⁸ Véase Tribunal Federal de Justicia de Alemania, “Verurteilung wegen ‘Piraterie’ an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig” (nota 542 *supra*), en referencia a la causa núm. 10 KLS 31/13 (nota 562 *supra*).

⁵⁹⁹ Tribunal Constitucional de Bélgica, sentencia núm. 9/2015 (véase la nota 571 *supra*).

⁶⁰⁰ *Kafkaris v. Cyprus* (véase la nota 567 *supra*) y *Andronicou and Constantinou v. Cyprus* (véase la nota 567 *supra*).

⁶⁰¹ Tribunal Supremo de España, sentencia núm. 755/2014 (véase la nota 568 *supra*).

⁶⁰² Audiencia Nacional de España, juzgados centrales de instrucción, Madrid, núm. 197/2010, 10 de junio de 2015; y Audiencia Nacional de España, sentencia núm. 1/2015 (véase la nota 568 *supra*).

de 6 a 20 años de prisión en esas situaciones específicas, mientras que el delito básico de piratería se castiga con una pena de 2 a 10 años de prisión⁶⁰³.

288. En Grecia, los militares que han cometido un acto de piratería son juzgados por tribunales ordinarios y no por tribunales militares⁶⁰⁴. El derecho común se aplica independientemente de la condición jurídica del acusado. En el Reino de los Países Bajos, en neerlandés se distingue entre piratería en el sentido del artículo 381 del Código Penal neerlandés (*zeeroof*) y la traducción literal del término “piratería” de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (*piraterij*). Dado que el Reino de los Países Bajos han ratificado dicha Convención, ese instrumento constituye la base para el ejercicio de su jurisdicción universal respecto de la piratería marítima⁶⁰⁵.

289. En Polonia, cuando se redactó el artículo 166 del Código Penal, se incluyó una disposición específica sobre la piratería marítima, a pesar de la intención del legislador de sintetizar el contenido de tres instrumentos internacionales en los que el país es parte, a saber, la Convención sobre la Alta Mar, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves⁶⁰⁶ y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Esa definición de “piratería” no se inspira en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁶⁰⁷.

290. En Rumania, cuando se comete un delito de asesinato al mismo tiempo que un acto de piratería, se aplican las normas de concurrencia de delitos, de modo que cada delito se juzga por separado. Así pues, el asesinato no se considera una circunstancia agravante de la piratería, sino un delito independiente. El mismo principio se aplica al asesinato en grado de tentativa concurrente con un delito de piratería en grado de tentativa⁶⁰⁸.

291. En el Reino Unido, existe la presunción en tiempo de paz de que cualquier acto de depredación por parte de la tripulación de un buque contra otro buque es un acto de piratería. Sin embargo, esa presunción desaparece en tiempo de guerra, de modo que la depredación de un buque que enarbola el pabellón de un Estado por la tripulación de otro buque que enarbola el pabellón de otro Estado se considera un acto legítimo de guerra⁶⁰⁹. Del mismo modo, el pago de un rescate con el fin de preservar la vida y la libertad de las víctimas de la piratería, pero también con el fin de evitar la depredación de los bienes a bordo del buque, no es ilegal. Si bien es cierto que el pago de un rescate puede tener el efecto colateral de fomentar la piratería, según un tribunal, no existe prueba alguna de que dicho pago se considere ilegal en ningún lugar del mundo⁶¹⁰.

⁶⁰³ Tribunal Correccional de Tartu, núm. 1-19-1175/54 (véase la nota 572 *supra*).

⁶⁰⁴ Tribunal de segunda instancia, núm. 1057/2012 (véase la nota 573 *supra*).

⁶⁰⁵ Tribunal de Apelación de La Haya, causas núm. 22-000248-14 y núm. 22-000250-14 (véase la nota 570 *supra*).

⁶⁰⁶ Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 16 de diciembre de 1970), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 860, núm. 12325, pág. 105.

⁶⁰⁷ Tribunal Supremo de Polonia, I KZP 27/08 (véase la nota 576 *supra*).

⁶⁰⁸ Tribunal Superior de Casación y de Justicia de Rumania, decisión núm. 3567/2013 (véase la nota 577 *supra*).

⁶⁰⁹ *Re Ternan and others* (véase la nota 566 *supra*).

⁶¹⁰ *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd, The Bunga Melati Dua* (véase la nota 566 *supra*).

VI. Piratería y robo a mano armada en el mar en Oceanía

A. La práctica legislativa

1. Definición de piratería marítima y de robo a mano armada en el mar

292. En Oceanía, solo seis Estados han establecido una definición de piratería marítima⁶¹¹ y tres cuentan con una definición de robo a mano armada en el mar⁶¹². De ellos, cinco Estados han retomado específicamente la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁶¹³. Australia y Nauru añaden la expresión “mar costero” a la definición de la Convención en su marco normativo. Además, dos Estados (Australia y las Islas Marshall) han retomado específicamente la definición de robo a mano armada en el mar del Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI.

293. Cabe señalar que ningún Estado de esta región ha transpuesto directamente a su derecho interno la jurisdicción universal prevista en el artículo 105 de la Convención.

294. Algunos Estados han establecido una definición de piratería marítima que, si bien no reproduce la del artículo 101 de la Convención en su totalidad, contiene algunos elementos de ella. Cinco Estados utilizan las expresiones “todo acto de violencia, detención, depredación”, “cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque” y “con un propósito personal”⁶¹⁴. Ocho Estados utilizan las expresiones “contra otro buque” y “contra bienes o personas a bordo de un buque”⁶¹⁵. Seis Estados mencionan los elementos “a bordo de un buque con conocimiento de hechos que den a este el carácter de buque pirata (complicidad o participación voluntaria)” y/o “incitación a la piratería”⁶¹⁶. Por último, siete Estados incluyen “en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado” en su definición⁶¹⁷.

295. En Australia, por ejemplo, define la piratería en el artículo 51 de la Ley de Delitos⁶¹⁸ incorporando todos los elementos de la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y establece los castigos correspondientes en los artículos 52 a 54 de dicha Ley. El robo a mano armada en el mar no está definido ni se castiga. Aunque ni la Ley de Delitos ni el Código Penal definen el robo a mano armada en el mar, éste se define en las Directrices de Lucha contra la Piratería Marítima y el Robo a Mano Armada en el Mar de Australia⁶¹⁹. Esa definición se basa en la que figura en el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI y dispone lo siguiente:

De conformidad con el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI, el robo a mano armada contra los buques se define del siguiente modo:

1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería,

⁶¹¹ Australia, Kiribati, Islas Marshall, Nauru, Nueva Zelandia y Papua Nueva Guinea.

⁶¹² Australia, Islas Marshall y Kiribati.

⁶¹³ Australia, Islas Marshall, Kiribati, Nauru y Papua Nueva Guinea.

⁶¹⁴ Australia, Islas Marshall, Kiribati, Nauru y Papua Nueva Guinea.

⁶¹⁵ Australia, Islas Marshall, Kiribati, Nauru, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea y Samoa.

⁶¹⁶ Australia, Islas Marshall, Kiribati, Nauru, Nueva Zelandia y Papua Nueva Guinea.

⁶¹⁷ Islas Marshall, Kiribati, Nauru, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea y Samoa.

⁶¹⁸ Australia, Ley núm. 12, de 1914, relativa a los Delitos, art. 51.

⁶¹⁹ Office of the Inspector of Transport Security of Australia, *Australian Shipping Counter Piracy and Armed Robbery at Sea Advisory Guidelines*, Canberra, Ministerio de Infraestructura, Transporte, Desarrollo Regional y Administraciones Locales, 2009, pág. 4.

dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de los límites de la jurisdicción de un Estado respecto de tales delitos⁶²⁰.

Fiji, en su Ley de Seguros Marítimos, define la piratería de manera muy somera y en términos distintos a los del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dispone que “[e]l término ‘piratas’ incluye a los pasajeros que se amotinen y a las personas que ataquen el buque desde la costa”⁶²¹. Ese delito está tipificado en el artículo 72 del Código Penal. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado. Las Islas Marshall cuentan con una definición de piratería y robo a mano armada en el mar⁶²². La definición de piratería en la legislación de las Islas Marshall retoma lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención, y la definición de robo a mano armada en el mar está en consonancia con la definición de la OMI. Sin embargo, aunque ambos delitos se han definido, no se han establecido las penas correspondientes.

296. Las Islas Salomón carecen de legislación que defina la piratería y el robo a mano armada en el mar. Sin embargo, el Código Penal prevé sanciones contra los actos de piratería en su artículo 65. En Kiribati, el Código Penal define la piratería como un delito de conformidad con el derecho de gentes. Esta definición, basada en el artículo 15 de la Convención sobre la Alta Mar, incorpora plenamente los elementos de la definición del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, al tiempo que establece la jurisdicción universal de Kiribati, ya que el artículo 63A del Código Penal dispone que “[t]oda persona, independientemente de su nacionalidad, que cometa un acto de piratería con arreglo al derecho de gentes será culpable de un delito de piratería”⁶²³. Además, la legislación de Kiribati ha ampliado la definición de piratería a otros delitos, incluido el transporte de personas en el mar como esclavos. El artículo 63F del Código Penal establece lo siguiente:

Un ciudadano de Kiribati o cualquier persona residente en Kiribati que, en las aguas de Kiribati o en alta mar, a sabiendas y voluntariamente:

- a) transporte a cualquier persona como esclava o con el fin de sea importada a cualquier lugar como esclava, o con el fin de venderla como esclava o convertirla en esclava; o
- b) embarque o reciba o confine a bordo de un buque a cualquier persona con el fin de transportarla, venderla o someterla,

incurrirá en un delito de piratería⁶²⁴.

Las penas por actos de piratería están definidas en dicho Código. Sin embargo, no se prevén castigos en relación con el robo a mano armada en el mar. El delito de robo a mano armada en el mar está incluido en los actos de piratería enumerados en el artículo 63C del Código Penal.

297. Nauru, en su Ley de Delitos⁶²⁵, define la piratería en términos casi idénticos al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las penas se definen en los artículos 217, párrafo 1, y 218 de la Ley. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado.

⁶²⁰ *Ibid.*

⁶²¹ Fiji, Ley núm. 5, de 1961, de Seguros Marítimos, anexo, Normas para la elaboración de pólizas, art. 8.

⁶²² Administración Marítima de las Islas Marshall, “Piracy, armed robbery, and the use of armed security”, Reglamento Marítimo núm. 2-011-39 (abril de 2019), art. 2.1 (robo a mano armada) y 2.8 (piratería).

⁶²³ Kiribati, Ley del Derecho Penal y el Procedimiento Penal (Patriación) de 1991, art. 7.

⁶²⁴ *Ibid.*

⁶²⁵ Nauru, Ley núm. 18, de 2016, de Delitos, art. 217, párr. 2.

298. En Nueva Zelandia, la Ley de Delitos define la piratería como todo acto de piratería con arreglo al derecho de gentes, tanto si se comete dentro como fuera del país, o si se comete en alta mar a bordo de un buque⁶²⁶. Nueva Zelandia establece su jurisdicción universal en el sentido de que aplica sus leyes con independencia de que la piratería se haya producido en alta mar o dentro o fuera de Nueva Zelandia. Las penas, recogidas en los artículos 92 a 97 de la Ley de Delitos, son de reclusión a perpetuidad en caso de asesinato o intento de asesinato y de prisión por un período no superior a 14 años en todos los demás casos. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado. Papua Nueva Guinea, en su Código Penal⁶²⁷, define los términos “piratería” y “pirata” remitiéndose en gran medida a las disposiciones del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Establece el ejercicio de la jurisdicción universal, tanto si la piratería tiene lugar en alta mar como en cualquier otro lugar sometido a su jurisdicción. Las penas por piratería se establecen en los artículos 81 a 83 del Código Penal. El robo a mano armada en el mar no está definido ni penalizado. Aunque ni Tuvalu ni Vanuatu tienen legislación que defina la piratería y el robo a mano armada en el mar, ambos Estados tienen disposiciones para castigar la piratería: el artículo 63 del Código Penal de Tuvalu y el artículo 145 del Código Penal de Vanuatu. En esos dos Estados no existe ninguna disposición que defina y penalice el robo a mano armada en el mar.

2. Medidas de prevención y represión

299. En Oceanía no existen acuerdos regionales específicos para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Todas las iniciativas en ese sentido son nacionales o bilaterales.

300. Por ejemplo, Australia cuenta con autoridades marítimas o fuerzas navales encargadas de la seguridad en el mar y en los puertos, a fin de prevenir la comisión de delitos en el mar, incluidos la piratería marítima y el robo a mano armada. En Palau, por ejemplo, se aplican medidas contra la piratería. En Papua Nueva Guinea también se ha establecido un sistema de seguridad y vigilancia del transporte marítimo: dos empresas noruegas aportan sus conocimientos especializados en seguridad marítima. Existen asimismo iniciativas navales conjuntas entre varios Estados, concretamente entre Fiji y los Estados Unidos, y entre Vanuatu y los Estados Unidos. Palau y los Estados Federados de Micronesia también ofrecen formación en la gestión de amenazas a la seguridad marítima, como la piratería y el robo a mano armada en el mar.

301. En cuanto a la aplicación de la ley, nueve Estados de Oceanía tienen penas específicas para la piratería marítima. Sin embargo, ninguno de ellos tiene penas específicas para el robo a mano armada en el mar. Las penas son diversas: 3 Estados prevén la pena de muerte, 10 Estados prevén penas de prisión y reclusión a perpetuidad, y 1 Estado prevé penas de prisión.

302. En cuanto a los factores agravantes, como el uso de la violencia, el asesinato y el homicidio involuntario, siete Estados⁶²⁸ prevén distintas penas en función de la gravedad del delito. Dos Estados, Fiji y Vanuatu, no contemplan factores agravantes. Australia prevé la confiscación del buque en caso de factores agravantes.

⁶²⁶ Nueva Zelandia, Ley núm. 43, de 1961, de Delitos, arts. 92 y 93.

⁶²⁷ Papua Nueva Guinea, Código Penal, art. 80.

⁶²⁸ Australia, Islas Cook, Kiribati, Nauru, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea y Tuvalu.

B. La práctica judicial

303. En la región de Oceanía se dictaron 23 decisiones, pero ninguna de ellas se centraba en piratería en el mar. En ellas se menciona la piratería, pero no es el tema principal de los casos. De esas decisiones, 13 se dictaron en Australia, 5 en Nueva Zelandia y 5 en Papua Nueva Guinea.

304. En Australia, por ejemplo, la piratería se menciona en primer lugar para recordar la función original de los tribunales del almirantazgo o de la jurisdicción del almirantazgo⁶²⁹. En esas decisiones, se hace referencia a la piratería comparándola con, por ejemplo, los crímenes de guerra⁶³⁰ y otros de los “crímenes internacionales” más graves, como el genocidio⁶³¹. Además, la piratería es un delito para el que, en algunos Estados, sigue vigente la pena de muerte⁶³². Por último, también se menciona el ejercicio de la jurisdicción universal de los Estados en virtud del derecho internacional en los casos de piratería⁶³³.

305. En Nueva Zelandia, al igual que en Australia, la piratería se cita en las referencias a la jurisdicción del almirantazgo⁶³⁴. El Tribunal Supremo de Nueva Zelandia distingue entre la piratería en el sentido de la definición del *iure gentium* (derecho de gentes) y la “piratería local” en el sentido de la definición del derecho nacional⁶³⁵. Además, el Tribunal Supremo considera que la coacción no puede utilizarse como argumento de defensa para eludir la responsabilidad por un acto de piratería. En Papua Nueva Guinea, la piratería se considera “uno de los delitos violentos más graves castigados con la pena de muerte en este país”⁶³⁶.

306. Tradicionalmente, de conformidad con el derecho internacional, los piratas pueden ser castigados por cualquier país y en cualquier lugar, ya que son enemigos de la humanidad (*hostis humani generis*) y cometen un delito *iure gentium*. Ese concepto está presente en todos los continentes: Seychelles⁶³⁷, Estados Unidos⁶³⁸, Canadá⁶³⁹, Alemania⁶⁴⁰, Francia⁶⁴¹, Países Bajos (Reino de los)⁶⁴², Filipinas⁶⁴³ o Australia⁶⁴⁴. En esta sección se analizan las decisiones que hacen referencia a la piratería marítima aunque el caso no esté directamente relacionado con un acto de piratería marítima. Del análisis se desprende que varias jurisdicciones, como la

⁶²⁹ Tribunal Superior de Australia, *Commonwealth v. Yarmirr*, decisión de 11 de octubre de 2001, [2001] HCA 56; *South Australia & Tasmania v. Commonwealth*; y Tribunal Supremo de Australia Meridional, *Tsorvas v. Van Velsen*, 1984, 37 SASR 490.

⁶³⁰ Tribunal Superior de Australia, *Polyukhovich v. Commonwealth* (“*War Crimes Act case*”), decisión de 14 de agosto de 1991, [1991] HCA 32.

⁶³¹ Tribunal Federal de Australia, *Nulyarimma and others v. Thompson*, decisión de 1 de septiembre de 1999, [1999] FCA 1192.

⁶³² Tribunal Superior de Australia, *Oates v. Attorney-General (Cth)*, decisión de 10 de abril de 2003, [2003] HCA 21; y *Parsons v. R.*, decisión de 18 de noviembre de 1957, [1957] HCA 75.

⁶³³ *Polyukhovich v. Commonwealth* (véase la nota 630 *supra*).

⁶³⁴ *Re Award of Wellington Cooks and Stewards' Union*, 1906, 26 NZLR 394.

⁶³⁵ Tribunal Supremo de Nueva Zelandia, *The “William Tapscott” Case*, 26 de septiembre de 1873, en G. D. Branson (ed.), en *The New Zealand Jurist Reports*, vol. I, Dunedin (Nueva Zelandia), MacKay, Fenwick and Co., 1874, 1970, págs. 83 a 93.

⁶³⁶ Tribunal Nacional de Papua Nueva Guinea: *State v. Kevin*, sentencia de 18 de noviembre de 2011, [2011] PGNC 214.

⁶³⁷ *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise and 4 others* (véase la nota 223 *supra*).

⁶³⁸ *United States v. Hasan* (véase la nota 219 *supra*).

⁶³⁹ *R v. Finta* (véase la nota 499 *supra*).

⁶⁴⁰ Tribunal de primera instancia de Hamburgo, causa núm. 603 KLS 17/10 (véase la nota 561 *supra*).

⁶⁴¹ Tribunal de Casación de Francia, recurso núm. 09-87.254 (véase la nota 557 *supra*).

⁶⁴² Tribunal de Rotterdam, causa núm. 10/960248-10 (véase la nota 543 *supra*).

⁶⁴³ *The People of The Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (véase la nota 333 *supra*).

⁶⁴⁴ *Polyukhovich v. Commonwealth* (véase la nota 630 *supra*).

India⁶⁴⁵, Filipinas⁶⁴⁶, Singapur⁶⁴⁷, Australia y Papua Nueva Guinea⁶⁴⁸, consideran la piratería marítima como uno de los peores delitos.

307. El estudio indica también que la gravedad del delito de piratería marítima tiene enormes consecuencias penales, como el mantenimiento de la pena de muerte, abolida sin embargo, en Australia⁶⁴⁹. Además, en el Canadá, los Estados Unidos y Nueva Zelandia, los acusados de actos de piratería no pueden esgrimir procesalmente la coacción como eximente en los casos de piratería marítima.

308. Por último, los tribunales de algunos Estados, como Fiji, las Islas Cook, las Islas Marshall, Kiribati, Micronesia (Estados Federados de), Nauru, Palau, Samoa, las Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu, aún no han dictado ninguna resolución sobre la piratería marítima.

VII. Conclusión

309. El estudio de la práctica legislativa y judicial de los Estados ha permitido hacer varias constataciones en las cinco regiones afectadas en distinta medida por el flagelo de los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar, a saber, África, Asia, América y el Caribe, Europa y Oceanía. De la investigación llevada a cabo por el Relator Especial se desprende que existe abundante práctica de los Estados, con más de un centenar de disposiciones legislativas nacionales aprobadas por los países para la tipificación y represión de esas dos formas de delincuencia en el mar. La primera constatación general es que la práctica carece de uniformidad y coherencia, ya que la legislación que define la piratería y el robo a mano armada en el mar difiere entre sí, aunque los Estados de que se trate sean partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En efecto, parece que algunos Estados adoptan en su legislación, sin modificaciones, las disposiciones del artículo 101 de la Convención, relativo a la definición de piratería. En ese caso, la piratería se vincula exclusivamente a la alta mar. Otros Estados retoman solo parcialmente ese artículo o ni siquiera lo tienen en cuenta, optando en ese caso por definir la piratería utilizando sus propios términos. En cuanto a la zona geográfica en que teóricamente se comete la piratería, algunas legislaciones parecen no asociar de manera sistemática este delito a la alta mar. De hecho, se observa que el lugar tradicional de comisión del delito de piratería está trasladándose cada vez más de la alta mar a la costa. Así pues, la piratería en alta mar se está convirtiendo en piratería costera. En lugar de referirse de forma explícita a la alta mar, algunas legislaciones prefieren la expresión “aguas internacionales” como lugar en el que se comete la piratería, mientras que otras mantienen solo algunos elementos de la definición del artículo 101 y añaden otros, como la ilegalidad de la travesía por falta de documentos de viaje o de pabellón, la multiplicidad de pabellones o su adquisición por conveniencia.

310. Se ha constatado que algunas legislaciones han aceptado que la piratería se comete en el mar territorial, sin hacer referencia a la alta mar o a otras zonas marítimas. También se han observado casos en que la imposición de una pena no está supeditada a una definición previa de la piratería por parte del Estado y que este puede declarar su competencia para castigarla con arreglo a las disposiciones generales del

⁶⁴⁵ Tribunal Supremo de la India, *Rajendra Prasad v. State of Uttar Pradesh*, sentencia de 9 de febrero de 1979, [1979] SCC (3) 646.

⁶⁴⁶ *The People of the Philippines v. Mauricio Petalcorin aka Junio Budlat and Bertoldo Abais aka Toldong* (véase la nota 333 *supra*).

⁶⁴⁷ *The Attorney General v. Wong Yew*, 1908, *Straits Settlements Law Reports*, vol. II. 10.

⁶⁴⁸ *State v. Kevin* (véase la nota 636 *supra*).

⁶⁴⁹ Tribunal Superior de Australia, *Dugan v. Mirror Newspapers Ltd*, decisión de 19 de diciembre de 1978, [1978] HCA 54.

Código Penal o del Código de Procedimiento Penal. Algunos Estados establecen su jurisdicción universal sobre la base del derecho interno, independientemente de que el delito se haya cometido en el territorio nacional o en el extranjero, mientras que otros Estados establecen su facultad para ejercer la jurisdicción universal sin vincular la piratería a la alta mar. Se ha observado que la jurisdicción universal puede sustentarse en la legislación nacional, en las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o en ambas. En caso de que ese delito no esté tipificado en el derecho interno, podrá enjuiciarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 101 de la Convención, en la que ese Estado es parte. Así pues, dado que ese instrumento consagra en su artículo 105 la cláusula facultativa de la jurisdicción universal, los Estados pueden, en virtud de su derecho interno, transformar esa cláusula facultativa en una cláusula de jurisdicción obligatoria a efectos de perseguir y enjuiciar a los piratas en su territorio.

311. Además, la falta de nacionalidad o el hecho de tener más de una pueden ser elementos constitutivos de un acto de piratería. Algunas legislaciones han ampliado el lugar de comisión del delito de piratería a las aguas interiores y el mar territorial del Estado y la alta mar. También se ha observado que algunas legislaciones retoman todas las disposiciones del artículo 101, sin añadir nuevos elementos de la definición. Asimismo, se ha constatado el uso de referencias muy generales para definir la piratería, como las que aluden al “mar” o al “puerto” como lugar de comisión del delito, al ataque contra la “seguridad de la navegación marítima” y a la “violencia marítima”. En algunas legislaciones se define la piratería pero no se retoman las disposiciones del artículo 101, sino que se incorporan elementos nuevos, como la alteración de las señales procedentes de tierra, mar o aire para atacar bienes y personas a bordo de un buque, el hecho de apoderarse recurriendo a la violencia de una plataforma móvil o fija en la plataforma continental y la pérdida del pabellón por actos de piratería o cuando el buque deja de acatar la ley del Estado del pabellón.

312. Algunas legislaciones han establecido una distinción clara entre la piratería y el robo a mano armada en el mar. Otras consideran que la piratería es, en sí misma, un robo a mano armada en el mar o incluyen ese delito en la definición de piratería. Entre los nuevos elementos de la definición que no se contemplan en el artículo 101 figuran conceptos más amplios, como “violencia marítima”, “artefacto marítimo”, “cualquier otro vehículo marítimo”, los actos para preparar el delito o participar en él cometidos desde el territorio terrestre, la desviación de un buque, la explotación ilegal de los recursos pesqueros, la divulgación de información falsa sobre un buque o una aeronave que ponga en peligro la seguridad de la navegación, la vulneración del derecho de gentes, el ataque contra el territorio terrestre desde un buque o una aeronave, la toma de rehenes y el secuestro, todos los cuales pueden considerarse delitos relacionados o asociados con la piratería o constitutivos de piratería marítima.

313. En algunas legislaciones, solo se incurre en un delito de piratería si el acto delictivo se comete más allá del límite de 12 millas náuticas del mar territorial. En cuanto al ejercicio de la jurisdicción universal por parte de los Estados, algunas legislaciones reconocen que dicha jurisdicción se basa en el derecho interno de los Estados, independientemente de que el acto de piratería se haya cometido en el territorio nacional o en el extranjero. En la práctica se han producido las siguientes situaciones: la aplicación del Código Penal a falta de legislación específica en materia de piratería, el establecimiento de una definición más amplia de piratería que incluye todo delito similar o equivalente a ella y el establecimiento de una definición de piratería que no asocia la comisión de ese delito a un lugar concreto en el mar.

314. En cuanto al robo a mano armada en el mar, la práctica ha ofrecido ejemplos de casos en los que está bien definido como un delito que puede cometerse tanto en alta mar como en los espacios marítimos sometidos a la jurisdicción nacional. En la

mayoría de las ocasiones, el delito de robo a mano armada en el mar sigue sin estar definido en la práctica de los Estados y, en los pocos casos en que lo está, la legislación reproduce literalmente las disposiciones del Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques de la OMI. Las legislaciones que no utilizan la definición de la OMI tampoco son más claras, ya que definen el robo a mano armada en el mar como todo acto distinto de la piratería o disponen que la piratería no es sino un robo cometido en alta mar.

315. La práctica judicial ha permitido a los jueces de las diferentes regiones tomar decisiones sobre la piratería marítima en general y, en casos excepcionales, sobre el robo a mano armada en el mar. Con arreglo a la investigación realizada por el Relator Especial, los jueces han aplicado el Código Penal del Estado demandante o las normas y principios del derecho internacional general o convencional, y se han remitido al derecho interno y al derecho internacional aplicables a la piratería. En las diversas regiones examinadas, se ha observado que la prevención y represión de los actos de piratería se llevan a cabo de conformidad con el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal de cada Estado, ya que, si bien el derecho internacional prevé el principio de enjuiciamiento y castigo, no define dichos conceptos, pero impone a los Estados la obligación de penalizar y reprimir de conformidad con el principio jurídico general *nullum crimen, nulla poena sine lege*, es decir, no hay delito ni castigo si no están previstos en la ley.

316. Ya sea en África, Asia, América y el Caribe, Europa u Oceanía, los tribunales nacionales que se han ocupado de delitos de piratería y robo a mano armada en el mar han tenido que hacer frente a una serie de problemas jurídicos relacionados con cuestiones tanto de derecho procesal como de derecho sustantivo. En general, esas cuestiones han girado en torno a la falta de competencia de los tribunales correspondientes y a la inadmisibilidad, normalmente en relación con la aplicación o no aplicación del principio de jurisdicción universal respecto de asuntos de piratería marítima. Las cuestiones de fondo se han referido en su mayor parte a la presentación y admisibilidad de las pruebas ante los tribunales, la presencia o no de los elementos constitutivos de piratería y la afirmación de que la piratería es un delito con arreglo al derecho de gentes, es decir, un crimen de lesa humanidad. Puesto que la carga de la prueba que recae en la acusación, los tribunales examinan las cuestiones relativas a la investigación, las pruebas, los testimonios, las confesiones y la legalidad del enjuiciamiento con miras a establecer, más allá de toda duda, la culpabilidad del acusado. Dado que la defensa puede invocar el derecho de los piratas a acceder a la justicia y a tener un juicio justo, la penalización de la intención de cometer el delito (*mens rea*) y la posibilidad de que se hayan cometido múltiples delitos en relación con el delito principal de piratería, la preparación, la participación, la complicidad y la tentativa son actos punibles. La intervención de las fuerzas navales en la persecución de los piratas y la regularidad o irregularidad de la presencia de personal de empresas de seguridad privadas a bordo de buques mercantes con el fin de escoltarlos hasta el puerto de destino son cuestiones que toman en consideración los jueces que conocen de casos de piratería. Cuando se producen dos delitos —piratería y robo a mano armada en el mar— en alta mar, el juez tiende a castigar el delito de piratería con arreglo al Código Penal. También toma en consideración las circunstancias agravantes y la posibilidad de reducir la pena para tener en cuenta aspectos humanitarios, intelectuales y culturales de la persona acusada de piratería. Así, los jueces han podido conmutar la pena de muerte por la reclusión a perpetuidad en algunos casos, sin duda en aplicación del principio según el cual la venganza y el castigo tienen su medida⁶⁵⁰.

⁶⁵⁰ D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (véase la nota 7 *supra*), pág. 13.

317. La cuestión de la jurisdicción universal se ha planteado a menudo durante los procedimientos contra piratas. De hecho, la práctica judicial al respecto pone de manifiesto que las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar pueden ser la base de la competencia del juez nacional, incluso en ausencia de legislación en el derecho interno, siempre que el Estado demandante sea parte en la Convención.

318. Algunos jueces nacionales han considerado que la piratería es una vulneración de una norma de *ius cogens* (Colombia, Estados Unidos y Seychelles) y un delito imprescriptible. Han interpretado el concepto de piratería en un sentido amplio y castigado, además de la piratería como tal, cualquier otro delito vinculado o relacionado con la piratería. En ese caso, los jueces han aplicado el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o el Código Penal del Estado demandante.

319. Por último, el análisis de la práctica general de los Estados desde una perspectiva regional en África, Asia, América y el Caribe, Europa y Oceanía ha llevado al Relator Especial a la conclusión de que el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que define la piratería, refleja en gran medida el derecho internacional consuetudinario al que se remiten varios Estados partes en la Convención al definir ese delito. Sin embargo, se ha observado que, en algunos aspectos, esa práctica de establecimiento de una definición sigue adoleciendo de falta de uniformidad, a pesar de que existe una voluntad común entre los Estados de prevenir y reprimir la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Por último, las resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad en el marco de la lucha contra la piratería en Somalia parecen ser respuestas puntuales sin intención de acabar de manera duradera con los delitos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar. Los tres proyectos de artículo que figuran en el presente informe versan sobre el ámbito de aplicación, la definición de piratería y la definición de robo a mano armada en el mar.

VIII. Proyectos de artículo

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente proyecto de artículos se aplica a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar de conformidad con el derecho internacional, la práctica legislativa, judicial y ejecutiva de los Estados, y las prácticas regionales y subregionales.

Artículo 2

Definición de piratería

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

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

- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en los apartados a) o b) o facilitarlos intencionalmente;
- d) Cualquier otro acto ilegal cometido en el mar o desde tierra que se considere piratería con arreglo al derecho nacional e internacional.

Artículo 3

Definición de robo a mano armada en el mar

Constituye robo a mano armada en el mar contra un buque cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación o amenaza de depredación, que no sea un acto de piratería, cometidos con un propósito personal contra un buque o contra personas o bienes a bordo de él en las aguas interiores, las aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado;
- b) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado anterior o facilitarlos intencionalmente;
- c) Cualquier otro acto ilegal cometido en el mar o desde tierra que se considere robo a mano armada en el mar con arreglo al derecho nacional e internacional.