



Asamblea General

Distr. general
21 de marzo de 2025
Español
Original: francés

Comisión de Derecho Internacional

76º período de sesiones

Ginebra, 14 de abril a 30 de mayo y

30 de junio a 31 de julio de 2025

Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar

Nota de Louis Savadogo, Relator Especial*

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
A. Inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión	3
B. Marcha de los trabajos de la Comisión sobre el tema	3
C. Objeto de la nota	4
I. Cuestiones preliminares	4
A. Labor del Instituto de Derecho Internacional en materia de piratería	4
B. Cuestiones que podrían abordarse en el marco del tema	5
1. El embarque de personal de protección armada a bordo de buques mercantes	5
2. Los instrumentos jurídicos de cooperación internacional en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar	7
3. Los instrumentos jurídicos de la cooperación regional	8
4. Enjuiciamiento y jurisdicción competente	16
5. Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente	19
6. Metodología	20
II. Delimitación del tema y resultado de la labor de la Comisión	21
III. Propuesta de calendario de trabajo	22
Anexos	
Documentos.....	23
I. Instrumentos jurídicos multilaterales	23

* El Relator Especial agradece efusivamente al profesor A. Sall su atenta lectura de la versión inicial de la nota y sus valiosos comentarios.



II.	Instrumentos jurídicos bilaterales y regionales	24
A.	Protección y seguridad marítimas contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	24
B.	Cooperación judicial.....	25
C.	Estatutos jurídicos de las fuerzas navales internacionales	27
III.	Leyes y reglamentos de los Estados	28
IV.	Actos unilaterales de los Estados y de la Unión Europea que regulan el embarque de personal de protección armada a bordo de buques mercantes	46
V.	Jurisprudencia	48
A.	Laudos arbitrales (interestatales)	48
B.	Sentencias del Tribunal Europeo de Derechos Humanos	49
C.	Jurisprudencia interna	49

Introducción

A. Inclusión del tema en el programa de trabajo de la Comisión

1. En 2019, en su 71^{er} período de sesiones, la Comisión de Derecho Internacional decidió incluir el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar” en su programa de trabajo a largo plazo¹. En el anexo III del informe sobre la labor realizada por la Comisión en ese período de sesiones figura una nota en la que se expone la estructura general y la sinopsis del tema².

2. En su resolución 74/186, de 18 de diciembre de 2019, la Asamblea General tomó nota de la decisión de la Comisión. En 2022, en su 73^{er} período de sesiones, la Comisión decidió incluir en su programa de trabajo el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar” y nombrar al Sr. Yacouba Cissé Relator Especial para el tema³.

B. Marcha de los trabajos de la Comisión sobre el tema

3. En su 73^{er} período de sesiones, la Comisión pidió a la Secretaría que elaborase un estudio en el que se trataran, entre otras, las siguientes cuestiones:

a) los elementos de trabajos anteriores de la Comisión que pudieran ser particularmente útiles para examinar en profundidad el tema y las posiciones jurídicas de los Estados al respecto;

b) la doctrina relativa a las definiciones de piratería y de robo a mano armada en el mar;

c) las resoluciones pertinentes de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad⁴.

4. En su 73^{er} período de sesiones, la Comisión también aprobó la recomendación del Relator Especial de que la Secretaría se pusiera en contacto con las organizaciones internacionales pertinentes a fin de obtener documentación y recabar sus opiniones sobre las siguientes cuestiones:

a) la legislación, la jurisprudencia y la práctica de los Estados en materia de piratería y robo a mano armada en el mar, en particular las relativas a la aplicación de los artículos 100 a 107 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁵;

b) los acuerdos internacionales que regulan la extradición de las personas enjuiciadas o condenadas por estos delitos;

c) el papel de las organizaciones internacionales, subregionales, regionales y mundiales competentes en la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar⁶.

5. En 2023, en el 74^o período de sesiones de la Comisión, el Relator Especial presentó su primer informe, en el que exponía los factores socioeconómicos que habían contribuido a la aparición del fenómeno de la piratería y el robo a mano armada en el mar⁷ y destacaba el papel del derecho convencional y consuetudinario, así como de las leyes y regulaciones nacionales, en los mecanismos de represión. Además, la Comisión tuvo ante sí un memorando redactado por la Secretaría⁸, que incluía elementos relevantes extraídos de

¹ *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, 2019, vol. II (segunda parte), pág. 254, párr. 290.

² *Ibid.*, pág. 274 y ss.

³ [A/77/10](#), pág. 374, párr. 239.

⁴ *Ibid.*, párr. 243.

⁵ 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. 371.

⁶ [A/77/10](#), págs. 374 y 375, párr. 244.

⁷ [A/CN.4/758](#).

⁸ [A/CN.4/757](#).

trabajos anteriores de la Comisión. En él se informaba sobre la labor normativa del Consejo de Seguridad y la Asamblea General y se describían las posiciones jurídicas de los Estados en relación con los delitos tratados. La Comisión examinó en profundidad estos documentos e intercambió puntos de vista sobre el futuro programa de trabajo. A continuación, remitió al Comité de Redacción los proyectos de artículo 1, 2 y 3, que figuraban en el primer informe. Estos textos fueron aprobados provisionalmente.

6. En 2024, en el 75º período de sesiones de la Comisión, el Relator Especial presentó su segundo informe sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar⁹, en el que examinaba las prácticas internacionales y los acuerdos celebrados en el ámbito local o regional por dos o más Estados. Paralelamente, la Secretaría elaboró un memorando sobre la doctrina relativa a las definiciones de piratería y de robo a mano armada en el mar¹⁰. Tras un exhaustivo intercambio de puntos de vista, la Comisión remitió los proyectos de artículo 4, 5, 6 y 7, que figuraban en el segundo informe, al Comité de Redacción, que aprobó provisionalmente el proyecto de artículo 4¹¹.

7. En la 3701ª sesión, celebrada el 2 de agosto de 2024, tras la dimisión del Sr. Cissé, la Comisión designó al Sr. Louis Savadogo Relator Especial para el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar”¹². Se encomendó al nuevo Relator Especial la tarea de elaborar, con miras a su examen durante el 76º período de sesiones, una nota en la que se expondrían las normas y los mecanismos que rigen el tema, así como un calendario para la presentación de futuros informes. Habida cuenta de los progresos realizados en la investigación, el actual Relator Especial no puede sino reconocer lo mucho que debe a su predecesor, el Sr. Cissé, así como a la Secretaría, por sus inestimables estudios.

C. Objeto de la nota

8. La presente nota tiene por objeto proporcionar material de reflexión a los miembros de un Grupo de Trabajo (de composición abierta). Sin contener ningún análisis de fondo, indica las cuestiones jurídicas que, en opinión del Relator Especial, podrían constituir los principales ejes del estudio. También esboza orientaciones generales basadas en los principios fundamentales del tema y directrices metodológicas dirigidas a los miembros del Grupo de Trabajo para enmarcar su labor y determinar al mismo tiempo los principales aspectos del tema.

9. El Relator Especial agradecería enormemente a los miembros del Grupo de Trabajo y a los demás miembros de la Comisión que formularan observaciones sobre las cuestiones tratadas y la metodología utilizada. Sus opiniones contribuirán en gran medida a la calidad del estudio del tema.

I. Cuestiones preliminares

10. Conviene tratar algunas cuestiones preliminares antes de definir el alcance del tema y hacer propuestas acerca de la organización de los trabajos, que el Relator Especial ha articulado en torno a los cinco principales aspectos del tema. Además, ha elaborado un calendario para la presentación de los correspondientes informes (véase el capítulo III *infra*). Se abordarán cuestiones de forma y contenido, sustantivas y de procedimiento.

A. Labor del Instituto de Derecho Internacional en materia de piratería

11. Entre las instituciones académicas que se dedican al estudio del derecho internacional, el Instituto de Derecho Internacional dedicó un informe a los problemas actuales de la

⁹ A/CN.4/770.

¹⁰ A/CN.4/767.

¹¹ A/CN.4/L.1000.

¹² A/79/10, párr. 82.

piratería en su período de sesiones celebrado en 2023 en Angers. Los trabajos del Instituto condujeron a la aprobación de una resolución sobre el tema. El informe y los diez artículos de la resolución podrían ser de gran utilidad para la labor de la Comisión.

B. Cuestiones que podrían abordarse en el marco del tema

12. A la luz de su investigación preliminar, el Relator Especial propone que se examinen las cuestiones tratadas en esta sección. Si bien ello ha de hacerse partiendo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Relator Especial no puede sino constatar que ese texto presenta ciertas lagunas en lo relativo al tema. Dadas sus limitaciones y carencias, así como la necesidad de adaptarlo a las nuevas realidades, en la presente nota se estudia ampliamente la normativa que rige la materia, cuyas complejas disposiciones se derivan de diversos instrumentos jurídicos nacionales e internacionales, ya sean tratados o acuerdos. El Relator Especial no aspira a tratar todas las cuestiones que abarca el campo de estudio, sino que se limitará a examinar aquellas que, a su juicio, son más pertinentes y actuales. Las soluciones propuestas no deben menoscabar la libertad de la navegación.

1. El embarque de personal de protección armada a bordo de buques mercantes

13. Aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no contempla este dispositivo, no puede obviarse que desempeña una función esencial en la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Se ha desarrollado una normativa en este ámbito principalmente por la persistencia de esos delitos y la falta de las respuestas existentes, que han llevado a algunos Estados a embarcar personal de protección armada a bordo de buques mercantes que enarbolan su pabellón. Esta cuestión se trata en varios instrumentos jurídicos de la Organización Marítima Internacional (OMI)¹³, así como en acuerdos regionales¹⁴ y en actos jurídicos de la Unión Europea¹⁵, que en cierta medida compensan las lagunas de la Convención.

¹³ Véanse, en relación con la OMI, “Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”, MSC.1/Circ.1443, 25 de mayo de 2012; “Recomendaciones provisionales para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”, MSC.1/Circ.1408, 16 de septiembre de 2011; “Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”, MSC.1/Circ.1406/Rev.2, 25 de mayo de 2012; “Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”, MSC./Circ.1405/Rev.2, 25 de mayo de 2012; y “Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques”, MSC-FAL.1/Circ.2, 22 de septiembre de 2011.

¹⁴ Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (Tokio, 11 de noviembre de 2004), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2398, núm. 43302, pág. 199, art. 16 (Medidas de protección para buques); 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 (Yaundé, 25 de junio de 2013) [en https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf], art. 9 (Oficiales embarcados); y Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Yeda, 12 de enero de 2017) [en <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>], art. 9 (Oficiales embarcados).

¹⁵ Decisión (PESC) 2024/1059 del Consejo, de 4 de abril de 2024, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a una operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la seguridad marítima en el océano Índico occidental y en el mar Rojo (EUNAVFOR Atalanta), *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, 5 de abril de 2024, en cuyo artículo 2 a) modificado se prevé la presencia a bordo de los buques del Programa Mundial de Alimentos de elementos armados de EUNAVFOR Atalanta, *Diario Oficial de la Unión Europea*.

14. A partir de estos instrumentos, esa actuación se regula en mayor o menor medida en leyes y regulaciones que contienen disposiciones de gran valor, por estar basadas en la labor normativa de la organización internacional competente. El Relator Especial señala 36 actos unilaterales de Estados y de la Unión Europea (véase el anexo, secc. IV) en los que se aborda esta cuestión particularmente importante, los cuales pueden dividirse en dos tipos. Al analizar los imprecisos datos que se desprenden de la práctica sobre la utilización de personal de protección, se constata en primer lugar el embarque de agentes del orden del Estado a bordo de buques mercantes (*shipriders*)¹⁶. Un caso distinto es el del embarque de destacamentos de las fuerzas públicas (unidades policiales o militares) o bien de personal privado de protección armada (PPPA), que merece un cuidadoso examen. Como se verá, la actuación de estos agentes, que operan en zonas de alto riesgo, en ocasiones pasa de guiarse por una lógica preventiva a tener un enfoque coercitivo. Además, plantea cuestiones jurídicas que pueden analizarse desde dos ángulos:

a) Desde el punto de vista del derecho de paso inocente de los buques mercantes a bordo de los cuales ha embarcado personal de protección armada. A este respecto, cabe preguntarse si el paso deja de ser inocente por la presencia de dicho personal¹⁷. A fin de soslayar la falta de claridad de la normativa a ese respecto, en ocasiones las armas se guardan en “armerías flotantes” antes del paso¹⁸;

b) Desde la óptica del “estatuto y competencias” del personal de protección armada, fórmula general empleada para referirse a una serie de cuestiones conexas como el uso de la fuerza, el apresamiento del buque y la detención de las personas sospechosas de piratería o robo a mano armada, las relaciones entre el capitán del buque y el personal de protección armada o incluso la rendición de cuentas. Es preferible tratar más adelante las normas relativas a la rendición de cuentas, ya que resultaría prematuro hacerlo en esta fase de los trabajos (véase la sección B.5 *infra*).

15. En el estado actual del derecho, los artículos sobre la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos, aprobados por la Comisión en 2001, en particular los artículos 4 (Comportamiento de los órganos del Estado) y 5 (Comportamiento de una persona o entidad que ejerce atribuciones del poder público)¹⁹, podrían arrojar luz sobre los debates a los que se prestan estas cuestiones. También podría hacerse referencia al derecho basado en las reglas y principios del Documento de Montreux²⁰ y las normas del Código de Conducta Internacional para Proveedores de Servicios de Seguridad Privada²¹. Ciertamente, es razonable pensar que los militares o los agentes de policía embarcados en buques mercantes, al ser funcionarios del Estado, gozan de las inmunidades vinculadas a sus funciones. Así se desprende del laudo dictado en el arbitraje del *Incidente Enrica Lexie*²².

16. La información sobre práctica internacional en este ámbito es demasiado fragmentaria como para que se puedan extraer conclusiones generales.

¹⁶ Resolución 1851(2008) del Consejo de Seguridad, de 16 de diciembre de 2008, párr. 3; véase también Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Delincuencia marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal*, 3ª ed. (publicación de las Naciones Unidas, 2020), en particular el capítulo 16 (Operaciones integradas de seguridad marítima (funcionarios embarcados en calidad de observadores (*shipriders*) y destacamentos de agentes de la ley)), pág. 207.

¹⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 19.

¹⁸ Véase Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Summary of Laws Regulating Floating Armouries and their operations. Annex A to Maritime Crime: A manual for Criminal Justice Practitioners* (publicación de las Naciones Unidas, 2020).

¹⁹ *Anuario... 2001*, vol. II (segunda parte) y corrección, pág. 26.

²⁰ Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados (Montreux, 17 de septiembre de 2008), en <https://www.montreuxdocument.org/pdf/document/es.pdf>.

²¹ Firmado el 9 de noviembre de 2010 por 60 empresas de seguridad privada que se comprometieron a respetar los derechos humanos y el derecho humanitario en el ejercicio de sus actividades. Puede consultarse en https://icoca.ch/wp-content/uploads/2020/07/icoc_spanish3.pdf.

²² Corte Permanente de Arbitraje, *The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India)*, caso núm. 2015-28, laudo de 21 de mayo de 2020, párrs. 855 y 873.

2. Los instrumentos jurídicos de cooperación internacional en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar

17. En alta mar, existen competencias policiales de larga data reconocidas por todos los Estados, respecto de determinados actos ilícitos cometidos con un propósito personal por particulares que actúan a título privado, cuando se considera que constituyen una amenaza para la comunidad internacional. Así sucede en el caso de los actos de piratería contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.

18. El desarrollo de las normas existentes debe mucho a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que destaca en el corpus normativo. No obstante, por relevante que sea, no se pudo afirmar que este texto defina por sí solo el derecho aplicable. La obligación de cooperar en la represión de la piratería, que es una norma consuetudinaria clásica, fue codificada por la Convención sobre la Alta Mar de 1958 (art. 14)²³ y posteriormente por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (art. 100). No obstante, en ellas solo se pusieron los cimientos de una construcción que se desarrollaría plenamente con posterioridad. En estos textos, que pueden considerarse rudimentarios, desempeñan un papel fundamental las consideraciones teleológicas u orientadas a los objetivos.

19. Son dignos de mención, dado que están marcados por un fuerte espíritu de cooperación, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima²⁴ y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental²⁵, aprobados bajo los auspicios de la OMI. En el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima²⁶ se amplía el abanico de delitos tipificados en la Convención de 1988. La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional²⁷ da plena expresión a la represión de los delitos objeto del presente estudio.

20. Aunque la normativa regula fundamentalmente la situación en la alta mar, las nuevas realidades exigen incluir también otras zonas marítimas. ¿Acaso hay que subrayar los inconvenientes derivados del hecho de que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no se haga referencia al “robo a mano armada”, delito desconocido en el momento de su aprobación? Debido a las limitaciones del texto, a la antigüedad de los principios consuetudinarios aplicables y a su falta de adaptación a la nueva realidad, se imponía una evolución normativa. Así, ante esos hechos, se ha intentado introducir una regulación general que subsane el vacío legal y proteja el orden público internacional a partir de una serie de resoluciones que ha ido aprobando el Consejo de Seguridad, en las que se combinan “piratería y robo a mano armada” en una única fórmula. Las nuevas normas son sumamente innovadoras, ya que amplían el ámbito de aplicación material y espacial de la represión, que pasa a poder llevarse a cabo en el mar territorial o incluso en tierra, con el consentimiento del Estado ribereño.

21. Las normas, regulaciones y procedimientos de la OMI, mucho más elaborados, desempeñan un papel importante en este ámbito²⁸. Las normas prescriptivas dirigidas a los

²³ Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 29 de abril de 1958), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, núm. 6465, pág. 115.

²⁴ 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.

²⁵ Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Roma, 10 de marzo de 1988), *ibid.*

²⁶ Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Londres, 14 de octubre de 2005), Naciones Unidas, *Treaty Series*, núm. 29004 (número de volumen por determinar). Se puede consultar en <https://treaties.un.org>.

²⁷ Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Nueva York, 15 de noviembre de 2000), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2225, núm. 39574, pág. 374.

²⁸ Organización Marítima Internacional, *Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para la Organización Marítima Internacional*, LEG/MISC.8, 30 de enero de 2014, págs. 54 a 60.

Estados determinan sus respectivas conductas. Lo mismo cabe decir de las resoluciones del Consejo de Seguridad y de la Asamblea General, así como de las recomendaciones de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), en particular las de su célula especializada en piratería marítima. Las obligaciones así establecidas pueden servir de marco para un conjunto de medidas adoptadas a escala regional, que merece la pena analizar.

3. Los instrumentos jurídicos de la cooperación regional

22. Además de los mecanismos mencionados, en los últimos años han proliferado los acuerdos de “cooperación regional en materia de represión”, que conforman un corpus de normas funcionales dictadas en aras de la seguridad marítima. Al examinar esta cuestión, conviene empezar por aclarar el uso del adjetivo “regional” para calificar esos textos. El Capítulo VIII de la Carta de las Naciones Unidas trata de los acuerdos regionales, pero no los define. Algo similar sucede con las numerosas referencias a “acuerdos” y “arreglos” “subregionales o regionales” en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La doctrina distingue entre “regionalismo geográfico”, basado en la contigüidad o proximidad geográfica, “regionalismo categorial” o reivindicativo y “regionalismo funcional”²⁹. El “regionalismo funcional” es el más pertinente para el tema en la medida en que aspira a regular una actividad específica en una zona marítima delimitada, que puede abarcar varias regiones geográficas. Desde este punto de vista, la relación de solidaridad física es uno de los aspectos del regionalismo y de su marco jurídico. En este contexto de “regionalismo funcional”, el Relator Especial presenta los principales instrumentos jurídicos relativos a la cooperación en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, con el fin de explicar sus características fundamentales. Es la cooperación estrecha y continua a escala regional, es decir, la actuación conjunta con medidas coordinadas, lo que permite a los Estados prevenir y reprimir eficazmente estos delitos³⁰. Esa necesidad de eficacia ha dado lugar a un desarrollo técnico muy avanzado de las normas de derecho. Las obligaciones mutuas establecidas en dichas normas son obligaciones jurídicas expresadas en forma de obligaciones de comportamiento —en este caso, la obligación de cooperar— de carácter vago y general, que exigen a las partes esforzarse para alcanzar determinados objetivos³¹. En los últimos años se han multiplicado los procedimientos y acuerdos institucionales a este respecto, cuyo análisis permitirá identificar los textos para después examinar su contenido.

a) Identificación de los textos

23. En esta sección se trata de indicar los instrumentos jurídicos pertinentes, dejando de lado por el momento la cuestión de su coherencia. Si bien muchos de ellos tienen un carácter demasiado específico como para que se pueda deducir una práctica general o la existencia de una costumbre regional o local, muchos otros tienen disposiciones similares que permiten considerar que reflejan tendencias recientes del derecho internacional y, más concretamente, del derecho del mar. Este corpus normativo está constituido por tratados y acuerdos locales o regionales jurídicamente no vinculantes (códigos) o con escaso carácter vinculante, elaborados bajo los auspicios de la OMI. Los ejemplos más notables se dan en África. En cuanto a su contenido, se opta de manera preferente por instrumentos que se ocupan principalmente de la “piratería” o los actos de “piratería y robo a mano armada”. Otra categoría está formada por las disposiciones del código marítimo de un mecanismo regional

²⁹ Jean-Pierre Quéneudec, “Les tendances régionales dans le droit de la mer”, en Société française pour le droit international, *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain, colloque de Bordeaux* (París, Pedone, 1977), págs. 257 a 262; y Louis Dubouis, “Les rapports du droit régional et du droit universel”, *ibid.*, págs. 263 a 287.

³⁰ Véase el proyecto de convención sobre la piratería elaborado por la Facultad de Derecho de Harvard, suplemento del *American Journal of International Law*, vol. 26 (1932), págs. 739 a 886; véase también Tullio Scovazzi y Tullio Treves, “Piracy, present problems”, Instituto de Derecho Internacional, *Yearbook* (período de sesiones de Angers, 2023), págs. 155 a 238.

³¹ *Certain Questions of Mutual Assistance in Criminal Matters (Djibouti v. France)*, fallo, *I.C.J. Reports* 2008, págs. 177 y ss., en especial pág. 216, párr. 104.

de integración³². Por último, no es infrecuente encontrar textos con un objetivo más general de cooperación en materia de seguridad marítima o de represión del terrorismo, que abordan el presente tema desde distintos ángulos. Las obligaciones que establecen son más o menos concretas o vinculantes. Una vez sentadas estas bases, procede examinar el contenido de las normas, cuyas expresiones jurídicas recientes parecen indicar que son más eficaces que en el pasado.

b) Contenido sustantivo

24. El laudo dictado en el caso relativo al *Incidente “Enrica Lexie”* es una referencia fundamental para aclarar el tema³³. En el párrafo 722 se afirma que el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no establece ni la forma ni las modalidades en que los Estados deben cumplir su deber de cooperar. En el párrafo 723, el tribunal de arbitraje observa que dicho deber no entraña necesariamente la obligación de juzgar a los piratas, sino que puede exigir al Estado que prevea en su legislación nacional leyes y regulaciones en materia de extradición de piratas y asistencia judicial recíproca o que celebre acuerdos bilaterales o multilaterales o arreglos para facilitar la cooperación. Si bien esta interpretación es correcta, es incompleta. El análisis de los instrumentos jurídicos regionales revela la existencia de varios modos de cooperación en este ámbito, que incluyen actos tanto normativos como operacionales. A este respecto, hay cinco mecanismos complementarios que canalizan el comportamiento de los Estados.

i) Competencias policiales en las zonas marítimas que forman parte del territorio de un tercer Estado

25. Cabe señalar que el derecho de persecución ejercido por un tercer Estado en zonas soberanas con el fin de reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar se inspira en disposiciones que tienen un espíritu innovador. Este derecho, de carácter consuetudinario, está codificado en el artículo 111 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que en esencia reproduce el artículo 23 de la Convención sobre la Alta Mar. Se inicia en alta mar y cesa en el momento en que el buque entra en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. Ahí acaban las reminiscencias del pasado. El derecho de persecución, que no existe en el territorio terrestre o marítimo de otro Estado, se ha ampliado en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (art. 4). En este sentido, también es pertinente el artículo VI del Tratado de Niue sobre Vigilancia Pesquera y Aplicación de la Ley en la Región del Pacífico Meridional³⁴. Destaca asimismo la resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad que, sin apartarse de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, autoriza a terceros Estados a “entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar en caso de piratería de conformidad con las disposiciones pertinentes del derecho internacional”³⁵. Esta disposición se aclaró y desarrolló en la

³² Comunidad Económica y Monetaria de África Central, *Código comunitario de la marina mercante* (22 de julio de 2012), libro VIII (Contenciosos en materia de delitos marítimos), cap. XV (Actos ilícitos en el mar), sec. II (Actos de piratería).

³³ Corte Permanente de Arbitraje, *The “Enrica Lexie” Incident* (véase la nota 22 *supra*), párrs. 722 y 723.

³⁴ Tratado de Niue sobre Vigilancia Pesquera y Aplicación de la Ley en la Región del Pacífico Meridional (9 de julio de 1992), art. VI. Puede consultarse en <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mul5116.pdf>.

³⁵ Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad, de 2 de junio de 2008, párr. 7. Véase también Tullio Treves, “Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia”, *European Journal of International Law*, vol. 20, núm. 2 (abril de 2009), págs. 399 a 414; M. Vællekel, “La piraterie entre Charte et Convention: à propos de la résolution 1816 du Conseil de Sécurité”, *Annuaire du droit de la mer*, vol. 12 (2007), págs. 479 a 500; Douglas Guilfoyle, “Piracy off Somalia: UN Security Council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 57 (2008), págs. 690 a 699; Jane. G. Dalton, J. Ashley Roach y John Daley, “Introductory note to United Nations Security Council: piracy and armed robbery at sea—Resolutions 1816, 1846 & 1851”, *International Legal Materials*, vol. 48, núm. 1 (2009), págs. 129 a 142; y James Kraka y Brian Wilson, “Piracy repression, partnering and the law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 40, núm. 1 (2009), págs. 43 a 58.

resolución 2383 (2017) del Consejo de Seguridad, así como en los estatutos de la operación Atalanta de la Unión Europea, cuyo ámbito de acción abarca las “aguas territoriales de terceros Estados” o “sus aguas interiores”. Si bien la práctica no está muy clara, puede decirse que se orienta hacia las “operaciones en el territorio, el espacio aéreo o las aguas de un Estado parte” llevadas a cabo por terceros Estados, siempre con el consentimiento del Estado limítrofe³⁶. Los términos “territorio” y “aguas” podrían incluir el territorio terrestre. Así se pone particularmente de manifiesto en los casos en que “un medio [puede] ejecutar un acto de policía en un sector extranjero, como si fuera un medio del Estado parte de ese sector”³⁷. Una lectura atenta de estos textos permite constatar que se les reconocen a otros Estados competencias para reprimir la piratería³⁸ “en el mar territorial y en el espacio aéreo”³⁹.

26. El examen de las tendencias recientes del derecho lleva a dos conclusiones. Por un lado, sus disposiciones establecen excepciones a la jurisdicción del Estado del pabellón y a la jurisdicción exclusiva del Estado ribereño en un espacio marítimo sometido a su soberanía. Además, permiten que terceros Estados cumplan funciones que deberían haber desempeñado autoridades territoriales fallidas. Para responder a nuevas necesidades, se ha abierto una brecha en las concepciones clásicas del “derecho de persecución”. El artículo 7 del proyecto de convención sobre la piratería elaborado en 1932 bajo los auspicios de la Facultad de Derecho de Harvard es un precursor universal.

27. Este constructo jurídico plantea una cuestión fundamental sobre los efectos de las tendencias recientes del derecho de persecución. ¿Pueden deducirse las premisas de una norma consuetudinaria en ciernes? Parece difícil constatar una costumbre y la práctica que esta entraña en un ámbito en que el consentimiento apenas se extiende más allá de los Estados interesados. Sobre la base de esta constatación, el Consejo de Seguridad tuvo cuidado de precisar que la autorización otorgada “no se considerará precedente del derecho internacional consuetudinario”⁴⁰. Podría plantearse otro problema en relación con la persecución iniciada por un buque mercante con personal de protección armada a bordo, a saber, si le es aplicable, *mutatis mutandis*, el artículo 111 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que, como es bien sabido, codifica un derecho “ejercido por buques de guerra o aeronaves militares”.

ii) *Cooperación operacional: despliegue de fuerzas navales internacionales*

28. El despliegue de fuerzas navales internacionales se combina con el ejercicio de competencias policiales en alta mar por parte de los propios Estados. A veces adopta la forma de una acción operacional coercitiva llevada a cabo por fuerzas navales y aéreas internacionales. Ejemplo de ello es el Memorando de Entendimiento relativo al Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Servicios de Guardacostas en África Occidental y Central, con arreglo al cual ese mecanismo tiene “la misión de permitir que las partes promuevan y realicen esfuerzos conjuntos en lo tocante a sus actividades marítimas, en particular las dedicadas a la protección de la vida humana, la ejecución de las leyes, la mejora de la seguridad y la protección del medio ambiente” (art. 7). Los Estados partes cooperan “para el mantenimiento y el respeto del orden público en el mar, comprendiendo la prevención de la piratería” (art. 54). Los medios móviles de la Red incluyen buques y

³⁶ Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM (4 de julio de 2008), art. 4, *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68, págs. 21 y ss., en especial pág. 24.

³⁷ Memorando de Entendimiento relativo al Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Servicios de Guardacostas en África Occidental y Central (Dakar, 31 de julio de 2008), art. 24, *ibid.*, págs. 49 y ss., en especial pág. 62.

³⁸ Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén, art. 5, párr. 5; y 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), art. 6, párr. 3.

³⁹ Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén, art. 6, párr. 2; y 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, art. 7, párr. 2.

⁴⁰ Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 9.

aeronaves que “tienen los mismos colores y marcas distintivas [...]”. Análogas características distintivas aparecen en el logo y en el emblema de la Red” (art. 15). Lejos de derogar el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativo a la nacionalidad de los buques, el Memorando establece que “[c]ada buque perteneciente a la Red enarbola el pabellón del Estado parte al que ha sido afectado” (art. 16). Leídas conjuntamente, estas disposiciones no son enormemente precisas, dado que indican cuál es el sentido o el alcance del uso de “colores”, “marcas distintivas” y un “logo” en buques y aeronaves ya matriculados en un Estado. Por lo que se refiere al despliegue de una fuerza naval internacional, el ejemplo más llamativo es la EUNAVFOR Somalia – Operación Atalanta de la Unión Europea⁴¹.

29. También es sumamente relevante la operación llevada a cabo por la Unión Europea sobre la base de la decisión (PESC) 2024/583 del Consejo, de 8 de febrero de 2024, relativa a una operación de seguridad marítima de la Unión Europea para salvaguardar la libertad de navegación en el contexto de la crisis del mar Rojo (EUNAVFOR ASPIDES)⁴². La zona de operaciones de la flotilla EUNAVFOR ASPIDES abarca los estrechos de Bab el-Mandeb y Ormuz, así como aguas internacionales del mar Rojo, el golfo de Adén, el mar Árabe, el golfo de Omán y el golfo Pérsico⁴³. Otro ejemplo de despliegue de fuerzas navales internacionales es el Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM, cuyos artículos 6 y 7 prevén la puesta en marcha de una operación naval. También se ven esos dispositivos en las operaciones Allied Protector y Ocean Shield, de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), así como en las Fuerzas Combinadas de Operaciones 150, 151 y 152 de las Fuerzas Marítimas Combinadas⁴⁴. A esta práctica, ya de por sí muy significativa, hay que sumar las operaciones específicas de algunos Estados, que actúan en cooperación con el Gobierno Federal de Transición de Somalia y otros Estados, con arreglo a acuerdos operacionales⁴⁵. A falta de información suficiente, no es posible examinar el fundamento jurídico de esas operaciones más allá de lo que puede apreciarse superficialmente.

30. En todo caso, solo pueden ejercer competencias policiales en el mar los “[b]uques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería”⁴⁶, que ejercen funciones de vigilancia y son responsables de aplicar y hacer cumplir las medidas de control y coerción necesarias para asegurar el respeto de las normas internacionales, así como de las leyes y regulaciones. Estos no son los únicos efectos de las competencias policiales. Estas medidas pueden adoptarse en nombre del Estado del pabellón o del Estado ribereño, si este está de acuerdo.

⁴¹ 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, 12 de noviembre de 2008, pág. 33; y decisión (PESC) 2024/1059 del Consejo, de 4 de abril de 2024, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a una operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la seguridad marítima en el océano Índico occidental y en el mar Rojo (EUNAVFOR Atalanta), *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, 5 de abril de 2024.

⁴² *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, 12 de febrero de 2024.

⁴³ *Ibid.*, art. 1.

⁴⁴ La Fuerza Combinada de Operaciones 150 fue la primera fuerza naval multinacional que contribuyó a la lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia. Estuvo operativa desde finales de 2008 hasta el 11 de enero de 2009, bajo el mando rotatorio de los Estados Unidos, Dinamarca y Alemania, y se centró en operaciones de lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia. El 22 de enero de 2009 la sustituyó la Fuerza Combinada de Operaciones 151, puesta en marcha por los Estados Unidos para llevar a cabo operaciones de lucha contra la piratería en el golfo de Adén y sus inmediaciones, el mar de Omán y el océano Índico. A diferencia de otras fuerzas multinacionales, no tiene límites geográficos en el desempeño de su misión. Está concebida como una estructura internacional especializada, que combina fuerzas militares, intercambio de información y patrullas coordinadas.

⁴⁵ Informe del Secretario General sobre la situación con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia (S/2021/920), anexo I.

⁴⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 107.

31. En general, los buques de las fuerzas navales internacionales enarbolan dos pabellones, el del Estado de matrícula y el de la organización internacional a cuyo servicio operan. Cabe preguntarse en qué se basa este procedimiento y si se trata de una aplicación práctica del artículo 93 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se refiere a los “[b]uques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica”. De conformidad con su artículo 92, párrafo 1, “[l]os buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y [...] estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado”. Esto plantea una cuestión importante, a saber, cuáles son los efectos del doble pabellón en relación con el criterio del vínculo efectivo o sustancial. Esta cuestión sigue suscitando un persistente debate que exige un examen detenido.

32. Las operaciones navales, necesarias para mantener el orden público en el mar, también están condicionadas por otro factor: el uso de la coerción. Los principios establecidos por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en relación con las actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales en el mar pueden ser aplicables en el contexto del tema. El Tribunal ha dictaminado que no existe una prohibición general de uso de la fuerza en las actividades policiales en el mar. No obstante, como estableció en la causa *M/V “SAIGA”* (núm. 2), este debe evitarse en la medida de lo posible y, cuando sea inevitable, no debe ir más allá de lo razonable y necesario dadas las circunstancias⁴⁷. Varias instancias internacionales ya se habían manifestado con contundencia en este sentido en las causas *S.S. “I’m Alone”*⁴⁸ y *Red Crusader*⁴⁹. En el *Laudo en el arbitraje relativo a la delimitación de la frontera marítima entre Guyana y Suriname*, el tribunal arbitral reiteró con vehemencia estos requisitos⁵⁰. Puede encontrarse una formulación similar de ese principio en el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (art. 8 bis, párr. 9). Con el mismo espíritu, el Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM establece que el uso de la fuerza debe ser “[e]strictamente conforme a las leyes y políticas aplicables” (art. 14, párr. 1 b)). La decisión (PESC) 2024/583 del Consejo, de 8 de febrero de 2024, relativa a una operación de seguridad marítima de la Unión Europea para salvaguardar la libertad de navegación en el contexto de la crisis del mar Rojo (EUNAVFOR ASPIDES), es mucho más original, ya que exige el respeto de los “principios de necesidad y proporcionalidad” en el uso de la fuerza (art. 1, párr. 5 c)). Es razonable concluir que se trata de la aplicación de principios que emanan de la jurisprudencia.

iii) Actos unilaterales de los Estados y aplicación de las normas convencionales

33. En las cuestiones que se examinan a continuación, se combinan los aspectos unilateral y cooperativo en la medida en que los instrumentos internacionales pertinentes atribuyen competencias específicas a los Estados partes o prevén procedimientos que estos deben seguir. En este punto, el cumplimiento del derecho internacional depende en cierta medida del cumplimiento del derecho interno. Varias medidas así lo ilustran: el embargo y la confiscación de bienes, la coordinación y el intercambio de información, la notificación de incidentes, la asistencia entre participantes, la publicación de informes y la formación y enseñanza. Estos requisitos suelen ir acompañados de la obligación de prestar asistencia en el abordaje de los buques. Por tanto, cabe concluir que la cooperación es plenamente efectiva cuando se enmarca en leyes y regulaciones aprobadas sobre la base de normas definidas

⁴⁷ *The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau)*, sentencia, *ITLOS Reports 2014*, págs. 4 y ss., en especial pág. 102, párr. 360, en que se cita *The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, sentencia, *ITLOS Reports 1999*, págs. 10 y ss., en especial págs. 61 y 62, párr. 155.

⁴⁸ *SS “I’m Alone” (Canada, United States)*, laudo, 30 de junio de 1933 y 5 de enero de 1935, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 3 (número de venta: 1949.V.2), pág. 1609.

⁴⁹ “Investigation of certain incidents affecting the British trawler *Red Crusader* – Report of 23 March 1962 of the Commission of Enquiry established by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on 15 November 1961”, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 29 (número de venta: B.11.V.10), pág. 521.

⁵⁰ *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, laudo, 17 de septiembre de 2007, Naciones Unidas, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 30 (número de venta: B.13.V.4), págs. 1 y ss., en especial págs. 112 y 113, párr. 405.

internacionalmente (véase el anexo, secc. III). Estas medidas, que conforman el marco jurídico represivo de los Estados, emanan de su código penal u otros textos que regulan las cuestiones que se examinan en relación con el tema. Muchos de estos instrumentos no se pronuncian sobre la cuestión, están desfasados o incluso resultan inapropiados, ya que solo tratan la “piratería” y excluyen el “robo a mano armada” en el mar.

34. Cabe añadir que las soluciones aportadas por las legislaciones nacionales llevan a los Estados a desarrollar su propia administración interna a este respecto.

35. En la práctica, la autoridad jurídica que se desprende de los compromisos entre Estados permite plantear la responsabilidad del Estado. Esta fue la conclusión del tribunal arbitral en el caso relativo al incidente “*Enrica Lexie*”, en el que citó el comentario al artículo 38 del proyecto de artículos sobre el derecho del mar aprobado en 1956 por la Comisión, que posteriormente se reprodujo casi al pie de la letra en el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y establece lo siguiente: “Todo Estado que pudiendo tomar medidas contra los piratas dejara de hacerlo, faltaría a un deber que le impone el derecho internacional. Es natural, sin embargo, que se deje a ese Estado una cierta laxitud para decidir, en cada caso particular, las medidas que haya de tomar”⁵¹. Sería difícil expresar una opinión más acertada de manera más equilibrada. Con arreglo a los principios del derecho, la detención de personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería o robo a mano armada en el mar debe llevarse a cabo respetando los derechos humanos consagrados en los instrumentos universales y regionales. Como subraya el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, las consideraciones de humanidad deben aplicarse en el derecho del mar, al igual que en otros ámbitos del derecho internacional⁵². Posteriormente, en un *obiter dictum* de su sentencia en la causa *M/V Louisa* centrado en la protección de los derechos humanos, el Tribunal se refirió a esta cuestión al señalar que los Estados están obligados a cumplir las obligaciones que les incumben en virtud del derecho internacional, en particular las normas de derechos humanos, y que las consideraciones del debido proceso legal deben aplicarse en todas las circunstancias⁵³. En el laudo arbitral en la causa *Arctic Sunrise* se ilustran bien estas normas. En él, el Tribunal considera que, en caso necesario, podrá tener debidamente en cuenta el derecho internacional general de los derechos humanos para determinar si las medidas destinadas a asegurar la observancia de la legalidad, como el abordaje, el apresamiento y la detención del *Arctic Sunrise* y la detención y reclusión de las personas a bordo del buque fueron razonables y proporcionales⁵⁴. Estos principios son particularmente pertinentes para el tema que se examina.

iv) Cooperación judicial internacional

36. El aumento del número de incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar ha llevado a que se refuerce la cooperación internacional, que condiciona y refleja la eficacia de la prevención y represión de estos delitos⁵⁵. Esa cooperación es necesaria ante la imposibilidad de que el Estado cuya normativa se ha infringido ejerza su jurisdicción en materia de ejecución en territorio extranjero. En aplicación de este principio, la Corte

⁵¹ Corte Permanente de Arbitraje, *The “Enrica Lexie” Incident* (véase la nota 22 *supra*), párr. 722, en que se cita el párrafo 2 del comentario al artículo 38 del proyecto de artículos sobre el derecho del mar, *Anuario... 1956*, vol. II, pág. 278.

⁵² *The M/V “SAIGA” (No. 2) Case* (véase la nota 52 *supra*), págs. 61 y 62, párr. 155; véase también *The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India)*, medidas provisionales, providencia de 24 de agosto de 2015, *ITLOS Reports 2015*, págs. 182 y ss., en especial pág. 204, párr. 133; y *The M/T “San Padre Pio” (No. 2) Case (Switzerland v. Nigeria)*, medidas provisionales, providencia de 6 de julio de 2019, *ITLOS Reports 2018-2019*, págs. 375 y ss., en especial pág. 405, párr. 130.

⁵³ *The M/V “Louisa” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, sentencia, *ITLOS Reports 2013*, págs. 4 y ss., en especial pág. 46, párr. 155.

⁵⁴ Corte Permanente de Arbitraje, *Award in the Arbitration regarding the Arctic Sunrise*, laudo sobre el fondo, 14 de agosto de 2015, Naciones Unidas, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 32 (número de venta: B.19.V.16), págs. 210 y ss., en especial pág. 261, párr. 197; véase también *Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, *Provisional Measures*, providencia de 25 de mayo de 2019, *ITLOS Reports 2018-2019*, págs. 283 y ss., en especial pág. 309, párr. 112; y *Jurisdictional Immunities of the State (Germany v. Italy: Greece intervening)*, fallo, *I.C.J. Reports 2012*, págs. 99 y ss., en especial pág. 121, párr. 52.

⁵⁵ Véase Didier Rebut, *Droit pénal international*, 3^a ed. (París, Dalloz, 2019), págs. 149 y ss.

Permanente de Justicia Internacional, en la causa *S. S. “Lotus”*, afirmó que “la restricción primera y fundamental impuesta por el derecho internacional a un Estado es que [...] no puede ejercer su poder de ninguna manera en el territorio de otro Estado”⁵⁶. En el contexto del tema, la elaboración de normas jurídicas pasa por la celebración de acuerdos especiales y acuerdos de cooperación o asistencia recíproca en asuntos penales⁵⁷. Se trata de velar por la universalidad de las actuaciones judiciales y evitar que los autores de actos ilícitos en el mar se aprovechen de las lagunas de los sistemas de enjuiciamiento penal.

37. Numerosos instrumentos jurídicos internacionales y regionales prevén mecanismos de este tipo. Entre los más importantes desde el punto de vista de la práctica cabe citar la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (art. 18), el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (art. 13, Asistencia judicial mutua); el Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM (arts. 21 y 22); y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé)⁵⁸ (arts. 3 d), 32 y 40). Cabe destacar asimismo determinados acuerdos internacionales jurídicamente no vinculantes, como 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 (art. 13) y el Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (art. 15).

38. Si bien son menos comunes las disposiciones del Acuerdo Regional para el Establecimiento de un Mecanismo Regional para el Intercambio y la Puesta en Común de Información Marítima en el Océano Índico Occidental⁵⁹, que establecen un mecanismo de intercambio de información entre las partes (art. 3, párr. 1), reflejan una cooperación más estrecha. El artículo 12, relativo al uso de la información marítima con fines judiciales, prevé la utilización de la información recabada con fines judiciales, lo que, en el marco del examen del tema, puede incluir una cooperación normativa y operacional. A escala continental, en los Estatutos de la Organización Africana de Cooperación Policial (AFRIPOL), aprobados el 30 de enero de 2017⁶⁰, se abordan cuestiones relativas al procedimiento penal en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

39. En estos distintos marcos, los Estados se prestan asistencia mutua. La asistencia judicial recíproca incluye la realización de investigaciones policiales, la adopción de diligencias de instrucción, la transmisión de información o la notificación de sentencias de tribunales penales extranjeros. Las solicitudes que se hagan en ese marco han de provenir de las autoridades judiciales del Estado requirente. Cooperación judicial y policial van de la mano. Toda denegación de asistencia judicial recíproca ha de motivarse. En cualquier caso, la forma más avanzada de cooperación en el ámbito penal internacional es el mecanismo de extradición, que permite la entrega de personas sospechosas o juzgadas a un Estado cuyos derechos e intereses se hayan visto afectados (el Estado del pabellón, el Estado que realiza la detención o el Estado de nacionalidad de las personas que se encuentran a bordo del buque).

⁵⁶ Corte Permanente de Justicia Internacional, *Case of the S.S. “Lotus”*, fallo, 7 de septiembre de 1927, serie A, núm. 10, pág. 18.

⁵⁷ Véase Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Delincuencia marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal*.

⁵⁸ Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Lomé, 15 de octubre de 2016). Puede consultarse en <https://au.int/en/treaties/african-charter-maritime-security-and-safety-anddevelopment-africa-lome-charter>.

⁵⁹ Acuerdo Regional para el Establecimiento de un Mecanismo Regional para el Intercambio y la Puesta en Común de Información Marítima en el Océano Índico Occidental (Balaclava (Mauricio), 29 de abril de 2018). Puede consultarse en <https://www.commissionoceanindien.org/wp-content/uploads/2023/11/Agreement-for-the-setting-up-of-a-Regional-Maritime-Information-Exchange-and-Sharing-Mechanism.pdf>.

⁶⁰ Estatutos de la Organización Africana de Cooperación Policial (AFRIPOL) (Addis Abeba, 30 de enero de 2017). Puede consultarse en https://au.int/sites/default/files/treaties/37290-treaty-0061_-_statute_of_the_african_union_mechanism_for_police_cooperation_afripol_e.pdf.

v) *Extradición*

40. La extradición es el procedimiento oficial por el que un Estado (el Estado requerido) acepta entregar a una persona que se encuentra en su territorio a otro Estado (el Estado requirente), que la reclama para juzgarla por la comisión de un crimen o delito o para que cumpla una pena ya impuesta por sus tribunales⁶¹. Huelga decir que la extradición se rige principalmente por el derecho del Estado en cuestión, cuyas disposiciones pueden invocarse, pero suele también regirse por el derecho internacional. Desde esta perspectiva, las normas que rigen el traslado de personas que han cometido o son sospechosas de haber cometido actos de piratería o robo a mano armada en el mar en esencia no son muy diferentes de las que rigen el procedimiento de extradición en general. Emanan de acuerdos regionales específicos, de los que la práctica ofrece numerosos ejemplos, como el Convenio Europeo de Extradición⁶², la Convención Interamericana sobre Extradición⁶³ y el Protocolo sobre Extradición de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo⁶⁴. También los tratados y acuerdos específicos sobre represión de los delitos marítimos contienen cláusulas de extradición. Con ánimo más ilustrativo que exhaustivo, cabe mencionar la Carta de Lomé (art. 40, párr. 3), el Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (art. 19 m)), 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 (art. 19 m)), el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (art. 12), el Tratado Modelo de Extradición de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental⁶⁵ y la Ley Complementaria sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas asociadas, aprobada por la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental el 3 de julio de 2022.

41. Los acuerdos bilaterales específicos celebrados por la Unión Europea con Kenia⁶⁶, Mauricio⁶⁷, la República Unida de Tanzania⁶⁸ y Seychelles⁶⁹, que permitieron el traslado

⁶¹ Véase, a este respecto, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Manual de asistencia judicial recíproca y extradición* (publicación de las Naciones Unidas, 2012).

⁶² Convenio Europeo de Extradición (París, 13 de diciembre de 1957), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 359, núm. 5146, pág. 273.

⁶³ Convención Interamericana sobre Extradición (Caracas, 25 de febrero de 1981), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1752, núm. 30597, pág. 178.

⁶⁴ Protocolo sobre Extradición [de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo] (Luanda, 3 de octubre de 2002), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Recueil d'accords bilatéraux, régionaux et internationaux en matière d'entraide judiciaire et d'extradition*. Comores, France (Réunion), Madagascar, Maurice, Seychelles, t. 1, Viena, 2009, págs. 94 a 106.

⁶⁵ Asociación de Naciones de Asia Sudoriental, Tratado Modelo de Extradición (12 de octubre de 2018), en <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/01/ASEAN-Extradition-Treaty-by-10th-ALAWMM.pdf>.

⁶⁶ Canje de Notas entre la Unión Europea y el Gobierno de Kenia sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EUNAVFOR dirigida por la Unión Europea, así como de las propiedades incautadas en posesión de EUNAVFOR, de EUNAVFOR a Kenia y con vistas a su trato después de la entrega, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 79, 25 de marzo de 2009, pág. 49. Véase también Eugene Kontorovich, "Introductory note to exchange of letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy", *International Legal Materials*, vol. 48 (2009), págs. 747 a 759.

⁶⁷ Decisión 2011/640/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2011, relativa a la firma y la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Mauricio sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República de Mauricio, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, y sobre las condiciones de trato de tales sospechosos después de su entrega, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 254, 30 de septiembre de 2011, pág. 1.

⁶⁸ Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 108, 11 de abril de 2014, pág. 3.

⁶⁹ Decisión 2009/877/PESC del Consejo, de 23 de octubre de 2009, relativa a la firma y aplicación provisional del Canje de Notas entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por

de 177 personas a las autoridades competentes de estos Estados, reflejan claramente un enfoque similar. Se pueden encontrar fácilmente otros ejemplos de esta práctica.

42. Huelga añadir que el procedimiento de extradición se rige estrictamente por los términos de los instrumentos internacionales de derechos humanos o acuerdos especiales. Muchos de estos textos contemplan que el Estado requerido pueda denegar la extradición si la persona en cuestión se expone a ser condenada a la pena de muerte, lo que influye en el enjuiciamiento de las personas detenidas.

4. Enjuiciamiento y jurisdicción competente

43. En este ámbito, conviene tener presente el objetivo de asegurar el pleno cumplimiento de la norma jurídica. El buque y las personas sometidas a medidas coercitivas son puestas a disposición de las autoridades judiciales⁷⁰. A fin de estructurar la práctica a este respecto, el Relator Especial ha clasificado en tres categorías las medidas represivas previstas o aplicadas.

a) Principios rectores

44. Desde el punto de vista judicial, se plantean soluciones en las leyes y regulaciones que establecen la jurisdicción penal del Estado, tipifican los delitos y fijan las penas aplicables. Estas se aplican con el apoyo de los tribunales, que intervienen en distinta medida en función de la naturaleza del delito. Hay dos opciones lógicamente concebibles. En lo relativo a la *piratería*, de conformidad con el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, “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 fe”. Si bien este texto regula la responsabilidad penal de las personas culpables de estos delitos, el verbo “podrán” debe sin duda entenderse en sentido relativo y, por ello, permite cierto grado de discrecionalidad. En cuanto al *robo a mano armada en el mar*, delito cometido contra un buque o contra personas o bienes a bordo de él en las aguas interiores, las aguas archipelágicas o el mar territorial, serán competentes los tribunales del Estado adyacente de conformidad con el principio de territorialidad del derecho penal. No obstante, existe una *tercera opción*: cualquier Estado que no sea el Estado territorial ni el Estado del pabellón del buque que efectúa el apresamiento podrá extraditar o juzgar (*aut dedere aut iudicare*)⁷¹. Se trata del ejercicio de la *jurisdicción universal*⁷².

45. Según una norma recogida en diversos tratados, las personas detenidas tienen derecho a las debidas garantías procesales y a un juicio imparcial. Al mismo tiempo, las medidas previas, la detención y la privación de libertad no deben ser arbitrarias. Este es el punto de vista que adopta la Corte Internacional de Justicia cuando afirma que “la protección contra el tratamiento arbitrario es un elemento esencial de los derechos garantizados por las normas

EUNAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 315, 2 de diciembre de 2009, pág. 35.

⁷⁰ J. Ashley Roach, “Countering piracy off Somalia: international law and international institutions”, *American Journal of International Law*, vol. 104 (2010), págs. 397 a 416; y James Thuo Gathii, “Kenya's piracy prosecutions”, *ibid.*, págs. 416 a 436.

⁷¹ Véase *Questions relating to the obligation to prosecute or extradite (Belgium v. Senegal)*, fallo, I.C.J. Reports 2012, pág. 422.

⁷² Eugene Kontorovich y Steven Art, “An empirical examination of universal jurisdiction for piracy”, *American Journal of International Law*, vol. 104 (2010), págs. 436 a 453; Samuel Shnider, “Universal jurisdiction over ‘operation of a pirate ship’: the legality of the evolving piracy definition in regional prosecutions”, *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*, vol. 38 (2012-2013), págs. 473 a 569; *Case of the S.S. “Lotus”* (véase la nota 56 *supra*), opinión disidente del Magistrado Moore, pág. 70 (“en el caso de lo que se conoce como piratería en el derecho internacional, se reconoce una jurisdicción universal, en virtud de la cual toda persona acusada de haber cometido este delito podrá ser juzgada y castigada por cualquier país bajo cuya jurisdicción se encuentre”); y *Arrest Warrant of 11 April 2000 (Democratic Republic of the Congo v. Belgium)*, fallo, I.C.J. Reports 2002, pág. 3, opinión separada del Presidente Guillaume, págs. 37 y 38, párr. 5 (“Tradicionalmente, en derecho internacional consuetudinario se admitía [...] un caso de jurisdicción universal, el de la piratería. [...] Se acepta la jurisdicción universal respecto de los actos de piratería porque estos se perpetran en alta mar, fuera del territorio de cualquier Estado”).

internacionales que protegen los derechos humanos”⁷³. Esta cuestión no es nueva, y algunos de los aspectos relacionados con ella se han tratado al analizar las acciones operativas (véase el párrafo 32 *supra*). La norma jurídica garantiza la seguridad en las relaciones internacionales. Sobre la base de principios de justicia universalmente reconocidos, impide que, por lagunas del derecho positivo, las personas acusadas se vean privadas de protección jurídica. Si bien sería inútil, a la par que laborioso, recapitular las relativamente escasas decisiones judiciales a ese respecto, merece la pena mencionar algunas de ellas, por distintos motivos. En el asunto *Medvedyev y otros c. Francia*⁷⁴, aunque en un contexto diferente (apresamiento en alta mar de un buque extranjero y confinamiento de su tripulación a bordo de este; comparecencia de las personas detenidas ante la autoridad judicial tras un período de detención de 15 días), el Tribunal Europeo de Derechos Humanos concluyó que se había vulnerado el artículo 5, párrafo 1, del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (Convenio Europeo de Derechos Humanos)⁷⁵. Concretamente, observó que, dado que el marco legislativo francés no ofrecía garantías suficientes contra la privación arbitraria de la libertad durante operaciones en alta mar⁷⁶, era absolutamente necesario prever un recurso, lo que se hizo en 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 mar, cuyas disposiciones figuran en los artículos L1521-11 a L1521-18 del Código de Defensa francés. En *Ali Samatar y otros c. Francia y Hassan y otros c. Francia*, el Tribunal concluyó que se había vulnerado el artículo 5, párrafo 3, del Convenio⁷⁷. En un caso particular, el Tribunal de Apelación de Seychelles anuló la condena de dos personas acusadas de piratería por ser menores (13 y 16 años)⁷⁸. Es posible que las instituciones judiciales de un Estado sean fallidas. Por ello, es preciso abordar el establecimiento de un mecanismo internacional de represión.

b) El fracaso del establecimiento de mecanismos internacionales de represión

46. Ya en 1926 había proyectos destinados a asegurar el enjuiciamiento de todos los delitos de piratería por un tribunal penal de justicia internacional⁷⁹. Hay que señalar asimismo que, en el marco de la labor de la Comisión sobre el proyecto de estatuto para una corte penal internacional, se planteó la posibilidad de otorgar a la corte competencia respecto de esos delitos. Estas tentativas no prosperaron⁸⁰. No obstante, la creación de un tribunal penal internacional especializado ha vuelto a plantearse a raíz del recrudecimiento de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Así, en su resolución 1918 (2010), el Consejo de Seguridad

[s]olicita al Secretario General que le presente, en un plazo de tres meses, un informe sobre las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar [...], incluidas, en particular, opciones para crear salas nacionales especiales, posiblemente con componentes internacionales, un tribunal regional o un tribunal internacional, y las correspondientes disposiciones en materia de encarcelamiento, teniendo en cuenta la labor del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, la práctica vigente sobre el establecimiento de tribunales internacionales y mixtos, y el tiempo y los recursos necesarios para obtener resultados sustantivos y mantenerlos⁸¹.

⁷³ *Ahmadou Sadio Diallo (Republic of Guinea v. Democratic Republic of the Congo) [Fondo]*, fallo, I.C.J. Reports 2010, págs. 639 y ss., en especial pág. 663, párr. 65.

⁷⁴ *Medvedyev and others v. France* [Gran Sala], demanda núm. 3394/03, ECHR 2010.

⁷⁵ Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (Convenio Europeo de Derechos Humanos) (Roma, 4 de noviembre de 1950), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 213, núm. 2889, pág. 221.

⁷⁶ *Medvedyev and others v. France* (véase la nota 74 *supra*), párrs. 80 y 99.

⁷⁷ *Ali Samatar and Others v. France*, demandas núms. 17110/10 y 17301/10, de 4 de diciembre de 2014; y *Hassan et autres c. France*, demandas núms. 46695/10 y 54588/10, de 4 de diciembre de 2014.

⁷⁸ Tribunal de Apelación de las Seychelles, *Sayid v R (SCA 2 of 2011) [2013] SCCA 24*, fallo de 6 de diciembre de 2013.

⁷⁹ Vespasien Pella, "La répression de la piraterie", *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, 1926-V, vol. 15, págs. 145 y ss., en especial pág. 254.

⁸⁰ Véase *Anuario...* 1994, vol. II (segunda parte), págs. 38 y ss., en particular el comentario al artículo 20.

⁸¹ Resolución 1918 (2010) del Consejo de Seguridad, de 27 de abril de 2010, párr. 4.

47. Para dar cumplimiento a esta resolución, el Secretario General presentó un informe en el que proponía siete opciones, a saber:

Opción 1: Aumentar la asistencia que prestan las Naciones Unidas con el fin de fomentar la capacidad de los Estados de la región para enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia.

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

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

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

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

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

Opción 7: Establecer un tribunal internacional mediante una resolución del Consejo de Seguridad aprobada en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas⁸².

48. Hay que reconocer que esta iniciativa apenas ha tenido efectos prácticos hasta ahora, por lo que, en el estado actual del derecho internacional, la creación de un tribunal internacional especializado sigue siendo un proyecto inacabado. Existe otro mecanismo esencial para el enjuiciamiento de personas que han cometido actos de piratería o robo a mano armada en el mar o son sospechosas de tales delitos.

c) Creación de una sala especial en las cortes y tribunales nacionales

49. En un ámbito tan poco explorado, parece prudente limitarse a examinar los aspectos más concretos del mecanismo. El informe del Asesor Especial del Secretario General sobre las cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería frente a las costas de Somalia propone un régimen de responsabilidad penal internacional para las personas procesadas por actos constitutivos de “delitos internacionales”⁸³. Más fundamentalmente, la propuesta núm. 25 del componente judicial tiene por objetivo “[f]ortalecer el estado de derecho en Somalia mediante la creación de un sistema judicial integrado por dos tribunales especializados, en Puntlandia y Somalilandia, respectivamente, y por un tribunal especializado extraterritorial somalí”⁸⁴. A raíz de este informe, el Consejo de Seguridad aprobó la resolución 1976 (2011), en la que

[d]ecide considerar urgentemente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región, incluido un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería, que se menciona en las recomendaciones contenidas en el informe del Asesor Especial del Secretario General sobre las cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería frente a las costas de Somalia, de conformidad con las normas de derechos humanos aplicables, [y]

⁸² Véase el informe del Secretario General sobre las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, incluidas, en particular, opciones para crear salas nacionales especiales, posiblemente con componentes internacionales, un tribunal regional o un tribunal internacional, y las correspondientes disposiciones en materia de encarcelamiento, teniendo en cuenta la labor del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, la práctica vigente sobre el establecimiento de tribunales internacionales y mixtos, y el tiempo y los recursos necesarios para obtener resultados sustantivos y mantenerlos (S/2010/394).

⁸³ Informe del Asesor Especial del Secretario General sobre las cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería frente a las costas de Somalia (S/2011/30, anexo).

⁸⁴ *Ibid.*, párrs. 116 a 134.

solicita al Secretario General que lo informe en un plazo de dos meses sobre las modalidades de dichos mecanismos de enjuiciamiento⁸⁵.

50. Prueba de ello es la propuesta del Secretario General de “establecer un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería. Podría tratarse bien de un tribunal somalí existente que se ubicaría fuera del territorio somalí o bien de un tribunal establecido especialmente con ese fin”⁸⁶. El fracaso de esta propuesta, evidenciado por la desconfianza que suscitaba en Somalia y en algunos Estados de la región⁸⁷, llevó a recurrir a otros órganos. Cabe citar como ejemplo los acuerdos celebrados por la Unión Europea con Kenya, Mauricio, la República Unida de Tanzania y Seychelles, ya mencionados en relación con el traslado de personas detenidas (véase el párrafo 41 *supra*). En aplicación de estos instrumentos, en cada uno de estos Estados se creó un órgano judicial interno, ya fuera una corte o un tribunal mixto, con una sala especializada competente para juzgar delitos relacionados con la piratería y el robo a mano armada en el mar. Si bien hay pocos casos concretos o bien documentados de enjuiciamiento de esos delitos, es probable que el número de esos actos se multiplique si no se toman medidas que permitan castigarlos eficazmente y reducir así su impacto negativo.

5. Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente

51. El “apresamiento del buque”, la detención de personas y la “confiscación de bienes” a bordo de él son conceptos que forman parte del léxico de la guerra marítima y que llevan aparejadas consecuencias jurídicas. Conviene hacer algunas aclaraciones en este ámbito, en el que es fácil que se produzcan confusiones. Por “apresamiento de un buque” se entiende el acto por el cual el buque de guerra toma posesión del buque detenido, con o sin el consentimiento del capitán de este⁸⁸. El apresamiento de mercancías es el acto por el cual el buque de guerra, con o sin el consentimiento del capitán del buque detenido, toma posesión de estas y las retiene o dispone de ellas, con sujeción a una ulterior resolución de la jurisdicción del buque apresado⁸⁹. Cabe señalar que estos actos confiscatorios tienen dos objetivos, proteger el orden público en el mar y defender los intereses particulares de los Estados⁹⁰, que es preciso comprender adecuadamente⁹¹. Las medidas de control y coerción deben aplicarse conforme a derecho, en particular el derecho internacional de los derechos humanos. Esta condición puede deducirse del artículo 106 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece la “[r]esponsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente”. La Corte Internacional de Justicia ha observado que “la arbitrariedad no es lo que se opone a una norma de derecho, sino más bien lo que se opone al imperio de la ley. La Corte así lo manifestó en la causa relativa al *Derecho de asilo*, cuando afirmó que la arbitrariedad había ‘reemplazado al imperio de la ley’ (causa relativa al *Derecho de asilo*, fallo, *I.C.J. Reports 1950*, pág. 284). Se trata de una omisión dolosa del debido procedimiento

⁸⁵ Resolución 1976 (2011) del Consejo de Seguridad, de 11 de abril de 2011, párr. 26.

⁸⁶ Informe del Secretario General sobre las modalidades para el establecimiento de tribunales especializados contra la piratería en Somalia (S/2011/360), párr. 47.

⁸⁷ Naciones Unidas, “La Conseillère juridique de l’ONU informe le Conseil de l’opposition de la Somalie et de ses voisins à la création de tribunaux spécialisés dans la lutte contre la piraterie”, comunicado de prensa, 22 de febrero de 2012.

⁸⁸ Véase Instituto de Derecho Internacional, “Manuel des lois de la guerre maritime dans les rapports entre belligérants” (período de sesiones de Oxford, 1913); se puede consultar en el sitio web del Instituto (www.idi-iil.org).

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Si bien el artículo 106 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no hace referencia al Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas (Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamiento de la paz o actos de agresión), no ocurre lo mismo en el caso de las resoluciones del Consejo de Seguridad que tratan el tema de la piratería. La cuestión que se plantea es si el “apresamiento” constituye una “actividad militar” cuya presunta ilicitud queda excluida “de la competencia de una corte o un tribunal” de conformidad con el artículo 298, párrafo 1 b), de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

⁹¹ Párrafo 2) del comentario al artículo 45 del proyecto de artículos sobre el derecho del mar, *Anuario... 1956*, vol. II, pág. 280: “Es evidente que este artículo no es aplicable en el caso de que un buque mercante haya rechazado el ataque de un buque pirata y lo mantenga bajo su poder en ejercicio de su derecho de legítima defensa, para entregarlo a un buque de guerra o a las autoridades de un Estado ribereño. No se trata entonces de la detención prevista en este artículo”.

legal, un acto que hiere, o al menos sorprende, al sentimiento de corrección jurídica”⁹². Este importante principio puede fundamentar la responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente. Obliga al Estado infractor a indemnizar al Estado del pabellón por “todo perjuicio o daño” causado por la captura⁹³. El artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar prevé que se indemnice al “buque visitado” si las sospechas no resultan fundadas, lo cual, desde el punto de vista del derecho internacional, puede resultar cuestionable. La falta de precisión terminológica del texto invita a la prudencia, ya que el “buque” es un “objeto” y los objetos no tienen personalidad jurídica propia, sino que esta se deriva de la de su propietario. No obstante, conviene no extraer conclusiones jurídicas equivocadas de esa formulación elíptica del artículo 110. El Estado del pabellón puede hacer suyas las reclamaciones formuladas a título particular por el propietario del buque u otros demandantes que hayan sufrido perjuicio, las cuales pasan así a ser interestatales.

52. De carácter más práctico, el artículo 18 común al 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 y el Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén prevé la indemnización por “daños, lesiones o pérdidas resultantes de una operación llevada a cabo de conformidad” con sus disposiciones. Esta cláusula, en la que no se habla de apresamiento “sin motivo suficiente”, permiten reclamar una reparación por todo perjuicio causado por este. Sería un tanto imprudente rechazar de plano el criterio esencial de la “ilicitud” como base de la responsabilidad del Estado. El artículo 18, párrafo 1 c), del Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM, más restrictivo, prescribe medidas de reparación cuando los daños sean imputables al Estado o a los funcionarios de su Fuerza de Seguridad u otras entidades jurídicas que actúen en su nombre, “respecto de la muerte o las lesiones sufridas por un funcionario de la Fuerza de Seguridad, de los daños o pérdidas de equipo o bienes, o daños al medio ambiente”⁹⁴. Esta cláusula no es habitual. Se entiende que la expresión general “otras entidades jurídicas que actúen en su nombre” abarca al personal de las empresas privadas de protección marítima. Por último, cabe señalar que la legalidad y regularidad del apresamiento del buque y de los bienes a bordo de este deben establecerse ante la corte o tribunal competente (véase la sección 4, párrs. 43 y ss. *supra*). La concisión de la presente nota impide profundizar en el análisis.

6. Metodología

53. Dado que tanto el anterior Relator Especial como la Secretaría elaboraron resúmenes de la doctrina sobre el tema con referencias bibliográficas⁹⁵, no parece necesario que el actual Relator Especial vuelva a investigarla en profundidad. Sus futuros informes, en los que pretende ofrecer un análisis del tema que refleje el estado actual del derecho, requieren una investigación cuidadosa y continua de los instrumentos jurídicos aplicables, teniendo en cuenta su forma y su contenido (véase el anexo). Ello le permitirá obtener información tan precisa, actualizada y, en su caso, concreta como sea posible, centrada en el texto y los hechos. Tendrá que encarar el tema de la “prevención y represión” no en la infinita diversidad de sus aplicaciones prácticas, sino en función de algunas de sus tendencias más profundas y relevantes. De realizarse en abstracto, la investigación resultaría estéril.

⁹² *Elettronica Sicula S.p.A. (ELSI)*, fallo, *I.C.J. Reports 1989*, págs. 15 y ss., en especial pág. 76, párr. 128.

⁹³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 106.

⁹⁴ En relación con esta cuestión, véanse también *Sentences arbitrales rendues par M.T.-M.-C. Asser dans l'affaire des navires Cape Horn Pigeon, James Hamilton Lewis, C.H. White et Kate and Anna*, 29 de noviembre de 1902, Naciones Unidas, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 9 (núm. de venta: 59.V.5), págs. 63 y ss., en especial págs. 66, 69 y 74; *S. S. "Lisman"*. *Disposal of pecuniary claims arising out of the recent war (1914-1918) (United States, Great Britain)*, laudo de 5 de octubre de 1937, Naciones Unidas, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. III, págs. 1767 y ss., en especial pág. 1771; *Fisheries Jurisdiction Case (Spain v. Canada)*, *Jurisdiction of the Court*, fallo, *I.C.J. Reports 1998*, págs. 432 y ss., en especial pág. 466, párr. 84.

⁹⁵ [A/CN.4/767](#).

54. En un ámbito en el que sigue habiendo mucha incertidumbre, conviene asimismo guiarse por los principios generales que rigen la materia y por un examen minucioso de la jurisprudencia de cortes y tribunales. Ello permite una exploración prudente de las posibilidades de desarrollo progresivo del derecho.

II. Delimitación del tema y resultado de la labor de la Comisión

55. Al iniciar este estudio, es esencial definir sus contornos con la mayor claridad posible y comprender qué determina su singularidad. La Comisión ya ha examinado los factores que recientemente han contribuido a que se preste atención a este ámbito de investigación y ha expuesto las características principales de los delitos que se estudian. Además, ha decidido que el resultado de su labor, dirigida inicialmente por el Sr. Cissé, adopte la forma de un proyecto de artículos. El proyecto de artículo 1 aprobado provisionalmente trata del ámbito de aplicación del texto. Los proyectos de artículo 2 y 3 se centran en definir la “piratería” y desarrollar el concepto jurídico de “robo a mano armada en el mar”, cuestiones que fueron objeto de profundos debates en la Comisión⁹⁶. El proyecto de artículo 4 versa sobre las “obligaciones generales” de los Estados en relación con los delitos examinados⁹⁷. No es necesario volver a tratar esas cuestiones.

56. Con todo, es preciso delimitar el alcance de la investigación que queda por realizar. Además de las cuestiones tratadas en el capítulo 1, el análisis debe tener en cuenta la falta de precisión de los términos empleados. Ejemplo de ello es el título del tema, en que se utiliza la expresión “prevención y represión” como si se tratara de un todo indisociable. El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar trata únicamente de la “piratería” y su “represión”. En este sentido, cabe señalar que, mientras el Consejo de Seguridad y la OMI utilizan la fórmula “prevención y represión”, los acuerdos regionales recurren a una terminología singularmente diversa: prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques⁹⁸, prevención de la piratería, el apoderamiento ilícito de naves o aeronaves y otros delitos graves⁹⁹, prevención de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques¹⁰⁰ o prevención y represión de los actos de piratería y el robo a mano armada¹⁰¹. Se impone superar estas variaciones terminológicas y la falta de unidad léxica para comprender el sentido de las palabras. Cabe señalar que ni los anteriores informes ni los debates posteriores mantenidos en la Comisión definen o conceptualizan con claridad los términos dialécticos “prevención” y “represión”, que son nociones capciosas. Sin embargo, son conceptos preponderantes, en torno a los cuales ha de girar el análisis. Para situar el problema y eliminar toda confusión, el Relator Especial sugiere que se preste atención a su significado. Solo así se podrá comprender el lugar que ocupa cada uno de estos términos en los textos que se van a redactar. Por último, es fundamental precisar que las cuestiones expuestas a grandes rasgos en la presente nota no cubren todos los temas que abarca el ámbito de estudio, sino únicamente aquellos más importantes en la práctica o relativos al derecho del mar. Este marco no es inamovible, sino que puede completarse y enriquecerse con el estudio de otras cuestiones que hayan podido escapar a la atención del Relator Especial.

⁹⁶ A/CN.4/L.984.

⁹⁷ A/CN.4/L.1000.

⁹⁸ 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; y Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África.

⁹⁹ Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia.

¹⁰⁰ Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén.

¹⁰¹ Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM.

III. Propuesta de calendario de trabajo

57. En su informe sobre la labor realizada en su 63^{er} período de sesiones, celebrado en 2011, la Comisión facilitó información sobre la función de los relatores especiales. Señaló que desempeñan un papel fundamental en los trabajos de la Comisión y que se espera de ellos que:

- a) preparen cada año un informe sustantivo sobre su tema respectivo;
- b) hagan todo lo posible por limitar la extensión de cada informe a un máximo de 50 páginas¹⁰².

58. En cuanto al Grupo de Planificación, la Comisión precisa que debe “colaborar con los relatores especiales y los coordinadores de los grupos de estudio en la tarea de definir, al inicio de cada nuevo tema, un calendario provisional para el desarrollo del tema durante el número de años que sea necesario y revisar periódicamente el logro de los objetivos anuales de ese calendario, actualizándolo cuando proceda”¹⁰³. Teniendo en cuenta estas instrucciones, el Relator Especial propone que se examine el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar” de acuerdo con el siguiente calendario:

- 2025: Nota del Relator Especial y examen en el Grupo de Trabajo. El objetivo es que el Relator Especial pueda recabar las opiniones de los miembros del Grupo de Trabajo sobre la orientación que debe darse al estudio, la metodología que debe aplicarse y la información adicional necesaria.
- 2026: Primer informe del Relator Especial, en el que se abordarán algunas cuestiones preliminares, en particular las indicadas en el capítulo I, y continuación de la búsqueda de documentos de referencia.
- 2027: Segundo informe del Relator Especial, en el que se abordarán los instrumentos jurídicos de cooperación. Los acuerdos internacionales no siempre han definido las normas aplicables con la precisión deseada. Es posible que, conscientes de las carencias o incertidumbres del corpus normativo, los Estados hayan recurrido a iniciativas regionales. Esta solución jurídica se ha traducido en un desarrollo sin precedentes de regulaciones convencionales colectivas, en particular en los numerosos mecanismos de prevención y represión, que a su vez se ven reforzados por el derecho interno (leyes, regulaciones, resoluciones judiciales). Su análisis irá acompañado de proyectos de artículo.
- 2028: Tercer informe del Relator Especial, en el que se tratarán cuestiones jurídicas relacionadas con el embarque de personal de protección armada a bordo de buques mercantes, ya abordado en la práctica en una serie de acuerdos y actos unilaterales. En el anexo se propondrán proyectos de artículo.
- 2029: Cuarto informe del Relator Especial, que se centrará en el enjuiciamiento de las personas detenidas. Los actos de piratería y robo a mano armada en el mar generan la responsabilidad penal de sus autores. En virtud de la “jurisdicción universal”, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, podrían perseguir penalmente los actos de piratería que es preciso prevenir o reprimir. En este contexto, la jurisprudencia de las cortes y tribunales demuestra un esfuerzo por hacer plenamente efectivo el derecho a ese respecto, lo cual no siempre se ha logrado. En el anexo se propondrán proyectos de artículo.
- 2031: Quinto informe del Relator Especial (versión revisada del proyecto de artículos), que se presentará a la Comisión para su aprobación.

¹⁰² *Anuario... 2011*, vol. II (segunda parte), pág. 192, párr. 372.

¹⁰³ *Ibid.*, párr. 378 c).

Anexo

Documentos

I. Instrumentos jurídicos multilaterales

1. Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 29 de abril de 1958), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, núm. 6465, pág. 115.
2. 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. 123.
3. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres, 1 de noviembre de 1974), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1185, núm. 18961, pág. 396.
4. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Hamburgo, 27 de abril de 1979), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1405, núm. 23489, pág. 97.
5. Convención Internacional contra la Toma de Rehenes (Nueva York, 17 de diciembre de 1979), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1316, núm. 21931, pág. 238 (art. 5, párr. 1 a)).
6. 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. 371.
7. 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. 262; Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Roma, 10 de marzo de 1988), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 324; y Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Londres, 14 de octubre de 2005), Naciones Unidas, *Treaty Series*, núm. 29004 (número de volumen por determinar); se puede consultar en <https://treaties.un.org>.
8. Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo (Nueva York, 9 de diciembre de 1999), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2178, núm. 38349, pág. 267.
9. Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Nueva York, 15 de noviembre de 2000), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2225, núm. 39574, pág. 373.
10. Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, junto con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) (Londres, 12 de diciembre de 2002), resolución núm. 2, anexo, Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias:
 - Preámbulo, párr. 5.
 - Parte A (Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado), secc. 7 (Protección del buque).
 - Parte B (Orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y a la parte A del presente código), párrs. 4.19 (Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas), 8.9.8 (ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado) y 8.9.9 (ataques mientras el buque esté en el mar).

II. Instrumentos jurídicos bilaterales y regionales

A. Protección y seguridad marítimas contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

11. Tratado Estableciendo el Sistema de Seguridad Regional (Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas) (Saint George's, 5 de marzo de 1996), art. 4.
12. Convención Árabe sobre la Represión del Terrorismo (El Cairo, 22 de abril de 1998), *Instrumentos internacionales relativos a la prevención y la represión del terrorismo internacional* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta: S.08.V.2), pág. 191, art. 1, párr. 3 f).
13. Convenio de la Organización de la Conferencia Islámica para la Lucha contra el Terrorismo Internacional (Ugadugú, 1 de julio de 1999), *Instrumentos internacionales relativos a la prevención y la represión del terrorismo internacional* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta: S.08.V.2), pág. 219, art. 1, párr. 4 f) y j).
14. Convención de la OUA sobre la Prevención y la Lucha contra el Terrorismo (Argel, 14 de julio de 1999), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2219, núm. 39464, pág. 179, anexo, apdos. f) y g); y Protocolo de la Convención de la OUA sobre la Prevención y la Lucha contra el Terrorismo (Addis Abeba, 8 de julio de 2004), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 3268, núm. 39464.
15. Declaración sobre la Conducta de las Partes en el Mar de China Meridional (Estados miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y China) (Phnom Penh, 4 de noviembre de 2002), párr. 6 e).
16. Protocolo de Nairobi para la Prevención, el Control y la Reducción de las Armas Pequeñas y las Armas Ligeras en la Región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África (Nairobi, 21 de abril de 2004), art. 15 a).
17. Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (Tokio, 11 de noviembre de 2004), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2398, núm. 43302, pág. 199.
18. Treaty on Security Assistance Among CARICOM Member States (Basseterre, 6 de julio de 2006), art. 3 c).
19. Canje de notas que constituyen un acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Somalia relativo a la asistencia por parte de las fuerzas militares neerlandesas con miras a proteger de la piratería a la ayuda humanitaria destinada a Somalia (Dar-es-Salam, 25 de marzo de 2008, y Nairobi, 28 de marzo y 1 de abril de 2008), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2604, núm. 46326, pág. 163.
20. Canje de notas que constituyen un acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Somalia relativo a la asistencia por parte de las fuerzas militares neerlandesas en la lucha contra la piratería cometida por embarcaciones que enarbolan pabellón somalí y prestan ayuda humanitaria a Somalia (Nairobi, 29 de abril y 8 de mayo de 2008), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2604, núm. 46324, pág. 141.
21. Canje de notas que constituyen un acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y el Reino de Jordania sobre la asistencia por parte de las fuerzas militares neerlandesas en la lucha contra la piratería cometida por embarcaciones que enarbolan pabellón de Jordania y prestan ayuda humanitaria a Somalia (Ammán, 11 y 12 de junio de 2008), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2604, núm. 46325, pág. 151.
22. Carta Africana Revisada del Transporte Marítimo (Kampala, 26 de julio de 2010), arts. 12, párr. 4, y 26.
23. Joint Communiqué from the Eastern and Southern Africa – Indian Ocean Ministers and European Union High Representative at the 2nd Regional Ministerial Meeting on Piracy

and Maritime Security in the Eastern and Southern Africa and Indian Ocean Region (Grand Bay, Mauricio, 7 de octubre de 2010).

24. Arab Protocol to Prevent and Combat Maritime Piracy and Armed Robbery, Annexed and Supplemented to the Arab Convention Against Transnational Organized Crime (21 de diciembre de 2010), *Government of Jordan Official Gazette*, núm. 5781, 31 de marzo de 2022, art. 14 (Maritime Crime).

25. Comunidad Económica y Monetaria de África Central, *Código comunitario de la marina mercante* (22 de julio de 2012), libro VIII (Contenciosos en materia de delitos marítimos):

- Título I (Delitos marítimos), cap. XV (Actos ilícitos en el mar), secc. II (Actos de piratería), art. 783; secc. III (Actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima), art. 784; secc. IV (Actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas y móviles emplazadas en la plataforma continental), art. 785; y secc. VI (Actos de terrorismo a bordo de buques y plataformas), arts. 789 y 790.
- Título II (Tribunales competentes), cap. II (Delitos de piratería), art. 793; y cap. IV (Otros actos ilícitos en el mar y actos de terrorismo), art. 795.

26. Memorando de entendimiento entre la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG) sobre protección y seguridad en el espacio marítimo de África Central y Occidental (Yaundé, 25 de junio de 2013).

27. 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 (Yaundé, 25 de junio de 2013).

28. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federated States of Micronesia concerning operational cooperation to suppress illicit transnational maritime activity (Palikir, 3 de marzo de 2014).

29. Canje de notas que constituyen un acuerdo por el que se prorroga el Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Somalia relativo a la asistencia por parte de las fuerzas militares neerlandesas con miras a proteger de la piratería a la ayuda humanitaria destinada a Somalia (Nairobi, 2 de septiembre de 2014 y 17 de febrero de 2015, y Mogadiscio, 27 de noviembre de 2014), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 3034, núm. 46326, pág. 296.

30. Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Lomé, 15 de octubre de 2016), *Journal officiel de la République du Sénégal*, núm. 7505, 12 de marzo de 2022, pág. 192.

31. Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería, los Robos a Mano Armada contra los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Yeda, 12 de enero de 2017).

32. Agreement between the Government of the Republic of Kenya and the Government of the Kingdom of Denmark on Defence Co-operation (11 de julio de 2020), art. 2, 2.6.

B. Cooperación judicial

33. Tratado de Derecho Penal Internacional (Montevideo, 23 de enero de 1889), Organización de los Estados Americanos, *Treaty Series*, núm. 34, art. 13.

34. Convenio Europeo de Asistencia Judicial en Materia Penal (Estrasburgo, 20 de abril de 1959), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 472, núm. 6841, pág. 185.

35. Convención General sobre Cooperación Judicial (Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabón, Alto Volta, Madagascar, Mauritania, Níger, República Centroafricana, Senegal y Chad) (Antananarivo, 12 de septiembre de 1961), *Journal officiel de la République malgache*, 23 de diciembre de 1961, pág. 2242.

36. Convención Interamericana sobre Asistencia Mutua en Materia Penal (Nassau, 23 de mayo de 1992), Organización de los Estados Americanos, *Treaty Series*, núm. 75.
37. Convención [A/P1/7/92](#) relativa a la Asistencia Judicial Recíproca [de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental] (Dakar, 29 de julio de 1992), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2329, núm. 41737, pág. 301.
38. Convenio establecido sobre la base del artículo K.3 del Tratado de la Unión Europea, relativo a la extradición entre los Estados miembros de la Unión Europea (27 de septiembre de 1996), *Diario Oficial de la Unión Europea*, C 313, 23 de octubre de 1996, pág. 12, art. 3, párr. 4.
39. Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea (Bruselas, 29 de mayo de 2000), *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, C 197, 12 de julio de 2000, pág. 3.
40. Decisión Marco del Consejo, de 13 de junio de 2002, relativa a la orden de detención europea y a los procedimientos de entrega entre Estados miembros (Luxemburgo, 13 de junio de 2002), *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, L 190, 18 de julio de 2002, pág. 1, art. 2 (Ámbito de aplicación de la orden de detención europea), párr. 2, 31^{er} apdo. (secuestro de aeronaves y buques).
41. Protocolo sobre Extradición [de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo] (Luanda, 3 de octubre de 2002), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Recueil d'accords bilatéraux, régionaux et internationaux en matière d'entraide judiciaire et d'extradition. Comores, France (Réunion), Madagascar, Maurice, Seychelles*, t. 1, Viena, 2009, págs. 94 a 106.
42. Protocolo sobre Asistencia Judicial Recíproca en Asuntos Penales [de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo] (Luanda, 3 de octubre de 2002), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Recueil d'accords bilatéraux, régionaux et internationaux en matière d'entraide judiciaire et d'extradition. Comores, France (Réunion), Madagascar, Maurice, Seychelles*, t. 1, Viena, 2009, págs. 107 a 118.
43. Tratado de Asistencia Judicial Recíproca en Asuntos Penales (Brunei Darussalam, Camboya, Indonesia, Malasia, Filipinas, República Democrática Popular Lao, Singapur y Viet Nam) (Kuala Lumpur, 29 de noviembre de 2004), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2336, núm. 41878, pág. 271.
44. Plan de Londres para la Extradición en el Commonwealth (noviembre de 2002); y Plan del Commonwealth sobre Asistencia Judicial Recíproca en Asuntos Penales (noviembre de 2002 y octubre de 2005).
45. Acuerdo de cooperación entre la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional de Policía Criminal – INTERPOL (16 de diciembre de 2005 y 6 de enero de 2006).
46. Tratado de la CARICOM sobre Órdenes de Detención (4 de julio de 2008).
47. Memorandum of Understanding Between the United States of America and the Republic of Kenya Concerning the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property in the Western Indian Ocean, the Gulf of Aden, and the Red Sea (Washington, 16 de enero de 2009).
48. Co-operation Agreement between the Caribbean Community (CARICOM) and the International Criminal Police Organization (ICPO-INTERPOL) (19 de marzo de 2009).
49. Canje de Notas entre la Unión Europea y el Gobierno de Kenya sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EUNAVFOR dirigida por la Unión Europea, así como de las propiedades incautadas en posesión de EUNAVFOR, de EUNAVFOR a Kenya y con vistas a su trato después de la entrega (6 de marzo de 2009), *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 79, 25 de marzo de 2009, pág. 49.
50. Canje de Notas entre la Unión Europea y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por

EUNAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega (10 de noviembre de 2009), *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 315, 2 de diciembre de 2009, pág. 37.

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

52. Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 108, 11 de abril de 2014, pág. 3.

53. Memorandum of Understanding between the International Criminal Police Organization – INTERPOL and the Commission of the African Union (12 de julio de 2011).

54. Cooperation Agreement between the International Criminal Police Organization (ICPO-INTERPOL) and the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Information Sharing Centre (ReCAAP-ISC) (8 de noviembre de 2012).

55. Memorandum of understanding (MoU) between Japan and Seychelles covering the conditions of transfer of suspected pirates and seized property (19 de diciembre de 2014).

56. Acuerdo para el Establecimiento de un Mecanismo Regional para el Intercambio y la Puesta en Común de Información Marítima en el Océano Índico Occidental (Balaclava (Mauricio), 29 de abril de 2018).

57. Acta Complementaria sobre el Traslado de Personas Sospechosas de Actos de Piratería y el Traslado de los Bienes y/o Pruebas [de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental] (3 de julio de 2022).

58. Treaty on Extradition between the Government of the Republic of Kenya and the Government of the People's Republic of China, *Kenya Gazette*, vol. 125, núm. 127, 29 de septiembre de 2023.

C. Estatutos jurídicos de las fuerzas navales internacionales

59. Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM (4 de julio de 2008), *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68, págs. 22 a 35.

60. Memorando de Entendimiento relativo al Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Servicios de Guardacostas en África Occidental y Central (Dakar, 29 a 31 de julio de 2008), *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68, págs. 49 a 61.

61. 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, 12 de noviembre de 2008, pág. 33.

62. Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta (Nairobi, 31 de diciembre de 2008), *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 10, 15 de enero de 2009, pág. 29.

63. Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Croacia sobre la participación de la República de Croacia en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (operación Atalanta), *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 301, 4 de agosto de 2009, pág. 84.

64. Acuerdo entre la Unión Europea y Montenegro sobre la participación de Montenegro en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Operación Atalanta) (Bruselas, 24 de marzo de 2010), *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 88, 8 de abril de 2010, pág. 3.
65. Framework for Trilateral Cooperative Arrangement between Indonesia, Malaysia and the Philippines on Immediate Measures to Address Security Issues in the Maritime Areas of Common Concern (Yakarta, 14 de julio de 2016).
66. Joint Declaration by President of the Republic of Indonesia and President of the Republic of the Philippines on Cooperation to Ensure Maritime Security in Sulu Sea (Yakarta, 9 de septiembre de 2016).
67. Decisión (PESC) 2022/2441 del Consejo, de 12 de diciembre de 2022, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 319, 13 de diciembre de 2022, pág. 80.
68. Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América, “Statement from Secretary of Defence Lloyd J. Austin III on ensuring freedom of navigation in the Red Sea”, comunicado de prensa, 18 de diciembre de 2023.
69. Decisión (PESC) 2024/583 del Consejo, de 8 de febrero de 2024, relativa a una operación de seguridad marítima de la Unión Europea para salvaguardar la libertad de navegación en el contexto de la crisis del mar Rojo (EUNAVFOR ASPIDES), *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, 12 de febrero de 2024.
70. Decisión (PESC) 2024/1059 del Consejo, de 4 de abril de 2024, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a una operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la seguridad marítima en el océano Índico occidental y en el mar Rojo (EUNAVFOR Atalanta), *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, de 5 de abril de 2024.
71. Decisión (PESC) 2024/3186 del Consejo, de 16 de diciembre de 2024, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a una operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la seguridad marítima en el océano Índico occidental y en el mar Rojo (EUNAVFOR Atalanta), *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie L, 17 de diciembre de 2024.

III. Leyes y reglamentos de los Estados

1. **Sudáfrica:**
 - Penal Code (CAP 224), Chapter VIA “Piracy”; Maritime Offenses Act (CAP. 170B).
 - Defence Act 2002, to provide for the defence of the Republic and for matters connected therewith, Chapter 4 Law Enforcement Powers of Defence Force at Sea: Section 24 “Piracy”; Section 25 “Seizure of pirate ship or aircraft” 2002, No. 24576 Government Gazette, 20 February 2003.
2. **Albania:** Law No. 7895 (1995), Criminal code, Chap. II – Crimes against the persons, Crimes against life, Sec. VII Criminal acts against person’s freedom, Article 111 “Hijacking planes, ships and other means”; Chap. VII, Acts with terrorist purposes, article 230 “Acts with terrorist purposes”.
3. **Argelia:** Loi n° 98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l’Ordonnance n° 76/80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime, article 519 «Piraterie».
4. **Alemania:** German Criminal Code (Strafgesetzbuch – StGB) in the version published on 13 November 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3322) as last amended by article 2 of the Act of 22 November 2021 (Federal Law Gazette I, p. 4906): Section 4 “Application to offences committed on German ships and aircraft”; Section 315 “Dangerous interference

with rail, ship and air traffic”; 315a “Endangering rail, ship and air traffic”; Section 316c “Attacks on air and maritime traffic”; Section 322 “Confiscation”.

5. **Angola:** Lei que aprova o Código penal angolano, Livro II, Parte Especial, Título IV- Crimes contra a segurança coletiva, Capítulo III - Crimes contra a segurança dos transportes, artigo 302 (Desvio ou captura de transporte), Quarta-feira, 11 de Novembro de 2020, I Série, N° 179, Diário da República.

6. **Antigua y Barbuda:** The Maritime Piracy Act, 2013, No. 17 of 2013, Official Gazette Vol. XXXIV, No. 8, 23rd 2014.

7. **Arabia Saudita:** Commercial Maritime Law, Royal Decree No. M/33 Dec. 12, 2018, articles 139, 309.

8. **Argentina:** Ley 11.179 – Texto ordenado por Decreto 3992/84, Código penal, Libro segundo - De los delitos, Título VII - Delitos contra la seguridad pública, Capítulo II, Piratería (artículos 198 y 199).

9. **Armenia:** Criminal Code (2003), Section 12. Crimes against public security, Chapter 34 Crimes of general nature against public security, article 315. “Taking or keeping hostages”; 316. “Capturing Keeping or hijacking an aircraft, ship or railway rolling stock”; article 317. “Piracy of a ship or an aircraft”.

10. **Australia:** Crimes Act (1914), Part IV – Piracy § 51 “Interpretation”, 52 “Piracy”, 53 “Operating a pirate – controlled ship or aircraft”, 54 “Seizure of pirate ships and aircraft etc.”, 55 “Written consent of Attorney- General required”, 56 “Evidence of certain matters”.

11. **Austria:**

- Marine Shipping Act (19 March 1981), Bundesgesetzblatt, Text No. 174, 7 April 1981, pp. 1007-1028 [Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Seeschiffahrtsgesetz, Fassung vom 15.05.2024], Article 45, § 1 et 2.
- Penal Code: Section 63 (Criminal acts committed on board of Austrian vessels and planes); Section 102 (Kidnapping); Section 185 (Hijacking); Section 186 (Offence against a vessel or a fixed platform); Section 278d (Financing of terrorism).

12. **Azerbaijan:** The Criminal Code: Chapter 2 Action of the criminal law, Article 12 “Implementation of the criminal law concerning the persons who have committed a crime out of border of the Azerbaijan Republic” (12.3. “sea piracy”); Chap. 25 Crimes against public safety, Article 219 “Stealing of airship, ship or railway train”; Article 219-1 “Sea robbery”.

13. **Bahamas:**

- Chapter 84 Penal Code, Title XVI, Section 404 “Piracy”.
- No. 27 of 2018 Anti-terrorism Act, 2018 (10 August 2018), Extraordinary Official Gazette the Bahamas, 10 August 2018: Part III- Terrorist Offences, Convention offences: 27. Endangering the safety of maritime navigation; 30. Offences relating to platforms. Part IV – Implementation of United Nations Security Council resolutions - Part VII- International cooperation - Part V- Investigations – Schedule (Section 14 (1) and 77) Treaties respecting terrorism.

14. **Bahrain:**

- Decree No. 15 of 1976 Bahrain Penal code, Part VI Offences of danger to the public, – Chap. Disasters and attacks against conveyances: articles 282-286;
- Legislative Decree No. (44) of 2018 promulgating the International Crimes Law, article 2 b).

15. **Bangladesh:** Territorial Waters and Maritime Zones (Amendment) Act, 2021, 12. “Arrest and seizure of pirate ship or aircraft”; Anti-terrorism Act, 2009 (Act No. 16 of 2009), Section 1 (2); Section 3A.

16. **Barbados:** Chapter 125A Criminal Law (Arrestable Offences), Provisions relating to arrestable offences Sec. 3 (2); Criminal procedure Act, Section 127 (a) et (b)), Chap. 158

Anti-terrorism (2002), Section 12 (g), First Schedule, International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism.

17. **Belarús:** Criminal code (51960) Article 243 “Violation of the ship navigation rules”; Law of the Republic of Belarus on the fight against terrorism (3 January 2002) No. 77-Ç, article 3 “Main terms and definitions”; article 4 “International cooperation by RB in the sphere of the fight against terrorism”.

18. **Bélgica:** Loi portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime (16 janvier 2013), *Moniteur belge*, 183e année, no 26, 30 janvier 2013, p. 4724.

19. **Belice:** Criminal Code, Chapter 101 (Revised Edition 2020), Part II Particular Crimes Title XVII Miscellaneous Crimes, 328A “Piracy”.

20. **Benin:** Loi no 2010-11 du 07 mars 2011, portant Code maritime, Livre VI, Titre premier, Des crimes et délits maritimes, Chapitre IV « De la piraterie » (articles 643 et 644).

21. **Bolivia (Estado Plurinacional de):** Código Penal (Decreto Ley núm. 10.426, de 2 de abril de 1973), libro segundo, parte especial, título I (Delitos contra la seguridad del estado), capítulo IV (Delitos contra el derecho internacional), artículo 139 (Piratería).

22. **Bosnia y Herzegovina:** Criminal Code, Official Gazette of Bosnia and Herzegovina, No. 3/03, 32/03, 37/03, 54/04, 61/04, 30/05, 53/06, 55/06, 32/07, 8/10, 27 June 2003, Articles: 196 “Piracy”; 197 “Hijacking an Aircraft or a Ship or Seizing a Fixed Platform”; 198 “Endangering the Safety of Air Traffic and Maritime Navigation or Fixed Platforms”.

23. **Botswana:** Chapter 08: 01 Penal code, Part II Crimes, Division I - Offences against public order, Offences Affecting Relations with Foreign States and External Tranquillity, Section 62 “Piracy”; Section 63 “Punishment of piracy”; Section 64 “Jurisdiction over piracy”.

24. **Brasil:** Código Penal (Decreto-ley núm. 2848, de 7 de diciembre de 1940), tit. II (Delitos contra la propiedad), cap. II (Robo y extorsión), cap. VI, art. 15.

25. **Brunei Darussalam:**

- Constitution of Brunei (Order under Article 83 (3)) Extradition order, 2006.
- Maritime Offences (Ships and Fixed Platforms), Order, 2007, Part II Offences, 5. Hijacking of ships; 6. Seizing or exercising control of fixed platforms; 7 Destroying ships or fixed platforms or endangering their safety; 8. Other acts endangering or likely to endanger safe navigation; 9. Offences involving threats.
- Laws of Brunei Chapter 22 Penal Code (CAP. 22), No. 16 of 1951 Chapter 22 of 195.
- Mutual Assistance in Criminal Matters Order, 2004.

26. **Bulgaria:** Penal Code (New- Sg 95/75 (Amend. And suppl. – SG 101/17): Chap. One, Objective and scope of the Penal code, Section II. Scope, articles 3 (1), 4 (1) and article 5; Chap. Eleven, Generally dangerous crimes, Section II. Offences against transport and communications, article 341 b.

27. **Cabo Verde:** Penal Code (2003), article 301 “Deviation or taking a ship or air craft”; Decreto-legislativo no. 4/2015 de 11 de Novembro, Artigo 301, A “Pirataria”, Boletim Oficial 2176 1 Série – No 69 B.O.3 Da Republica de Cabo Verde – 11 Novembro de 2015.

28. **Camboya:** Law on Counter terrorism, 2007, Part 2 Offences, Article 50 “Seizing or exercising control over a ship”; Article 51 “Performing an act of violence against a person on board a ship”; 56 “Causing death in relation to the offences in this Chapter”; article 57 “Causing injury in relation to offences under this Chapter”; Article 58 “Threatening to endanger the safe navigation of a ship”.

29. **Camerún:** Loi no 2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plates-formes.

30. **Canadá:** Code criminel, Partie II- Infractions à l’ordre public, Section 74 «Piraterie»; Section 75 «Actes de piraterie»; Section 78 «Prise d’un navire ou d’une plate-forme»; Partie II.1 Terrorisme, Section 83.01 «Définitions et interprétation».

31. **Chile:** Código Penal de la República de Chile, libro segundo (Crímenes y simples delitos y sus penas), título IX (Crímenes y simples delitos contra la propiedad), sección 2 (Del robo con violencia o intimidación en las personas), artículos 433 y 434.

32. **China:**

- Criminal Code (Amended Date: 2024-07-31): Part One, Chap 1 Application of the Code, article 5 (4): The offences against public safety specified in Article 185-1 or 185-2; Article 5 (10). The offences of piracy specified in Articles 333 and 334; Part 2- Specific Offences: Chap. 3 Offences of Interference with Relations with Other States (articles 116-119); Chap. 11 Offences Against Public Safety (articles 185-1, 185-2); Chap. 30 Offense of Abrupt Taking, Robbery and Piracy (art. 325-334); Chap. 33 Offences of Extortion and Kidnapping for Ransom.
- Law No. 42 of 2000, Extradition Law.

33. **Chipre:**

- Cyprus's Constitution of 1960 with Amendments through 2013, Part II Fundamental rights and liberties, Article 7 (2).
- The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts of 201 (Law 77 (I) of 2012): Part II Security and protection of ships – Obligations and rights; Part II- Approval of private ship security companies; Part IV - Restrictions and prohibitions concerning private ship security companies, private security guards, arms and special security equipment; Part VIII Protection of Cyprus ships by foreign armed forces or security forces.
- Chapter 154 Criminal code, Part II - Offences against public order, Offences affecting relations with Foreign States and External tranquillity, Section 69 "Piracy".

34. **Colombia:** Ley 599 de 2000 (julio 24) por la cual se expide el Código Penal; título II (De la aplicación de la ley penal), artículo 14; título III (Delitos contra la libertad individual y otras garantías), capítulo tercero (Apoderamiento y desvío de aeronaves, naves o medios de transporte colectivo), artículo 173; título XII (Delitos contra la seguridad pública), capítulo segundo, artículo 353.

35. **Comoras:** Code pénal 2020, Loi no 20-038/AU du 29 décembre 2020, Titre 5 – Des infractions relatives à la criminalité transnationale organisée, Section 2 – De la piraterie (articles 266-5-266-9); Section 3 – De la participation à un groupe criminel organisé (article 266-10).

36. **Congo:** Loi no 30-63 du 4 juillet 1963 portant Code de la marine marchande, Chapitre IX – De la piraterie (articles 270-279).

37. **Costa Rica:** Código Penal núm. 4573, libro primero (Disposiciones generales), título I, sección II (Aplicación en el espacio), artículo 7 (Delitos internacionales); título IX (Delitos contra la seguridad común), sección III (Piratería y actos ilícitos contra la seguridad de marítima), artículo 258 (Piratería y actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima); artículo 259 (Agravantes de la piratería y actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima).

38. **Côte d'Ivoire:** Loi no 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime, Livre III - Sécurité et sûreté maritimes, Titre IV Enquêtes nautiques, article 327; Livre XI - Le régime disciplinaire et pénal, Titre IV - Les infractions concernant la sécurité de la navigation, Chap. 3 La piraterie (articles 1008-1018), J.O. de la République de Côte d'Ivoire, no spécial 2017, p. 129.

39. **Croacia:**

- Criminal code: Criminal offences committed abroad o Croatian vessel or aircraft (article 11); Particularities concerning the institution of criminal proceedings for criminal offences committed within the territory of the Republic of Croatia, aboard its vessel or aircraft (article 12); Terrorism (article 97 (1) 3, 4, 5; Financing terrorism (article 98).

- Decision Promulgating the Act on Amendments to The Act on Maritime Ship and Ports Security, 011-01/12-01/68, 18 May 2012: articles 1 et 2; Part 3a. Security of ships of Croatian nationality from piracy and armed robbery.
40. **Cuba:** Ley contra actos de terrorismo (20 de diciembre 2001), título II (De los actos de terrorismo), capítulo IV (Actos contra la seguridad de la navegación marítima), artículo 16; capítulo VI (Otros actos que atentan contra la seguridad aérea y marítima), artículo 21; capítulo VII (Actos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental o insular), artículo 23.
41. **Dinamarca:**
- Criminal Code, Act no. 1404 of 27 December 2008: 28 Chapter - Offences against property, § 183 a., PCS.2; également: § 8 a., § 8 b.; § 21; § 260.
 - Act on Seafarer's Employment, §: 2, 18; 19 a; 6.
42. **Djibouti:** Loi no 212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des affaires maritimes, 15 mars 1982 J.O. de la République de Djibouti, p. 391, Titre IV - Le régime disciplinaire et pénal, Chapitre 3, Section 2 « Délits et crimes concernant la police de la navigation »; Section 4 « La piraterie »; Section 6 « Compétence et procédure en matière de délits maritimes ».
43. **Dominica:** Mutual assistance in criminal matters Act, Chapter 12:19, Act 9 of 1990; Piracy Act 2010 (Act No. 11 of 2010); 2013 Transnational organized crime Act 13 (Prevention and control), Schedule 1 United Nations Convention against transnational organized crime.
44. **Egipto:** Law No. 58 01 The year 1937 promulgating the Penal Code, articles 167, 315.
45. **El Salvador:** Código penal, Decreto núm. 1030, título XX (Delitos de carácter internacional), artículo 368 (Piratería).
46. **Emiratos Árabes Unidos:**
- Commercial Maritime Law No. 26 of 1981, Part 2, Security, Order and Discipline on board Ship, articles 208, 209, 210.
 - Federal Law by Decree No. (31) of 2021 promulgating the Crimes and Penalties Law, Section two, Chap. Two, Spatial application of the law and its application to persons, article 22; Section four, Crimes causing public danger, Chap. One Transgression against public means of transportation and utilities, article 338-343; Section seven, Crimes against persons, Chap. two Crimes against liberty, article 395.
47. **Ecuador:** Código Penal, capítulo IX (De la piratería), artículos 423, 424, 425, 426 y 427.
48. **Eritrea:** Penal Code of the State of Eritrea, 2015, Book II – Offences against the interests of the State, Chapter 11.- Offences against Public Safety Art.229.- “Piracy”.
49. **España:**
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, libro II, título XXIV, capítulo V (Delito de piratería), artículos 616 *ter* y *quater*, *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, núm. 152, miércoles 23 junio de 2010, sec. I, pág. 54811.
 - Ley Orgánica 12/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, *BOE*, núm. 266, 4 de noviembre de 2009, sec. I, pág. 92089.
 - Ley Orgánica 2/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de delitos de terrorismo, sección segunda (De los delitos de terrorismo), artículo 573, *BOE*, núm. 77, martes 31 de marzo de 2015, sec. I, pág. 27177.
50. **Estonia:** Penal Code, § 6 “Territorial applicability of penal law”; § 7 “Applicability of penal law by reason of person concerned”; § 8 “Applicability of penal of penal law to acts

against internationally protected legal rights”; Part 2, Chap. 8 Offences against humanity and international security – Division 5 “Offences against International Security”, § 110 “Piracy”.

51. **Eswatini:** Suppression of terrorist Act, 2008 (Act 3 of 2008): Section 2 Interpretation: counter-terrorism conventions (e), (h), (i); terrorist act; terrorist group, terrorist property (c); Part III- Offences, Section 16. Promotion and facilitation of terrorist acts in foreign sates; Promotion of offences under Section 16; Section 17 (b) Conspiracy to commit offences under this Act; Part VII – Seizure and forfeiture of terrorist property, Section 32 (1) (a) Orders for seizure and restraint of property; Part VIII – Extradition and mutual assistance in criminal matters; Part IX – Miscellaneous, Section 40. (1) (3).

52. **Estados Unidos de América:**

- Chapter 3 Protection of Persons and Maritime Law Enforcement.
- 18. U.S.C. § 7, 113, 114, 1111, 1112, 1201, 2031, 2111. Crimes committed within the special maritime jurisdiction of the U.S.
- CRM -499 11. Hostage Taking (18 U.S.C. 1203).
- U.S. Statutes Relating to Piracy: 18 U.S.C § 1651. Piracy and law of nations.
- 18 U.S.C. § 1652 Citizens as pirates.
- 18 U.S.C. § 1653 Aliens as pirates.
- 18 U.S.C. § 1654 Arming or serving on privateers.
- 18 U.S.C. § 1655 Assault on commander as piracy.
- 18 U.S.C. § 1656. Conversion or surrender of vessel.
- 18 U.S.C. § 1657. Corruption of seamen and confederating with pirates.
- 18 U.S.C. § 1658 Plunder of distressed vessel.
- 18 U.S.C. § 1659. Attack to plunder vessel.
- 18 U.S.C. § 1660. Receipt of pirate property.
- 18 U.S.C. § 1661 Robbery ashore.
- 18 U.S.C. § 2280. Violence against maritime navigation.
- CRM 1-499 10. Violence Against Maritime Navigation and Maritime Fixed Platforms (18 U.S.C. 2280, 2281).
- H.R. 8934, Sanction Sea Pirates Act of 2024.

53. **Etiopía:** The Criminal Code of the Federal Democratic Republic of Ethiopia, 9 of May, 2005, Part II Special Part Book III, Title II, Crimes in violation of international law, Chap. I Fundamental crimes, Article 273 “Pillage, Piracy and Looting” Article 673.- “Piracy”; Article 674 “Special Cases”.

54. **Federación de Rusia:** Criminal Code (24 May 1996), General Part, Sec. I Criminal law, Chap. 2, Article 11, par. 2 “The operation of criminal law in respect of persons who have committed crimes in the territory of the Russian Federation”; Sec. IX, Chap. 24. Crimes against security and public security, article 211 “Hijacking of an aircraft, a sea-going ship, a railway train”; article 27 “Piracy”.

55. **Fiji:** Crimes Decree 2009 (Decree No. 44 of 2009), Pat 12 – Offences against the international order, Division 9- Other Offences with International Implications, Section 132 “Piracy”, Republic of Fiji Islands Government Gazette, Vol. 10, 5 November 2009, No. 95, p.1021.

56. **Finlandia:** Criminal Code (39/1889, amendments up to 433/2021), Chap. 1 (626/1996), Scope of application of the criminal law of Finland: Sec. 1 (626/1996) Offence committed in Finland; Sec. 2 (626/1996) Offence connected with a Finnish vessel; Sec. 7 (626/1996) International offence; Decree on the application of Chap. 1, sec.7 of the Criminal Code (627/1999); Section 15 (626/1996) Treaties and customary international law binding on Finland; Chapter 34 (5578/1995) Endangerment, Sec. 11 (17/2003) Hijacking.

57. **Francia:**

- Code pénal, Livre IV – Des crimes et délits contre la nation, l’État et la paix publique, Titre II -Du terrorisme, Chap. 1er: Des actes de terrorisme, article 421-1.
- Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l’exercice des pouvoirs de police de l’État en mer, JORF no 0004 du 6 janvier 2011. Chapitre I: Dispositions modifiant la Loi no 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l’exercice par l’État de ses pouvoirs de police en mer (Articles 1 à 3). «Titre I – De la lutte contre la piraterie maritime». Chapitre II: Dispositions concernant le Code pénal et le Code de procédure pénale (Articles 4 et 5). Chapitre III: Dispositions modifiant le Code de la défense (article 6). «Section 3 Mesures prises à l’encontre des personnes à bord des navires» (Article L.1521-11-Article 1521-18). Chapitre IV: Dispositions relatives aux enfants victimes d’actes de piraterie maritime (Article 7).
- Code de la défense: Partie 1 – Livre V: Action de l’État en mer, Titre II: Opérations en mer, Chapitre unique: Exercice par l’État de ses pouvoirs de police en mer (L. 1521-1).
- Instruction N° 0-24338 – 2011/DEF/EMM/AEM relative à l’habilitation des officiers de la marine à rechercher et constater des infractions en matière de lutte contre la piraterie, le trafic de stupéfiants ou de migrants en mer, 3 octobre 2011, Bulletin officiel des armées, édition chronologique n° 51 du 9 décembre 2011, texte n° 6.
- Décret n° 2020-342 du 26 mars 2020 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l’emploi de la force en mer, 28 mars 2020, Journal officiel de la République française.

58. **Gabón:** Code pénal, Loi no 042/2018 du 5 juillet 2019, Titre 13 - Des arrestations et séquestrations arbitraires et de la piraterie, J.O. de la République gabonaise, 17 juillet 2019, no 27 bis spécial.

59. **Gambia:** Merchant Shipping Act, 2013, Part XIII – Maritime Security: Section 521 “Interpretation”; Section 522 “Piracy by a warship etc.”; Section 524 “Hijacking and destruction of ships”; Section 525 “Offences endangering safe navigation of ships, threats and ancillary offences”.

60. **Georgia:** Law of Georgia Criminal Code of Georgia, Article 227 – “Illegal seizure, destruction or damage of a stationary platform” Article 228 “Piracy”.

61. **Ghana:**

- Act 29 Criminal Offences Act, 1960, Part Four “Offences against Public Order, Health and Morality”, Chapter Two, 193. “Piracy”; 194. “Punishment of Piracy”; 195 “Hijacking and attack on international communications.
- Act 675 Ghana Maritime Security Act, 2004, An Act to give effect to Chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS) as amended; to enhance maritime safety and security; to create a legal framework for the effective compliance with the International Ship and Port Facility Code (ISPS) in this country; and to provide for related matters.

62. **Grecia:** Penal Code, Book one, General part, Chap. One The penal law, II. Territorial limits of penal laws, article 7 “Crimes committed by aliens abroad”; article 8 (f) “Crimes committed abroad that are always punishable according to the Greek law”; Order No. 187 bringing forth the Greek Code of Public Maritime Law, articles 215 et 242.

63. **Granada:** Chapter 72A, Criminal Code, Section 62. Use of force for prevention or defence against crime, § 4 b; Section 213. Intentionally endangering vessel; Section 334 “Piracy”.

64. **Guatemala:** Código Penal, Decreto núm. 17-73, libro segundo, parte especial, título VII (De los delitos contra la seguridad colectiva), capítulo III (De la piratería), artículo 299.

65. **Guinea:** Nouveau Code pénal (février 2016) Titre II: Du terrorisme, du bioterrorisme et de la piraterie – Chapitre II De la piraterie, Section II Des atteintes à la sécurité de la

navigation maritime (article 578); Section III Des atteintes à la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental maritime (article 579).

66. **Guinea Ecuatorial:** Decreto núm. 691 1963, de 28 de marzo, por el que se aprueba el “Texto revisado de 1963” del Código Penal, capítulo IV (Delito de piratería), artículo 138.

67. **Guyana:** Criminal Law (Offences) Act Chapter 8:01 Act 18 of 1893, 319 “Piracy”; Act No. 8 of 2008 Hijacking and Piracy Act 2008, The Official Gazette [Legal Supplement] 31st July, 2008, p. 60.

68. **Haití:** Décret du 17 novembre 1980 définissant les actes de piraterie et prescrivant les sanctions y relatives, Moniteur no 84 du 24 novembre 1980.

69. **Honduras:** Decreto núm. 130-2017, Código Penal, libro II, parte especial, título I (Delitos contra la comunidad internacional), capítulo VIII (Piratería), artículo 161.

70. **Hungría:** Act C of 2012 on the Criminal Code: General Part, Chap. II Basic Provisions, Territorial and Personal Scope Section 3, 1, b); Chap. XXII Traffic-related criminal offences: Criminal offence against traffic safety (Section 232); Endangering rail air or waterway traffic (Section 233); Chap. XXX Criminal offences against safety, Terrorist act, Section 314, (4) c).

71. **Islas Cook:** Crimes Act 1969, 103. Piracy; 104. Piratical acts; 105. Punishment of piratical act; 106. Attempt to commit piracy; 107. Conspiring to commit piracy; 108. Accessory after the fact to piracy.

72. **Islas Marshall:**

- Marshall Islands Revised Code 2004 Title 15 – Chapter 1. Counter-terrorism Part III. Measures to combat terrorism (§ 114. Extradición; § 115. Mutual assistance; § 118 Prevention); Part IV- Offences against international conventions, Division 5- Hostage Taking (§ 127 Hostage-taking offences); Division 9- Safety of maritime navigation and fixed platforms (§ 135. Maritime Offences).
- Office of the Maritime Administrator, Rules for Marine Investigations, MI-260 (2015) Part – Marine Safety Investigations, 3.0. Cooperation of ship-owners, operators and seafarers, 3.1. Notification and Reporting Requirements. Part II- Maritime Investigations of Offences and Occurrences, 4.0. Piracy, Robbery, Hijacking or Terrorism.

73. **Islas Salomón:** Penal Code Laws of Solomon Islands Chapter 26, Part VII Offences affecting relations with foreign States and external tranquillity, Section 65 “Piracy”.

74. **India:** The Maritime Anti-Piracy Act, 2022 No. 3 of 2023, [31st January, 2023] The Gazette of India, Extraordinary Part II- Section 1.

75. **Indonesia:** Penal Code, XXIX. Crimes to navigation Book: II. Second. Crimes Chapter: XXIX. Crimes relating to navigation (articles 438-479); The Criminal Code, Division Three “Crime of Ship Destruction” (articles 329, 330) Chap. XXXI Sailing Crime Division One “Piracy and Violence against on-board Ships” (articles 543-547).

76. **Iraq:**

- Act No. 13 (2005) concerning counter-terrorism, article 2 (5).
- Penal code (1969- Amendments 2010), Chap. Seven: Offences that endanger the public, Section three: Offences affecting the safety of transport and public conveyances (articles 354-359).

77. **Irlanda:**

- Piracy Act, 1613, Chapter II - An Act for punishing of pirates and robbers at sea.
- Maritime Security Act 2004 Revised Updated to 22 November 2021 - An Act to give effect to the United Nations Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, Rome on 10 March 1988, and to the Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf, done at Rome on that date [19 July 2004]: (Sections: 2 “Offences”;

3 Extra-territorial jurisdiction 3; 4 “Power of arrest and detention”; 5 “Delivery of detained person to authorities in Convention State”.

78. **Islandia:**

- General Penal Code No. 19, February 12, 1940 (1 March 2004), Chapter XVIII. Offences involving danger to the public, article 165; article 168.
- Act on Maritime Security, No. 50/2004, cf. amendments No. 18/2007, article 2; article 3, § 1.

79. **Israel:**

- Penal Law 5737-1977, Chapter eight: Offences against the political and social order, article 169 “Piracy”; Chap. eleven: Offences against property, article 401 “Theft of vessel or aircraft”; article 402 “Robbery”; article 403 “Attempted robbery”; 401 “Demanding an asset by threats”.
- Offences against the Safety of International Maritime Navigation and Maritime installations, 2008, section 3.

80. **Italia:** Maritime Code Approved with R.D. 30th March 1942, n.327 (as subsequently modified and integrated until 2002) Third Part Penal and Disciplinary Dispositions First Book Penal Dispositions Title II On Crimes in particular, Section 1 On Crimes against a State, article 1135 “Piracy”, articles: 1136 “Ship under suspicion of piracy”, article 1137 “Robbery and extension, committed by the crew, along the coast of the Republic”.

81. **Jamaica:** The Terrorism Prevention Act, 2016, Schedule, Section 3, 1.- Offences implementing the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation; 2.- Offences implementing the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf.

82. **Japón:** Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy (19 June 2009).

83. **Jordania:** Law No. (10) of 2022, amending the Jordanian Penal Code, article 378 bis, Official Gazette, No. (5796), 25 May 2002, p. 3591.

84. **Kazajstán:** Penal Code of the Republic of Kazakhstan, 3 July 2014 No. 226-V, Special Part, Chap. 10 Criminal infraction against public security and public order; article 269 “An attack against building, construction, means of communication on their capture”; article 270 “Theft, as well as seizure of aircraft or water vessel, railway vehicles”; article 271 “Piracy”.

85. **Kenya:** Merchant Shipping Act 2 No. 4 2009), Part XVI – Maritime Security. 369 “Interpretation” (1); Offences against Safety of Ships, Section 370 “Hijacking and destroying of ships”; Section 371 “Offences of piracy and armed robbery”.

86. **Kiribati:**

- Criminal Law and Procedure (Patriation) Act 1991, Section 63 “Piracy”; Piracy by law of nations 63A (Annex Provisions of Geneva Convention on the High Seas to be treated as part of the Law of Nations); Connected offences 63B; Piratical acts 63C; Trading with pirates 63D; Dealing in slaves at sea to be piracy 63F; Attempts and conspiracy to commit piracy 63G; Accessories after the fact to piracy 63H.
- Extradition Act 2003; Mutual Assistance in Criminal Matters Act 2003.
- Republic of Kiribati (No. 3 of 2005), An Act to Combat Terrorism and Transnational Organised Crime and for Ancillary Purposes: 2. Interpretation (1) (b); Section 52. Boarding, search and detention of craft; Section 54. Consent of Attorney-General, Section 54 (1).

87. **Kuwait:** Law no. 16 of 1960 promulgating the Penal Code, article 252 “Acts of piracy at sea”.

88. **Letonia:** Criminal Law of 17th June, 1998: Chap. I General Provisions, Sec. 3 “Applicability of the Criminal Law to Aircrafts, and Sea and River Vessels outside the Territory of Latvia”; Sec. 4 “Applicability of the Criminal Law Outside the Territory of

Latvia”; Chapter IX Crimes related to terrorism, Sec. 79 “Terrorism”; Chap. XV: Sec. 152. “Illegal Deprivation of Liberty”; Sec. 153 “Kidnapping”; Sec. 154. “Seizure of Hostages”; Chap. XVIII Criminal Offences against Property, Section 175 “Theft”, Section 176 “Robbery”; Chap. XXI Criminal Offences against Traffic Safety: Sec. 257. “Violation of Provisions Regarding Traffic Safety and Operations of Railways, Water and Air Transport”; Sec. 258. “Damaging of Roads, Railways, Water and Air Transport Vehicles”; Sec. 268 “Seizure of an Air or Water Transport Vehicle”.

89. **Libano:** Code pénal, Livre I Partie générale- Titre 1- De la loi pénale, Chapitre II- De l’application de la loi pénale dans l’espace I- De la compétence territoriale, article 17, 1-3) ; II De la compétence réelle, article 19 ; articles 641 et 642 « Peines ».

90. **Liberia:** An Act to amend Chapters 14 and 15 Sub-Chapter(C), Title 26 of the Liberian Code of Laws revised, known as the new Penal Law of 1976, by adding thereto four new sections thereby making the crimes of armed robbery, terrorism and hijacking, respectively, capital offences, and providing punishment thereof (22 July 2008): Sub-Chapter (C) - Kidnapping and related offences: Section 14.54 Terrorism; Sub-Chapter (C) – Armed Robbery, Section 15.32 “Armed Robbery”; Section 15.33 “Hijacking”; Section 15.34. “Penalties for armed robbery, terrorism and hijacking”.

91. **Lituanie:** Criminal Code (2000), No. VIII-1968 (As last amended on 23 April 2015 – No XII-1649: General Part, Chapter II, Validity of criminal law, Article 4 “Validity of the criminal law for persons who have committed criminal acts on the territory of the State of Lithuania or on ships or aircraft with the flag or insignia of the State of Lithuania”; Special Part chapter XXXV, Crimes against public safety: article 251 “Hijacking an Aircraft, Vessel or Another Public or Freight Vehicle or Fixed Platform on the Continental Shelf”; article 251bis “Piracy”; article 252 “Hostage Taking”.

92. **Luxemburgo:**

- Loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, Titre I – De la pénalité. Chapitre 2. – Des infractions et de leurs répressions, articles 64 et 65, J.O. du Luxembourg (Mémorial 26 de 1992), 30 avril 1992; Loi du 27 octobre 2010 modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine: «2. Il est inséré dans le Titre 1er, chapitre 2, une section III libellée comme suit: Section III- Des infractions perpétrées à l’encontre de la sécurité de la navigation des navires et des plates-formes fixes sur le plateau continental».
- Loi du 27 octobre 2010 portant approbation de la Convention pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d’actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, Rome, 10 mars 1988.

93. **Macedonia del Norte:** Penal code (1996), Chapter twenty-seven, Crimes against safety in public traffic, article 297 “Endangering traffic safety”, article 302 “Attack on aircraft, ship or immovable platform”; Chapter thirty-three Crimes against the public order, article 394-a “Terrorist organization”, article 394b “Terrorism”; 394c “Financing terrorism” – Chapter thirty-four, Crimes against humanity and international law, article 421 “Taking hostages”; article 422 “Piracy”.

94. **Madagascar:** Loi no 99-028 du 3 février 2000 portant refonte du Code maritime: Chap. 4 Police de la navigation, article 1.4.05 « Droit de visite en haute mer »; Chap. 5 « Répression de la piraterie »; Chap. 7 « Juridiction sur les personnes à bord des navires étrangers », article 1.7.01 « Infraction pénale commise en dehors de la mer territoriale »; Chap. 13 « Piraterie ».

95. **Malasia:**

- Penal Code 1936 Act 574: Hostage-taking, Section 374A, Punishment for intentionally running vessels aground or ashore with intent to commit theft, etc., Section 439.
- 191 Courts of Judicature Act 1964, Part II- The High Court Criminal Jurisdiction Sect. 22 (1) (a) (iv).

- Act 163 Extra-territorial Offences Act 1976- An Act to deal with certain offences under written laws committed in any place without and beyond the limits of Malaysia and on board any ship or on any aircraft registered in Malaysia or otherwise as if they were committed in Malaysia, Sect. 2 (1) (b).
 - Mutual Assistance in Criminal Matters Act 2002 (Act 621).
96. **Malawi:** Penal Code Chapter 7 (2018): 01, 63, Part II “Crimes”, Chap. VIII “Offences affecting relations with foreign States and external tranquillity”, Section 63 “Piracy”.
97. **Maldivas:** Penal Code, Act Number 1/81, 27/1/1381 H, Section 138 “Theft by breaking into a dwelling house or breaking a thing”; Terrorism Act (Act No. 10/1990), Offence of terrorism, 2 (c).
98. **Malta:** Chapter 9 Criminal Code, Part II Crimes and punishments, Title IX Of crimes against property and public safety, Subtitle IV A - Of Acts of terrorism, funding and terrorism ancillary offences, 328A 2 (d), 4 (i), k); Subtitle IV B Piracy 328N, 328O.
99. **Marruecos:**
- Code pénal (version consolidée du 5 juillet 2018): article 11; Livre III - Des diverses infractions et de leur sanction, Titre I - Des crimes, des délits correctionnels et des délits de police, Chap. premier bis, Le terrorisme (articles 218-1 – 218-9).
 - Code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), annexe 2: Titre quatrième- Des crimes maritimes, Chapitre II, Des crimes maritimes et de leur punition, article 23.
100. **Mauricio:** Piracy and Maritime Violence Act, Act 39 of 2011: Section 2. Interpretation; Section 3. Piracy and maritime attack; Section 4. Hijacking and destroying ships; Section 5. Endangering safe navigation; Section 6. Masters’ power of delivery; Section 7. Jurisdiction; Section 8. Arrangements for handing over and transfer of suspected persons; Section 9. Forfeiture.
101. **Mauritania:** Loi no 78-043 portant Code de la marine marchande, Titre VIII «Le régime disciplinaire et pénal», Chap. III, «Des délits et crimes maritimes», article 290.
102. **México:** Código Penal federal, libro II, título II (Delitos contra el derecho internacional), capítulo I (Piratería), artículos 146 y 147; Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 1 de junio 2006, artículo 36.
103. **Micronesia (Estados Federados de):** Title 19 Admiralty and maritime, Chapter 12, Safety of navigation: § 1201. “Regulations for the safety of navigation”; § 1202, “Application”; § 1203, “Offences against safety of navigation”; § 1204 “Enforcement authority”; § 1205, “Jurisdiction of the Supreme Court”.
104. **Mónaco:** Loi no 1.198 du 27 mars 1998 portant Code de la mer, Titre III, Chap. III, Les infractions en matière pénale, Section III Infractions touchant la police intérieure du navire, Article L. 633-25 3). Journal de Monaco (Bulletin officiel de la Principauté), 1998, Journal no 7334, p. 566.
105. **Mongolia:**
- Criminal Code (3 December 2015) General Part Chap. One, Art.1.5. (2) Enforceability of the Criminal Code in the territory of Mongolia – Chapter twenty-seven, Crimes against the rules of safety of traffic and use of motor vehicles: 27.1. Interfering with threat to the traffic of rolling-stock, ship, aircraft; 27.2. Endangering the traffic of rolling-stock, ship, aircraft; 27.3. Violation of the safety rules of traffic and use of vehicles of railway, air, water carriage.
 - Maritime Law of Mongolia (Revised edition) (June 3rd, 2022), Chap. III Vessel, crew, and labour relations on board, article 15. “Commitment of crime on board a vessel”; Chap. Six Implementation of international treaties and conventions in maritime sector, article 37. “Ensuring the safety of life at sea”.
106. **Montenegro:** Criminal Code, Title Twenty Seven Criminal Offences against public traffic safety: Endangering the Security of Air or Maritime Traffic or a Fixed Platform

(article 342); Hijacking an Aircraft, Ship or Other Means of Transport (343); Failure to Provide Assistance to a Ship or Another Vessel and to Persons in Danger at Sea or in Inland Waters (article 344); Piracy (article 345), Official Gazette of the Rom 70/2003, 47/2006 and the Official Gazette of MNE 40/2008, 25/2010 and 32/2011.

107. **Mozambique:** Código Penal, Livro Segundo - Parte Especial, Título V- Crimes contra o Estado, Capítulo II, artigo 380 (Pirataria), *Boletim Da República*, Quarta-feira, 31 de Dezembro de 2014, I – Serie – Número 105, 14 Suplemento.

108. **Myanmar:** Extradition Act, 1904: Chapter V “Offences Committed at Sea” 20 “Requisition for surrender in case of offence committed at sea”; Chap. VII Supplemental “Piracy by the law of nations”.

109. **Namibia:**

- Act No. 9, 2023, Prevention of Organized Crime Amendment Act 2023, Piracy and other offences, § 16A, Government Gazette of the Republic of Namibia, 21 July 2023, No. 8142.
- Prevention and combating of terrorist and proliferation activities Act, 2014 (Act 4 of 2014), Government Gazette of the Republic of Namibia, 25 June 2014, No. 5490, p. 1; Part 2 - Offences and penalties: 6. Endangering safety of maritime navigation; 7. Taking of hostages; 9. Offences relating to fixed platforms; Part 3 – Measures to implement resolutions of the United Nations Security Council; Part 5 – Jurisdiction and procedural matters: 52. Jurisdiction of High Court in respect of offence under this Act.

110. **Nauru:**

- Maritime Security Act 2019, No. 31 of 2019; Mutual Assistance in Criminal Matters Act No. 16 of 2004: Part 1 – Preliminary, 3 Objectives; 5 Interpretation; Schedule 1.
- Counter terrorism and transnational organized crime Act 2004, Part 6 – Counter-terrorism conventions, Division 7 – Maritime safety: 50 Offences; 51 Arrest and delivery; 70. Boarding, search and detention of craft; Schedule 1 – Counter terrorism conventions.

111. **Nicaragua:** Código Penal, 2011, libro II, título XII, capítulo V (Piratería) (arts. 524 a 526).

112. **Nigeria:** Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, 2019, A Bill for An Act to provide for the Suppression of Piracy and other Maritime Offences, give effect to the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) 1988 and its Protocols; and for related matters: Part I - Acts of piracy and prosecution of maritime offences; Part II - Offences, punishments, forfeiture and restitution; Part III – Incidents reporting and evidence preservation; Part IV - Miscellaneous.

113. **Niue:** Terrorism Suppression and Transnational Crimes Act 2006, Part 6, Counter Terrorism Convention Offences, Maritime Safety, Section 30, “Definition of ‘ship’”; Section 31 “Offences”; Part 8, General provisions, Section 48, “Jurisdiction” (a) (ii).

114. **Noruega:**

- The Penal Code (LOV-2005-05-20-28), Part I. chap. 1. Application of the criminal legislation, Section 4 (c). Application of the criminal legislation to acts committed in Norway and areas under Norwegian jurisdiction; Part II - Criminal acts, Chap. 18, Terrorist acts and terrorism-related acts, Section 139, “Hijacking of air craft and ships, etc.”.
- Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act), Sec. 39, “Preventive measures against attacks etc. on ship”, (1) (b), Sec. 92 (which relates to piracy).

115. **Nueva Zelanda:**

- Crimes Act 1961 (Public Act 1961 No. 43), Sections 92 to 97, “Piracy”.
- Maritime Crimes Act 1999 (version as at 21 May 2022). An Act to give effect to the provisions of the Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and the Rome Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf: Sec. 8 “Extra-territorial in respect of crimes relating to ships”; Sec. 9, “Extra-territorial jurisdiction in respect of crimes relating to fixed-platforms”; Sec. 10, “Application of Crimes Act 1961”.

116. **Omán:**

- The Penal Code, promulgated by Decree No. 7/2008, Part II, Crimes of General Danger, Chap. 2, Piracy and Assault of Public Transportation Modes and Public Utilities, art. 160-168;
- Prevention and Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea, Act 17, May 2023.

117. **Uganda:**

- Penal Code Act, Chap. VII Offences affecting relations with foreign States and external tranquillity, Section 55, Piracy; Chap. XXVII, Robbery and extortion (Sections 285-293).
- Anti-Terrorism Act, 2002 (Act 14 of 2002), Part II – General 4. Territorial jurisdiction of Uganda courts in relation to offences under this Act, (1) (a); 5. Terrorism extraditable; Part III – Terrorism and related offences, 7. (2) (f).

118. **Uzbekistán:** (1994) Criminal Code, Special Part, Section Six - Crimes against Public Security and Public Order, Articles: 245. Taking hostage; 260. Violation of regulations on safety of movement or operation of railway, sea, river or air transportation; 263. Breaking railway, sea, river, air transportation or communication lines; 264. Hijacking of railway or seizure of railway rolling-stock, air, sea or river vessel; 267. Hijacking of Transport Vehicle.

119. **Pakistán:**

- Penal Code (Act XLV of 1860), Section 402. A. Hijacking; 402. B. Punishment for hijacking; Section 439 “Punishment for intentionally running vessel aground as ashore with the intent to commit theft, etc.”.
- The Maritime security Agency, Act, 1994 (Act No. X of 1994), 10. “Powers and Functions of the Agency”, (2) (b) (c) (d) (e); 12. “Power of searches, arrest, etc.”.
- Maritime Zones Act, 2023, Section 16 “Jurisdiction on board a foreign ship”; Section 28, “Piracy”; Section 29, “Punishment for piracy”; Section 30, “Armed robbery against ships”, *The Gazette of Pakistan*, April 29, 2023.

120. **Palau:**

- Republic of Palau Maritime Regulations, 26 June 2012, Chapter 6, Marine Instigations, 6.1 “Definitions” c) “Marine Situation”; 6.2 “Reporting requirements”, b (9) “An act or intended act of armed robbery, piracy, hijacking, or terrorism”.
- National Code - Title 17, Chap. 18 “Kidnapping”, Sec. 1801; Chap. 42: Sub-chap. VI “Hostage-taking”, Sec. 4245 Implementation of the Convention on the taking of hostages; Sec. 4246, Hostage-taking offences; Sub-chap. X, “Safety of Maritime Navigation and fixed platforms”: Sec. 4271, Implementation of the Convention on maritime safety and the fixed platforms protocol; Sec. 4272, Maritime Offences.

121. **Panamá:** Código Penal, libro I, título I, Disposiciones preliminares, De la ley penal en general, capítulo II (Aplicación en el espacio), artículo 7, párrafo 2; libro II (De los delitos), título IX (Delitos contra la seguridad colectiva), capítulo IV (Piratería), artículos 243 a 245.

122. **Papua Nueva Guinea:** Chap. 262, Criminal Code Act 1974, Division 6. – Piracy Sections: 80 “Interpretation”; 81 “Punishment of piracy”; 82 “Attempted piracy with personal violence”; 83 “Aiding pirates”.

123. **Paraguay:** Código Penal del Paraguay, Ley núm. 1160/97, título III (Hechos punibles contra la seguridad de la vida y de la integridad física de las personas), capítulo III (Hechos punibles contra la seguridad de las personas en el tránsito); artículo 213 (Atentado al tráfico civil aéreo y naval); artículo 214 (Intervenciones peligrosas en el tráfico aéreo, naval y ferroviario); artículo 215 (Exposición a peligro del tráfico aéreo, naval y ferroviario).

124. **Países Bajos (Reino de los):** Criminal Code, Act of 3 March 1881, Part XXIX, Serious Offences related to Shipping and Aviation (articles 381-415b); Merchant Shipping Protection Regulation, 28.03.2022.

125. **Perú:** Código Penal (Decreto Legislativo núm. 635, de 3 de abril de 1991), libro segundo (Parte especial – Delitos), título V (Delitos contra el patrimonio), capítulo VII (Extorsión) (formas agravadas, art. 200); título XII (Delitos contra la seguridad pública), capítulo II (Delitos contra los medios de transporte, comunicación y otros servicios públicos), artículo 280 (Atentado contra los medios de transporte colectivo o de comunicación); artículo 281 (Atentado contra la seguridad común); artículo 282 (Forma culpable).

126. **Filipinas:** Presidential Decree No. 532 August 8, 1974, Anti-Piracy and Anti-Highway Robbery Law of 1974 Act No. 315, An Act revisiting the Penal Code and other Penal laws – Book two – Chap. One, “Crimes against national security”, Section three, “Piracy and mutiny on the high seas or in Philippine waters”: article 122, “Piracy in general and mutiny on the high seas or in Philippine waters”; article 123, “Qualified piracy”.

127. **Polonia:** Penal Code, article 121 (Chap. XVI Offenses Against Peace, Mankind, and War); Articles 170, 171, 183, 184 (Chapter XX, Offenses Against Public Safety); Article 263 (Chap. XXXII, Offenses Against Public Order).

128. **Portugal:** Criminal Code Law no. 59/2007 of 4 September: Book I, General Part, Title I, Criminal Law- Single Chapter, “General principles”, article 4, “Territorial application-General principle”; Book II, Special part, Title IV, “Crimes against life in society”, Chapter IV, “Crimes against the safety of telecommunications”, 287 “Capture or deviation of aircraft, ship, train or passengers public transport vehicle”; 288 “Attempt to the safety of air, water or railway transport”.

129. **Qatar:**

- Law No. 11 of 2004 issuing the Penal Code 11/2004: Book one General provisions, Part 2, “Territorial jurisdiction”, articles 14,17; Book 2 – Offences against public interest, Part 6 - Crimes of public danger, Chap. 3- Transgression of means of transportation Article 245; Book 3- Crimes in relation to people and money. Part 3- Crimes concerning money Chap. 1- Robbery, article 336.
- Decree No. (10) of 2009, Approval of accession to the UN Convention against transnational organized crime, 2000.

130. **República Árabe Siria:** Law No 28, 8 November 2003, Chapter IX “Activities prohibited in the sea”, articles 34-40 – Chapter X Penalties, articles 41-43, Bulletin of the Law of the Sea, No.55, p. 17.

131. **República Centroafricana:** Loi n°10.001 (2010) portant Code pénal centrafricain, Chap. IV - Du terrorisme, Section 1 - De la capture illicite d’aéronefs, de navires et de plates formes fixes, article 297; Section IV – Des infractions contre la sécurité d’un navire ou d’une plate-forme fixe, articles 302; Section V – De la prise d’otages, article 311.

132. **República de Corea:**

- Criminal Act, Act No. 11731, Apr.5, 2013, Chapter XXXVIII, Crimes of larceny and robbery, article 340 “Piracy”.
- Act concerning Punishment of Unlawful Acts against Ships and Maritime navigational facilities, article 5, “Assault, Threat, Injury, Murder”, article 6, “Ship hijacking”, article 7, “Damage to Ship or Maritime navigational facilities”.

- Act on Punishment for damaging Ships and Sea Structures, Act No. 6880, May 27, 2003, article 6, “Seizure of ships”.
- Act on the prevention of damage to ships on international voyages from piracy, Act No. 14504, Dec. 27, 2016, amended by Act No. 18427, Aug. 17, 2021.

133. **República de Moldova:** The Criminal Code, No. 985-XV, 8.04.2002, Chap. XIII, Crimes against public security and public order, Article 289, “Piracy”; Article 289-2, “Crimes against Water Transport Security”; Article 289 -3, “Crimes against the security of Fixed Platforms”.

134. **República Democrática del Congo:** Ordonnance-loi no 66-98 – Code de la navigation maritime, articles 399 et 400.

135. **República Democrática Popular Lao:** Penal code (26 June 2017), Part II- Special Part, Chapter 2 “Offences against safety and social Order”: Section 157 “Hijacking a car, ship or airplane”; Section 159 “Piracy”.

136. **República Dominicana:**

- Código Penal de la República Dominicana (agosto 2007), libro tercero, título I, capítulo I (Crímenes y delitos contra la seguridad del Estado), artículo 96.
- Ley núm. 5-23 del 19 de enero de 2023, de Comercio Marítimo de la Republica Dominicana. Modifica la Ley núm. 603 del año 1977, modificada por la Ley núm. 688 del mismo año, así como deroga varios artículos del Código de Comercio, y la Ley núm. 3003 del año de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas, y deroga además el párrafo del artículo 14 del Reglamento núm. 612-05, que modificó el Decreto núm. 572-99 y del Decreto núm. 519-02, G. O., núm. 11096, del 20 enero 2023, artículos 294, 3); 414, 6); 551, 1).
- Ley Orgánica de las fuerzas Armadas de la Republica Dominicana, núm. 139-13, del 13 de septiembre de 2013, G. O., núm. 10728, de 19 de septiembre de 2013, artículos 9, 4); 10 3).

137. **República Checa:** Law No. 40/2009 Coll., Criminal Code (effective from 1 January 2010): Part one - General part, Chapter 1 Competency of criminal laws, Section 5 Principle of registration; Section 7 Principle of protection and principle of universality; Part II - Special Part: Chapter II – Criminal offences against freedom, personal and privacy rights and confidentiality of correspondence: Section 173 Robbery, Section 174 Hostage taking, Section 175 Extortion; Chapter VII - Generally Dangerous criminal acts, Division 2 – Criminal offences endangering an aircraft, civil vessel and fixed platforms (sections 290-292); Chapter IX – Criminal offences against the Czech Republic, Foreign States and international organizations, Section 311 Terrorist Attack, 1 c).

138. **República Unida de Tanzania:**

- The Merchant Shipping Act, 2003, Part XVII Maritime Security – Piracy under the United Nations Convention on the Law of Sea 1982 Offences against the Safety of Ships: Sec. 341. Piracy; Sec. 342. Hijacking and destruction of ships; Sec. Offences involving endangering safe navigation, threats and ancillary offences; Sec. 344 Master’s power of delivery.
- Chapter 16 The Penal Code [Revised Edition 2022], Chapter VIII Offences Affecting Relations with Foreign States and External Tranquillity, Section 66 “Piracy”.

139. **Rumanía:** Penal Code (A) 07/17/2009, Title II Offenses against patrimony, Chap. II – Robbery and piracy (articles 233-237), article 234 “Qualified robbery”, article 235 “Piracy”, article 235 “Penalties”.

140. **Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:**

- Piracy Act 1837 Chapter 88 7 Will 4 and 1 Vict.
- Aviation and Maritime Security Act 1990, Chapter 31 Part II Offenses against the Safety of Ships and Fixed Platforms.

- Merchant Shipping and Maritime Act 1997 c.) 28 1997 Chapter 28, Section 26 “Piracy”.

141. **Saint Kitts y Nevis:**

- Chap. 4.06 Criminal procedure Act - Arrangement of Sections (Rev. ed. showing the law as at 31 December 2020), Part III 9 “Offences in coaches, vessels, etc., on journey when triable”.
- Chap. 4.21 Offences against the person Act (Revised edition showing the law as at 31 December 2017): Part III Attempts to murder, 12. Setting fire to, or casting away a ship, with intent to murder; Part VI Assaults, 38. Assaults on seamen, etc.

142. **San Marino:** Law No. 139 of 5 September 2014 Provisions for the enhancement of international security in civil aviation and maritime navigation: Title I General provisions: article 1 (Scope of application); article 2 (d) (San Marino jurisdiction); Chapter II Suppression of offences against the safety of maritime navigation and the security of fixed installations on the continental shelf: article 7 (Definitions); article 8 (Offences against the safety of maritime navigation and against fixed installations in the continental shelf); article 10 (Transport on board a ship of persons who have committed an act of terrorism); article 11 (Attack on fixed installations); 12 (Powers of the master of a ship and of the crew); Title II Provisions on international cooperation, communication, illegal assistance and extradition: article 13 (International cooperation measures); article 14 (Communication to the interested organisations and States); article 15 (Legal assistance); 16 (Extradition provisions); article 17 (Transfer of a person abroad); article 18 (Punishments to the offences).

143. **San Vicente y las Granadinas:**

- Chap. 171 Criminal Code Act No. 23 of 1988 Amended by Act No. 53 of 1992, Chap. IV Offences against Public Order, Sec. 49 “Piracy jure gentium”; Sec. 50. “Piracy in other cases”.
- Anti-Terrorism Act 2023, Arrangement of Sections, Part II Convention Offences, Section 24 “Endangering the safety of maritime navigation”; Section 27 “Offences relating to fixed platform”; Part VI Jurisdiction and trial Offences (Sections 50 and 51); Part VII Information Sharing, Extradition and Mutual assistance in Criminal matters (Sections 52, 53, 54).

144. **Santa Lucía:** Chap. 3.01 Criminal Code (Act 9 of 2004), Part 2 Offences against property, Section 200 Stealing from vessels; Part 3 Offences against public order, Section 306. “Penalty for piracy”.

145. **Samoa:** Crimes Act 2003, article 100 (2) (c); Counter Terrorism Act 2014, Part 4 Maritime Safety, Section 36 “Seizure of a ship or fixed platform”.

146. **Santo Tomé y Príncipe:** Lei no. 15/2021, Primeira alteração ao Código Penal aprovado pela Lei no. 6/12, de 6 de Agosto, Artigo 386 “Pirataria marítima y aérea”, No. 61-10, de Agosto de 2021, *São Tomé e Príncipe Diário da Republica*, I Série 1003.

147. **Senegal:** Loi no 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande: Livre I Dispositions générales, Titre premier: Champ d’application et définitions, article premier b) Définitions, « Navire pirate », « Piraterie »; Livre VIII Régime disciplinaire et pénal, Titre III: Régime pénal, Chap. II Infractions, Section VI- Crimes de piraterie (articles 675-677).

148. **Serbia:** Criminal Code (2019), Chapter Twenty Six, Criminal offences against traffic safety, article 292 “Endangering of Air or Sea Traffic or Immovable Platform”; article 293 “Hijacking an Aircraft, ship or Other Means of Transport”; article 294 “Piracy”.

149. **Seychelles:**

- Law of Seychelles, Chapter 158, The Penal Code [1st February 1955, Section 65 “Piracy”].
- Prevention of Terrorism Act, 2004, Act 7 of 2004, Section 2 “Interpretation”; Section 15 “Promotion or facilitation of terrorism in foreign States”.

150. **Sierra Leona:** The Sierra Leone Port Facility and Ship Security Act, 2022, Bill supplement to the Sierra Leone Gazette Vol. CXLXIII, No. 27, 5th May, 2022: Part I- Preliminary, Section 1 “Interpretation”, (b); “Piracy”; Part VI- Offences against ships and fixed platforms: Section 73 “Piracy”; Section 74 “Hijacking of ship”; Section 76 “Endangering safe navigation of ships, threats and ancillary offences”; Section 77 “Master to hand over suspect to appropriate officer”; Section 78 “Application to fixed platforms”.

151. **Singapur:**

- Maritime Offences Act 2003, Sec. 3. Hijacking of ships; Sec.6.- Offences involving threats in relating to ships or safe navigation; Sec. 7.- Ancillary offences in relation to ships or safe navigation; Sec. 8.- Hijacking of fixed platforms; Sec. 9.- Destroying or damaging fixed platforms, etc.; Offences involving threats in relation to fixed platforms; Sec. 11.- Ancillary offences in relation to fixed platforms.
- Penal Code 1871 (2020 Rev. version), Chap. 6A “Piracy”. 130N “Piracy by law of nations”; 130C “Piratical acts”.

152. **Eslovaquia:** Act 300/2005 Coll. Of 20 May 2005 Criminal Code: Sec. 3 (3) “Local competence”; Sec. 47 (2) “Life prison sentence”; Sec. 185 “Hostage taking”; Sec. 188 “Robbery”; Sec. 291-292 “Threat to the safety of an aircraft or a vessel”.

153. **Eslovenia:** Criminal Code (KZ-1), Chap. 2 Application of the Penal code, 10 (2) “Territorial application”; Chap. Fourteen, article 108 “Terrorism”; Chap. Thirty-one “Criminal offences against the safety of public traffic”, 329 “Hijacking a plane or ship”; Chap. Thirty-five, “Criminal offences against international law”, Article 373 “Taking of hostages”; Article 374 “Piracy”.

154. **Somalia:** Provisional Constitution, Adopted August 1, 2012, Mogadishu, Somalia, Article 111H. National Security Commission, (3) (a); Laws in terms of Article 130, establishing specialized bodies as necessary to deal with anti-terrorism, anti-piracy, human trafficking and other organized crime.

155. **Sri Lanka:**

- Piracy Act, No. 9 of 2001, An Act to provide for the suppression of piracy in Sri Lanka and for matters connected therewith or incidental thereto.
- Act No. 41 of 2009, An Act to Provide for the Establishment of a Department of coast guards; to specify the functions of the Department of coast guards; and to Provide for matters connected therewith or incidental thereto; MCL 2018 Amendments – Protection of Seafarers Held Captive as a Result of Piracy and Armed Robbery.

156. **Suecia:** Criminal Code (1962), Part I, General provisions, Chap. 1 – “On offences and criminal sanctions”, Sec. 3 (1) and 6 b); Sec. 7 – Part II, Chap. 13- “On public danger offences”, Sec. 5a, Sec. 12.

157. **Suiza:**

- Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (23 septembre 1953), Titre VIII - Dispositions pénales et disciplinaires – Chap. I. Des infractions contre la sécurité de la navigation, article 128.
- Code pénal suisse du 21 décembre 1937 (état au 1er janvier 2024): Livre 1 – Dispositions générales – Partie 1 Crimes et délits – Titre 1 Champ d’application, Article 4 (Crimes ou délits commis à l’étranger contre l’État); Article 6 (Crimes commis à l’étranger, poursuivis en vertu d’un accord international); Article 7 (Autres crimes ou délits commis à l’étranger); Livre 2 – Dispositions générales – Titre 1 Infraction contre la vie et l’intégrité personnelle. Titre 4 Crimes et délits contre la liberté: Article 183 (Séquestration et enlèvement); Article 185 (Prise d’otage).

158. **Suriname:** Penal Code (G.B. 1911), Title XXIX “Shipping and Aviation Crimes”, articles 444-479.

159. **Tailandia:** An Act on Prevention and Suppression of Piracy B.E. 2534 (1991).

160. **Timor-Leste:** Penal Code (2009), article 7. Principle of territoriality; article 255. Vehicle theft. Criminal procedure law (2005), article 17. Criminal offence committed aboard a vessel.

161. **Togo:**

- Loi no 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal, Numéro spécial, J.O. de la République togolaise, 24 novembre 2015, « De la piraterie maritime », articles 1068-1073.
- Loi no 2016-004 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, 11 mars 2016, Bulletin du droit de la mer, no 104, p. 13.

162. **Tonga:** Transnational Crimes Act (2007 Revised Edition), Part III – Counter-Terrorism Conventions, 18 “Maritime safety offences”; Part IV- Terrorism Bombing and Transnational Organized Crime; 29 “Detention of a craft”; 30 “Boarding, searching and detention of craft”.

163. **Trinidad y Tabago:**

- Mutual Assistance in Criminal Matters Act Chapter 12: 07 Act 39 of 1997 Amended by 7 of 2001 14 of 2004.
- Anti-Terrorism Act Chapter 12:07, Act 26 of 2005: Part I Preliminary, Section 2 (1); Part III – Convention Offences, Section 16 “Endangering the safety of maritime navigation”; Section 19 “Offences relating to fixed platforms”; Part V Jurisdiction and trial of offences (Sections 25-27).

164. **Túnez:** Loi organique no 2015-26 du 7 août 2015, relative à la lutte contre le terrorisme et à la répression du blanchiment d'argent, article 3 (territoire national; plates-formes situées sur le plateau continental); article 18, alinéa 3; article 19; article 9, alinéa 4.

165. **Turkmenistán:** Criminal Code, June 12, 1997, No. 222-1, Articles: 7. “Action on the penal statute concerning persons who committed crimes in the territory of Turkmenistan”, (2), (3); 126. Kidnapping; 130. Seizure of hostages; 277. Hijacking or seizing an aircraft, boat or railway rolling stock; 231. Robbery; 232. Extortion.

166. **Türkiye:** Turkish Penal Code: Part 2 Jurisdiction, Territorial jurisdiction article 8 (2) (b); Miscellaneous offences, articles 13 (1) (h); Part 6 “Offences Against Transport Vehicles or Stationary Platforms”, Article 223 “Hijacking or Seizure of Transport Vehicles” (paragraphs 2 and 3); Article 224 “Occupation of a stationary platform on territorial land or industrial zone”.

167. **Tuvalu:** Penal Code 2022, Part VIII – Offences against the law of nations, Sec. 63 “Piracy”.

168. **Ucrania:** Criminal Code: Special Part – Chapter XI. Criminal offences against traffic safety or safety of transport operations, article 277 “Endamagement of communication routes and transport means”, article 278 “Hijacking of a rolling-stock, aircraft or sea/river vessel”; Chapter XX. Criminal offences against peace, security of mankind and international legal order, article 446 “Piracy”.

169. **Uruguay:** Código Penal, artículo 216 (Atentado contra la seguridad de los transportes); Decreto núm. 181/2004 (Reglamento de Organización y Funciones de la Prefectura Naval).

170. **Vanuatu:** Penal Code [Cap 135], Part 1 – General provisions – Application of the Criminal Law, § 5. “International offences”; Part 2 – Offences (Offences against public order) Offences against property, § 145 “Piracy”.

171. **Venezuela (República Bolivariana de):** Código Penal (28 de marzo 2000), libro segundo (De las diversas especies de delito), título I – capítulo III (De los delitos contra el derecho internacional), artículos 153 a 160, *Gaceta oficial*, núm. 5.494 extraordinario, 20 de octubre de 2000.

172. **Viet Nam:** Criminal Code (2015), Chap. XXI Offences against public order and public safety, Sec. 1 – Traffic offences, 282 “Hijacking of an airplane or ship”; article 301 “Taking hostages”; 302 “Piracy”.

173. **Yemen:** Republic Decree - By Law No. [13] For 1994 Concerning the Criminal Procedures – Vol. Three on Trials Chap. One - Procedures Section Three. The Authorities dealing with Crimes on Ships, Airplanes and Crimes Committed Overseas (articles 244-250); Section Four - On International Judiciary Delegation (articles 251-253).

174. **Zambia:** The Penal Code Act - Chapter 87 of the Penal Code Act, Chap. VIII Offences affecting regulations with foreign States and external tranquillity, Section 73 “Piracy”.

IV. Actos unilaterales de los Estados y de la Unión Europea que regulan el embarque de personal de protección armada a bordo de buques mercantes

1. **Alemania:** Law Introducing a Licensing Procedure for Security Companies on Board Ocean-Going Vessels of March 4., 2013, Federal Gazette I page 362 of 12.03.201.

2. **Antigua y Barbuda:** Department of Marine Services and Merchant Shipping (ADOMS) Circular 2013-003, Companies operating ships registered in Antigua and Barbuda, Seafarers operating ships registered under the flag of Antigua and Barbuda, 3. Employment of Armed Security Personnel.

3. **Australia:** Guide to Australian Maritime Security Arrangements (December 2020).

4. **Bahamas:** (Maritime Authority) Carriage of Armed Personnel for Vessel Protection Notice to ship owners, managers, Masters, Approved Nautical Inspectors, Recognised Organisations and surveyors, Issue date: 31/01/2023.

5. **Barbados:** Barbados Maritime Ship Registry, Bulletin 035 – Piracy and Armed Robbery, 01/Oct/2022, Section 10. “Use of privately contracted armed security personnel”.

6. **Bélgica:** 2 octobre 2017 – Loi règlementant la sécurité privée et particulière (dans le secteur maritime), articles: 12, Section 4 « Entreprises se sécurité maritime », articles 185 à 207.

7. **Chipre:** The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and other Unlawful Acts Law, of 2012 (Law 77 (1) of 2012).

8. **Croacia:** Decision promulgating the Act on Amendments to the Act on Maritime Ship and Port Security, 12 May 2012, Part 3a “Security of Ships of Croatian Nationality from Piracy and Armed Robbery”.

9. **Dinamarca:** Ordonnance sur l’utilisation de gardes civils armés sur les cargos danois, BEK no 698 du 27/06/2012.

10. **Egipto:** Information on Port and Coastal State Requirements Related to Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships (2012).

11. **España:**

- Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, *Boletín Oficial del Estado* núm. 263, de 31 de octubre de 2009.
- Orden PRE/29/2009, de 30 de octubre, por la que se aplica el Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, *Boletín Oficial del Estado* núm. 264, 1 de noviembre de 2009, *Anuario español de derecho internacional*, 2009, pág. 363.

- Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada, *Boletín Oficial del Estado* núm. 83, de 5 de abril de 2014.
12. **Estados Unidos de América:** U.S. Department of Homeland Security, United States Coast Guard, Port Security Advisory (3-09) Guidance on Self-Defence for Defence of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters.
 13. **Finlandia:** Private Security Services Act (282/2002; amendments up to 765/2003 included).
 14. **Francia:** Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, Journal officiel de la République française, 2 juillet 2014.
 15. **Grecia:** No. 641-36-2/12 Authorisation for the provision of security services by private armed guards of companies embarking on and disembarking from Greek merchant ships via foreign ports, No. 09222/3084 Government Gazette of the Hellenic Republic Second Issue, 24 April 2012.
 16. **Islas Marshall:** Piracy, Armed Robbery, and the Use of Armed Security, April/2019, MN-2-011-39, 3.2. Weapons Control Act (7 MIRC 13), section 1304 (e).
 17. **Italia:** Decree of the Ministry of interior Affairs no. 266 dated 28 December 2012, on the embarkation of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) on board Italian flagged ships.
 18. **Jamaica:** Maritime Authority, Maritime Security – Piracy and armed robbery against ships – Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) Circular No. 15.03.02.
 19. **Japón:** Act on Special Measures concerning Security of Japanese Flagged Vessels in the Piracy High Risk Area, 30 November 2013, Law No. 75 (Japanese Ship Guarding Act), enforced on November 30 2013, Revised on 1st December 2022.
 20. **Kiribati:**
 - Kiribati Ship Registry Marine Circular 02/2024 Application of the Best Management Practices (BMP) as well as IMO guidance on the use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) to deter piracy off the Coast of Somalia and other High-Risk Areas (HRA).
 - Marine Circular 03/2024 Carriage of Firearms and employment of PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel) against Piracy.
 21. **Liberia:** 2 June, 2022 Marine Security Advisory – 09/2022, Use of Private Marine Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed and unarmed security personnel onboard Liberian registered ships, Marine Operations Note 01/2022.
 22. **Lituania:** Law on the Approval of the Statute on the Use of Military Force, 13 April 2000 No VIII-1621.
 23. **Malta:** Arms Act (CAP.480) General Authorisation (Prospective Security Measures on board Ships), Regulations, 2013.
 24. **Mauricio:** Guidelines for the Transit of Arms and Ammunition on the Mauritian Territory for Use by Privately Contracted Armed Security Personnel onboard Commercial/Fishing Vessels in the High Risk Area if Piracy (as amended on 30th June 2016).
 25. **Nauru:** Maritime Administration, Best Management Practices for piracy & Armed Robbery in High-Risks Areas (BNM_C48.2024.Rev.D); Firearms and privately contracted armed personnel, NMA-C49.2024.Rev.0.
 26. **Noruega:** Regulations of 22 June 2004 No. 972 on security, anti-piracy measures and the use of force on board ships and mobile offshore drilling units (Security Regulations): Section 17 “Use of force”; Section 20 “Use of armed guards and documentation requirements”; Section 22 “Procedures for the use of armed guards”; Section 23 “Storage of firearms”; Section 24 “Use of firearms”.

27. **Omán:** General Policy Concerning the Weapons, Ammunitions and Equipment of anti-piracy Security Personnel on Commercial Vessels, J/11048.
28. **Palau:** Marine Circular 12-008 Procedures for approval of armed personnel on board Palau vessels, MC. 12-008, January 2014; Marine Circular 186.1 Process for placing armed security personnel on board Palau vessels, April 2020.
29. **Panamá:** Marine Circular 12-007 Merchant Marine Circular MMC-245r Armed Security Personnel on board Panama flagged vessels transiting High Risk Areas.
30. **Países Bajos (Reino de los):**
 - Dutch Act of 15 May 2019, laying down rules for the deployment of armed private maritime security guards on board Dutch merchant ships (Merchant Shipping Protection Act): Chapter 2 “Permission for the deployment of private maritime security personnel”; Chapter 3 “Deployment of private security personnel”; Chapter 4 “License”; Chapter 5 “Legal requirements for the license”; Chapter 6 “Operational requirements”.
 - Merchant Shipping Protection Regulation, Regulation of the Minister of justice and Security, establishing further rules in implementation of the Merchant Shipping Protection Act and the Merchant Shipping Protection Decree (Merchant Shipping Protection Regulation), 22 January 2022.
31. **Portugal:** Contract of armed private security services on board is reserved for shipowners of ships flying the Portuguese flag and crossing high risk of piracy areas, within the legal framework created by Decree-Law no. 159/2019 of October 24th and complemented, in the omitted matters, by Law no. 34/2013, of May 16th and no. 5/2006, of 23rd February, both in their current redaction.
32. **Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:** Interim guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Treat of Piracy in Exceptional Circumstances, 6 December 2011.
33. **Saint Kitts y Nevis:** Saint & Kitts International Ship Registry Maritime Circular – MC 110 21, p. 18.
34. **San Vicente y las Granadinas:** Circular No. APIR 002 Rev. 4 Piracy and Armed Robbery Against Ships, MSC.1/Circ.1333 Rev.1, MSC/CIRC.1334 and MSSC.1/Circ.1601/Rev.1.
35. **Singapur:** Maritime and Port Authority of Singapore Shipping Circular No. 15 of 2012, Guidance on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Singapore-Registered Ships in the High-Risk Area.
36. **Unión Europea:** Recomendación de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra los buques, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 67, 17 de marzo de 2010, pág. 13.

V. Jurisprudencia

A. Laudos arbitrales (interestatales)

1. Corte Permanente de Arbitraje, *The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India)*, caso núm. 2015-28, laudo de 21 de mayo de 2020.
2. *Award in the Arbitration regarding the Arctic Sunrise* (Países Bajos c. Rusia), laudo sobre el fondo, 14 de agosto de 2015, Naciones Unidas, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 32 (número de venta: B.19.V.16), págs. 210 a 314, en especial párrs. 236 a 241.

B. Sentencias del Tribunal Europeo de Derechos Humanos

3. *Medvedyev and others v. France* [Gran Sala], demanda núm. 3394/03, ECHR 2010 (29 de marzo de 2010).
4. *Vassis and Others v. France*, demanda núm. 62736/09, 27 de junio de 2013.
5. *Ali Samatar et autres c. France*, demandas núms. 17110/10 y 17301/10, 4 de diciembre de 2014.
6. *Hassan et autres c. France*, demandas núms. 46695/10 y 54588/10, 4 de diciembre de 2014.

C. Jurisprudencia interna

7. **Alemania:** *Office of Public prosecutor of the Free and Hanseatic City of Hamburg v. CM & Ors*, Judgment, 603 KLS 17/10, ILDC 2390 (DE 2012), BeckRS 2013, 07408, 19th October, Hamburg, Regional Court [LG].
8. **Bélgica:** Cassation: Abi Hassan Cass. P.13.1856/N, 3 décembre 2013.
9. **Colombia:** Sentencia C- 239 de 2012 (marzo 22), Corte Constitucional de Colombia (Captura efectuada en naves sujetas a una operación de interdicción marítima - Derecho a la libertad personal - Protección constitucional).
10. **España:**
 - Sentencia “*Alakrana*”, Audiencia Nacional, Sala de lo Penal, sección cuarta, rollo 93/09, sumario 97/09, Juzgado Central de Instrucción núm. 1, 3 de mayo de 2011.
 - Tribunal Supremo, sentencia T.S 1387/2011 (Sala 2), de 12 de diciembre de 2011.
 - Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, núm. de recurso 10229/2015, núm. de resolución 134/2016, 24 de febrero de 2016.
11. **Estados Unidos de América:**
 - US Court of Appeals, Ninth Court, *USA v. Lei Shi*, 24 April 2008.
 - U.S. District Court for the Southern District of New York (Foley Square).
 - *USA v. Muse* Case 1: 09 – CR-00512, 5 January 2009.
 - *USA v. Said*, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010).
 - *USA v. Ali Mohamed Ali* Criminal No. 11-0106 US District of Columbia, July 13, 2012.
 - US Court of Appeals for the Fourth Circuit, *United States of America v. Dire*, 13 May 2012.
12. **Francia:**
 - Cass. Crim., 14 février 1989, 87-11-012 (Décision attaquée: Cour d’appel de Paris, 7 octobre 1986).
 - Cass. Crim., Pourvoi no 95-80-725, 3 mai 1995 (Décision attaquée: Cour d’appel de Rouen, 15 décembre 1994).
 - Cass. Crim., 16 septembre 2009, « *Affaire du « Ponant »* », no 09-82.777.
 - Cass. Crim., 7 février 2010 - Pourvoi no 09-87-254 (Décision attaquée: Chambre de l’instruction de la Cour d’appel de Paris du 6 décembre 2009).
 - Cass. Crim., 19 mai 2015, 15-81-351 (Décision attaquée: chambre de l’instruction de la Cour d’appel de Paris du 10 février 2015).

13. **India:**

- In the Court of Session for Greater Mombay at Mumbai, Session Case No. 425 of 2011 (C.C. No. 63/PW/2011) *The State of Maharashtra v. Usman Salad Eid & Others*.
- *The Republic of Italy v. The Union of India* (2012).
- *The Republic of Italy v Union of India* (2013) 9 SC 89, (2013) 2 RCR (Civil) 1054, (2013) 6 SCALE 422, [2013] 4 SCR 595, MANU/SC/0478/2013.
- *Christianus Aeros Mintodo v. The State of Maharashtra* - High Court of Bombay, Criminal Appeal No.541/2003 (2013).

14. **Indonesia:**

- 23 September 2014 (Dedi) District Court Decision N 153/Pid.B./2012/PN.TBK.
- District Court Decision No 153/Pid.B./2012/PN.TBK, 19 December 2012 (*Talib Bin Tasman*).
- District Court Decision No 160/Pid.B./2012/PN.TBK, 27 November 2012 (*Azri Bin Maulana*).
- District Court Decision No 524/PID.B/2014/PN.BTM, 4 November 2014 (*Sintus Bin Petrus*).
- District Court Decision No 600/Pid.B/2015/PN Sgl. 3 December 2015 (*Kasim Bin Sariman*).
- District Court Decision No 10/Pid.B/2016/PN.BTM, 31 May 2016.
- District Court Decision No 597/Pid.B/2015/PN Sgl, 3 Dec. 2015 (*Iis Susanti*).

15. **Japón:** Tokyo High Court, 66(4) High Court Reporter (*Kosai Hanrei Shu*) 6, reprinted in 1407 Hanrei Taimazu 234 (*M/V Guanabara case*).16. **Kenya:**

- High Court of Kenya (Mombasa): Criminal Appeal 198 to 207 of 2008 from Conviction in Criminal Case 434 of 2006 *Hassan M Ahmed & 9 others vs Republic*.
- Criminal Appeal No. 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, and 207 of 2008 (From Original Conviction and Sentence in Criminal Case No. 434 of CM's Court at Mombasa) *Hassan M. Ahmed v. Republic*, 12 May 2009.
- Chief Magistrates Court, Criminal Case 1374 of 2009, *Republic vs. Liban Ahmed Ali*, 29 IX 2009.
- Criminal Appeal 198 to 207 of 2006 *Hassan M. Ahmed vs. Republic*, 5 December 2009.
- Resident Magistrates Court of Busia, *S.O.E. vs. Republic* [2010] eKLR (Criminal Appeal 19 of 2009), 3 March 2010.
- Chief Magistrate's Court Mombasa, Criminal Case 3486 of 2008 *Republic vs Aid Mohamed Ahmed and 7 Others*, 13 March 2010.
- Chief Magistrates Court, Mombasa Criminal Case 1939 of 2009, *Republic vs Abdirashid Jama Gas and 6 Others*, 5 November 2010.
- Chief Magistrates Court Criminal Case 1695 of 2009, *Republic vs Jama Abdikadir Farah and 6 Others*, 12 December 2010.
- Court of Appeal (Nairobi), *Attorney General & 2 others v. Kenya Section of International Commission of Jurists* [2018] KECA 790 (KLR) 16 February 2018.
- *Coram*: Onyango Otieno, Visram, Koome, Okwengu & Maraga, J.J.A Civil appeal no. 113 of 2011, *Mohamud Mohammed Hashi et al.* (An appeal from the judgment and decree of the High Court of Kenya at Mombasa (Ibrahim, J.) 18 October 2012.

17. **Malasia:** In the High Court of Kuala Lumpur, Criminal Case No. 45D-23-2011, *PP v. Ahmed Othman Jamal & 6 Ors*; Magistrate Court Kuala Lumpur arrest warrant N° 7-81-39-2011.

18. **Mauricio:** *Police v. M. Abdeeoukader & Ors*, 2014 INT 311 In the Intermediate Court of Mauritius Case No. 850/2013 in the matter of: *Police v. Abdeeoukader Mohamed Ali (et al)*, 6 November 2014.

19. **Nigeria:**

- Federal High Court Lagos, *Federal Republic of Nigeria v. F. Insort Abaka & 9 others* (2009).
- Federal High Court (Port Harcourt), *Federal Republic of Nigeria v. Binaebi Joohnson & Co* (2020).

20. **Países Bajos (Reino de los):**

- LJN: BM8116, Rotterdam District Court (Court of first instance), 10/600012-09, 7-06-2010.
- *Prosecutor v T21*, Criminal Division of the Court of Appeal of The Hague, 22-004017-11, 20 XII 2012.
- *Prosecutor v V15*, District Court of Rotterdam, NL: RBROT/2014:119, 10 January 2014.
- *Prosecutor v V01*, 2014-03-21, Court of Appeal of The Hague, 21 March 2014.
- Cour suprême, Arrêt ECLI: NL: HR: 2016:2762, 06.12.2016.

21. **República de Corea:** Supreme Court Decision 2011Do12927 Decided December 22, 2011, Attempted Murder during Commission of Marine Robbery, Attempted Murder during Commission of Robbery, Injury on Marine Robbery, Injury on Robbery, Injury on Special Obstruction of the Performance of Official Duties, Violation of Punishment of Damaging Ships and Sea Structures Act.

22. **República Unida de Tanzania:** In the Court of Appeal of Tanzania at Dar es Salaam (Coram; Mwarija, J.A. Korosso J.A. and Fikirini, J.A.) Criminal Appeal No. 130 of 2019, *Mohamed Nuru (et al) v. the Republic* (Appeal from the decision of the High Court of Tanzania, at Dar-es-Salaam).

23. **Seychelles:**

- Supreme Court: (SC) *The Republic of Seychelles v. Dahir and Others* (51 of 2009) [2010], SCSC 81 (25 July 2010).
- *The Republic v. Houssein Mohammed & ten (10) others*. Criminal Side No. 19 of 2011).
- The Republic of Seychelles in the Supreme Court of Seychelles, *The Republic vs. Abdugar Ahmed & Five (5) others*, Criminal Side No. 21 of 2011.
- In the Supreme Court of Seychelles: *Republic v. Farad Ahmed Jama & Fourteen (14)*, 2012-11-02.
- In the SC *The Republic v. Mohamed Ise and four (4)*, Criminal side No. 75 of 2010, 0 June 2011.
- In the SC, *The Republic vs. Abdi and others*, Criminal side No: 14 of 2010, 3 November 2010.
- In the SC, *The Republic v. Nur Mohamed Aden and nine (9) others*, Criminal side No. 75 of 2010, 28 February 2011.
- In the SC, *The Republic v. Mohamed Aways Sayid and eight (8) others*, Criminal side No. 19 of 2010, 15 December 2010.
- In the SC, *The Republic v. Hussein Mohamed Osman and ten (10) others*, Criminal side No. 19 of 2011, 12 October 2011.

- In the SC, *The Republic v. Liban Mohamed Dahir & twelve (12) others*, 31 July 2012.
 - Court of Appeal, *Shire & Ors v. R* (SCA 31 of 2014) [2015] SCCA 25 (28 August 2015).
 - *Police v. M.A. Abdeoulkader & Ors* 2016 INT 324 In the Intermediate Court of Mauritius Cause No.850/2013 In the matter of Police v. Abdeoulkader (et al), 14 July 2016.
24. **Togo:** Cour d'assises de Lomé, Affaire du navire *G-Dona I* (Piraterie maritime – tentatives de vol - groupement de malfaiteurs), arrêt no 01/2021, 5 juillet 2021.
-