



Universidad Pontificia Comillas

Doble Grado en Derecho y Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

Un análisis de la piratería marítima y su implicación en las dinámicas internacionales. La piratería en la “mayor autopista del mundo”, el estrecho de Malaca.

Alumna: Alba Rois Parente

Director: Javier Gil Pérez

Curso: 2023- 2024

RESUMEN:

A lo largo de este Trabajo de Fin de Grado, se pretende analizar la piratería marítima y cuál es el efecto y la presencia que este fenómeno tiene en la sociedad internacional. Además, se analiza de manera concreta la comisión de este tipo delictivo en el Estrecho de Malaca. Este trabajo presenta la piratería marítima desde sus orígenes y analiza cual es la evolución que estos ataques han ido teniendo a lo largo de la historia. Para ello, se hace una descripción general de cuáles son las zonas catalogadas como “centros de piratería marítima” y se determina que factores económicos, sociales y políticos favorecen a la comisión y persistencia de la piratería marítima. Se explica también cuáles son los efectos que estos delitos tienen en la sociedad internacional, y cuáles han sido las respuestas por parte de la comunidad internacionales y de los gobiernos nacionales para tratar de combatir este fenómeno. Por último, se analiza la situación concreta de la piratería marítima en el estrecho de Malaca, también conocido como la “mayor autopista comercial del mundo”.

PALABRAS CLAVE:

Piratería marítima, Piratas, Seguridad marítima, Delito internacional, Estrecho de Malaca, Convención de Ginebra, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Organización Marítima Internacional.

ABSTRACT:

Throughout this Final Degree Project, the aim is to analyse maritime piracy and the effect and presence of this phenomenon in the international society. In addition, it specifically analyses the commission of this type of crime in the Strait of Malacca. This work presents maritime piracy from its origins and analyses the evolution of these attacks throughout history. To this end, a general description is made of the areas classified as "centers of maritime piracy" and it is determined which economic, social, and political factors contributes to the commission and persistence of maritime piracy. It also explains the effects that these crimes have on international society, and what the responses of the international community and national governments have been to try to combat this

phenomenon. Finally, the specific situation of maritime piracy in the Strait of Malacca, also known as the "world's largest commercial highway", is studied.

KEY WORDS:

Maritime Piracy, Pirates, Maritime Security, International Crime, Strait of Malacca, Geneva Convention, United Nations Convention on the Law of the Sea, International Maritime Organisation.

LISTADO DE ABREVIATURAS

BMP: Best Management Practices for protection against Somali Based Piracy

Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

CONVEMAR: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)

Convenio SUA: “*Suppression Unlawful Acts*”

FAL: Comité de Facilitación

IMB: International Maritime Bureau (Oficina Marítima Internacional)

IMB PRC: Piracy Reporting Center (Centro de Denuncia de la Piratería)

IMP: Policía Marítima de Indonesia

LEG: Comité Jurídico

MALSINDO: Patrullas marítimas de Singapur, Indonesia y Malasia

MSC: Comité de Seguridad Marítima

NIC's: Newly Industrialized Countries (Países de Reciente Industrialización)

OMI: Organización Marítima Internacional

PCASP: Privately Contracted Armed Security Personnel

PCSD: Política Común de Seguridad y Defensa

PPAA: Buques de Personal Privado de Protección Armada

Protocolo SUA: Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental

ReCAAP: The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships

RPG: Rocket- Propelled Grenade

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Marr

ZEE: Zona Económica Exclusiva

Índice

I.	Introducción	5
II.	Estado de la cuestión	5
	2.1. Breve revisión histórica	5
	2.2. Análisis actual de la piratería marítima	8
III.	Concepto de la piratería marítima	9
	3.1. Diferencia con otros términos	9
	3.2. Concepto propio de piratería marítima	9
IV.	Objetivos e hipótesis	13
V.	Descripción de las regiones afectadas por la piratería marítima	14
VI.	Factores económicos, sociales y políticos que contribuyen al desarrollo de la piratería marítima	21
VII.	Consecuencias para las relaciones internacionales	24
	7.1. Impacto en la seguridad de las rutas marítimas internacionales	24
	7.2. Impacto económico de la piratería marítima en el comercio internacional	26
VIII.	Respuestas internacionales y cooperación multilateral. La piratería como un problema global	27
	8.1. Legislación internacional	27
	8.1.1. Antecedentes a la Convención de Ginebra	27
	8.1.2. Convención de Ginebra de 1958.....	29
	8.1.3. Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar 1982	29
	8.1.4. Otras normas y herramientas internacionales posteriores	30
	8.1.5. Aplicación práctica de la legislación internacional en el marco de la Unión Europea.	34
	8.2. Las dificultades para combatir la piratería	35
IX.	Estudio de caso del Estrecho de Malaca	37
	9.1. Importancia del estrecho de Malaca	37
	9.2. Evolución histórica y etapas del estrecho de Malaca	41
X.	Conclusiones	45
	Bibliografía	48

I. Introducción

El objetivo de este trabajo de fin de grado es analizar el delito internacional de piratería marítima. En determinadas zonas del mundo la situación actual es preocupante, debido a la incidencia de la piratería marítima y los efectos que estos continuos ataques pueden suponer en la esfera internacional. Aunque la situación no es novedosa, ya que el origen de la piratería marítima se debe remontar a antes de la Edad Media, las circunstancias si han cambiado. Hoy en día, debido a la globalización, los ataques piratas que ocurren en el estrecho de Malaca producen un efecto directo sobre el resto del mundo. Además, los piratas en ocasiones disponen de recursos que les permiten y les llevan a cometer actos que revisten de una mayor violencia. La situación es compleja y por ello se siguen adoptando medidas que traten de paliar la comisión de estos delitos, además de elaborar informes que reflejen los datos y así permitimos conocer cuál es la situación en todo el mundo y la evolución de la piratería.

Con respecto a la estructura cabe destacar que el presente trabajo consta de ocho apartados, que abordan: el origen histórico de la piratería marítima y el concepto de piratería marítima, así como las zonas en donde la piratería marítima tiene un mayor auge y las características que presentan dichos territorios, cuáles han sido y son las consecuencias y efectos que la piratería marítima produce en las relaciones internacionales, además de cuales ha sido la respuesta de carácter legislativo y militar que han sido adoptadas para tratar de solucionar la comisión de este delito, desde todos estos puntos con un carácter más genérico, se termina profundizando en el caso particular de la piratería marítima y que efectos tiene esta en el estrecho de Singapur.

II. Estado de la cuestión

2.1. Breve revisión histórica

Para entender la piratería marítima y el origen de esta debemos remontarnos a un primitivismo político. La primera forma de piratería marítima eran asaltos, tanto en mar como en tierra, por parte de los pueblos costeros. En este momento los piratas preferían cometer los actos de piratería en los puertos de los países costeros en lugar de en el mar. Esto se debe a dos motivos principales por una parte, el hecho de atacar una nave era en sí mismo un ataque revisto de inseguridad e incertidumbre, ya que para los piratas no era

posible conocer de antemano cuales eran las características de la carga que transportaba el buque y por tanto cual sería el beneficio que podrían obtener de estos productos; y por otra parte, en los puertos se podía encontrar todos aquellos “bienes” que tenían un mayor prestigio o valor para los piratas de la época como serían: jóvenes, hombres y mujeres susceptibles de ser capturados y vendidos posteriormente como esclavos. Por ello, podemos concluir que en la antigüedad la piratería desempeñaba un papel fundamental en el tráfico de esclavos. Por tanto, en este momento no podemos hablar de una clara diferenciación entre lo que era un “pirata” o “comerciante”; eso sí se trataba de un comercio dentro del sistema de reciprocidad, en donde el botín era el resultado de una lucha contra el enemigo que tenía que ser extranjero. El ejercicio de esta actividad era una práctica habitual en el Mediterráneo, sobre todo por pueblos como los etruscos, fenicios y griegos; tanto es así que muchos de los héroes griegos a los que de manera continuada la sociedad hace mención eran piratas, por ejemplo, *“en el relato del retorno de Ulises a Ítaca, el protagonista, haciendo gala de sus peculiares virtudes personales para el oficio cuando, después de veinte años de aventuras, y al ser hospedado por un viejo pastor, éste último le pregunta acerca de su vida: Ulises le indica que es un marino cretense que sirvió en la guerra de Troya- que no es sino un gran ataque piratesco- narrándole, entonces, sus andanzas de pirata por tierras egipcias.”* (Carvajal Rodríguez, 2007)

Ya en la Edad Media, los piratas más conocidos fueron los vikingos, pueblos nórdicos (daneses, suecos y noruegos) que exploraron el extranjero desde el año 800 hasta el 1100. La isla de Lindisfarne, frente a la costa de Inglaterra, es el primer asalto por mar perpetrado por los vikingos del que se tiene conocimiento. Estos también se adentraron en el interior de Rusia, fundando ciudades- estado y abriendo el camino a Constantinopla (Estambul). Asimismo, en el siglo XI estos mismos establecieron un breve imperio escandinavo del Mar del Norte, compuesto por Inglaterra, Dinamarca y Noruega. (Treviño Ruiz, 2010) Así mismo, merece la pena destacar a los piratas berberiscos dirigidos por los sanguinarios hermanos Barbarroja, Oruch y Khair-ed-Din; todos estos establecidos en el Norte de África, asolaron las costas españolas con frecuentes y sangrientas incursiones a las ciudades, por ello el Rey Carlos I de España, decidió desembarcar en las costas de Berbería. Estas expediciones produjeron la derrota del almirante otomano Khair-ed-Din y la exterminación de los piratas que operaban desde las plazas de Goleta y Túnez. (Lucena Salmoral, 1992)

A lo largo del siglo XV, ya durante la Edad Moderna, se puede afirmar que el mar estaba dominado por España. En el año 1492 la conquista de América por parte de España, dirigida por Cristóbal Colón provocó una serie de reacciones en cadena y la apertura de nuevos escenarios en el panorama internacional. Francia e Inglaterra en un primer momento, y Países Bajos con posterioridad, decidieron que sus piratas corsarios se embarcasen en viajes a lo largo del océano Atlántico. Este cambio en la mentalidad de los países vino motivado por tres motivos fundamentales: en primer lugar, la aparición de grandes riquezas de oro y plata en América llamó el interés de franceses, ingleses y holandeses; en segundo lugar, la situación de pobreza y necesidad en el mundo: y, en tercer lugar, la debilidad patente del imperio español, que era el que tenía el control de los mares. Con la idea residual de destruir y luchar contra el exclusivismo hispánico y portugués de los mares, los franceses, holandeses e ingleses difundieron la teoría del *Mare Liberum*, bajo esta tesis defendían que el mar no pertenecía a nadie y que por tanto España y Portugal no debían de ejercer ningún control sobre territorios marinos. Así mismo se dedicaban a robar los barcos con bandera española y portuguesa cuyo destino fuera la península ibérica y que de manera habitual transportaban esclavos traídos de América. Con ataques continuos a barcos españoles y portugueses y con la difusión y propagante de la teoría *Mare Liberum*, se logró y permitió que los países mencionados *supra* derrotasen y desbancasen al imperio hispánico y portugués del control de los mares. Sin embargo, esta idea de no propiedad de los mares solo se mantuvo hasta que los mismos consiguieron el control de ciertos territorios marítimos, como por ejemplo cuando Holanda se hizo con el control del océano Índico, tras la expulsión de los portugueses. Así a partir de este momento ellos mismos sostuvieron la teoría del *Mare clausum*, defendiendo la propiedad de los territorios marítimos a determinados estados. (Rodríguez Núñez, 1997).

Por tanto, podemos afirmar que la época de oro de la piratería se inicia en el siglo XV con la apertura de nuevas rutas comerciales y se prolonga hasta que los Estados se hacen con armadas potentes en el siglo XVIII. (Treviño Ruiz, 2010) El aumento de las capacidades de algunos estados supuso que durante los siglos XIX y XX la presencia de la piratería se limitó a determinadas áreas locales, como, por ejemplo: ciertas costas de África, Golfo Pérsico, China y Oceanía, en donde los estados no disponían de la fuerza necesaria y de las herramientas para combatirla. Merece por ejemplo destacar que entre 1801 y 1805 la

US Navy con el fin de neutralizar a los piratas decidió mantener una escuadra permanente en el mar Mediterráneo. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009)

2.2. Análisis actual de la piratería marítima

La libertad y la seguridad en el mar siguen siendo una amenaza en la actualidad, por ello no debemos considerar que la piratería sea un fenómeno histórico. En muchos supuestos incluso podemos afirmar que la piratería actual se ha convertido en parte del crimen organizado transnacional ya que, en muchas ocasiones estos grupos de piratas se apoyan en organizaciones y redes de corrupción presentes en diferentes países. Podemos observar que igual que ocurría en los siglos XIX y XX la piratería hoy en día tiene presencia en determinadas zonas geográficas. Estas zonas donde en su mayoría se comenten actos piratas son zonas marítimas vitales para la navegación y el transporte marítimo internacional, La globalización y la proliferación del crimen transnacional organizado ha implicado que los ataques sean actos cada vez más violentos, lo que supone una grave amenaza para el comercio internacional. Las embarcaciones de dimensiones relativamente pequeñas son las preferidas por los piratas, esto se puede deber a la facilidad que tendrán de maniobrar con este tipo de embarcaciones. Con respecto al armamento que estos utilizan, debemos tener claro que es muy variado y diferente dependiendo de la región geográfica en la que actúen; en muchas zonas del mundo los piratas tienen unos recursos más limitados y por ello siguen teniendo que recurrir a primitivos machetes, mientras que en otras regiones disponen de una tecnología que les permite poseer sofisticadas armas anti- ataque y avanzados instrumentos electrónicos que le permiten localizar a los objetivos sin ningún tipo de dificultad. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009)

Mientras que tradicionalmente los piratas se retiraban después de haber perpetrado el ataque, en la actualidad podemos observar que en ocasiones el modo de actuar de los piratas ha cambiado, así cada vez de manera más asidua los piratas permanecen en el buque, ya que en muchas ocasiones su objetivo es el secuestro de la tripulación del barco con la idea de poder solicitar un rescate económico de grandes cifras económicas. De manera habitual, estos rescates serán exigidos y abonados bien por parte de los familiares, por las empresas navieras y en ocasiones incluso por el propio Estado. (Asry, 2008)

III. Concepto de la piratería marítima

3.1. Diferencia con otros términos

Resulta necesario aclarar la diferencia entre: pirata, corsario, filibustero y bucanero. Por corsario debemos entender aquellos cuyos actos están respaldados por un determinado Estado, es decir los ataques de estos a un barco privado estarán amparados en una ética que procede de lo que conocemos como ley del talión¹, del derecho de represalia. Así, los corsarios harán uso de bandera del Estado que les respalda, que de manera general será un Estado que estará en guerra con el Estado al que pertenezca el barco sobre el que se perpetra el ataque. El verdadero beneficio de los corsarios es obtener una recompensa cuando capturen un barco enemigo o un barco neutral, que abasteciese a cualquier buque enemigo. Mientras que los piratas, no navegan bajo bandera de ningún país, aunque como se mencionará después son muchos los casos en donde las actuaciones de los piratas si están “impulsadas” por los propios poderes de un Estado que de una manera pasiva toleran las actuaciones piratas y no adoptan medidas suficientes para paliar los ataques. Esto a la vez hace que los beneficios de los piratas sean propios y no correspondan a ningún Estado. Los filibusteros por su parte son los piratas cuya actividad se desarrolla en el Caribe y las Antillas y que tradicionalmente recibían el aprovisionamiento necesario por parte de los bucaneros, aunque con el paso del tiempo estas dos “categorías” de piratas han concluido siendo una única. (Lucena Salmoral, 1992)

3.2. Concepto propio de piratería marítima

La piratería marítima es un problema de carácter internacional y por ello para tener claro cuál es el significado de este término y a lo que nos referimos cuando hablamos y hacemos mención a actos de piratería marítima debemos hacer alusión a normas de carácter internacional, así la Convención sobre el Derecho alta mar de 29 de abril de 1958 (Convención de Ginebra) y ratificada por España el 25 de febrero de 1971 (Boletín Oficial del Estado de 17 de diciembre de 1971), recoge en su artículo 15 por primera vez el concepto internacional de este delito:

“Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

¹ La ley del talión, o pena del talión, es la denominación tradicional de un principio jurídico de justicia retributiva en el que la norma impone un castigo que se identifica con el crimen cometido, consiguiendo la reciprocidad.

- 1) *Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:*
 - a) *Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.*
 - b) *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.*
- 2) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.*
- 3) *Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.”*²

Aunque esta primera aproximación al concepto resulta fundamental para entender el término pirata. Debemos destacar que desde una perspectiva internacional el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, de ahora en adelante (CONVEMAR), ha tenido una mayor trascendencia. En el artículo 101 se establece:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) *Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
 - i. *Contra un buque o una aeronave en la altamar o contra, personas o bienes a bordo de ellos;*
 - ii. *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.*
- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los definidos en el apartado a) o en apartado b) o facilitarlos intencionalmente”*³

² Convención de Ginebra sobre Mar territorial y zona contigua. Artículo 15°. 24 de diciembre de 1958.

³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 101°. 14 de febrero de 1982.

De esto podemos deducir que la piratería debe ser entendida y considerada como un robo armado y violento, a un buque, en zonas donde los Estados no tienen jurisdicción. Para poder calificar un acto como delito internacional piratería marítima debemos asegurarnos de que se cumplen ciertos elementos imprescindibles:

- 1) **El lugar de comisión:** El delito debe de haberse producido en alta mar. La Convención de Ginebra deja claro en su artículo 1 que parte debe ser considerada como alta mar, así: *“la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado”*,⁴ posteriormente la CONVEMAR especifica que alta mar debe de ser considerado *“partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico”*.⁵

Atendiendo a lo recogido en los artículos mencionados *supra* no se podrá considerar como delito internacional de piratería marítima aquellos actos vandálicos que se realicen en tierra, o en otras zonas como:

- a) Zona económica exclusiva: el artículo 57 CONVEMAR reza lo siguiente respecto a esta *“la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”*.⁶

No obstante, el artículo 58.2. de la CONVEMAR, *“las disposiciones que tratan sobre piratería se podrán aplicar en esta zona en la medida que no sean incompatibles con ella”*,⁷ A tenor de este artículo, algunos autores como Sobrino Heredia entienden que también podrá ser considerado como piratería marítima cualesquier actos ilícitos, cometido en la zona económica exclusiva, si el resto de las características propias de este delito se cumplen. (Sobrino Heredia, La piratería marítima. Un crimen internacional y un galimatías nacional, 2007) De manera particular debemos hacer mención a la *Resolución*

⁴ Convención de Ginebra sobre Mar territorial y zona contigua. Artículo 1º. 24 de diciembre de 1958.

⁵ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 86- 90. 14 de febrero de 1982.

⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 57º. 14 de febrero de 1982.

⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 58. 2.º. 14 de febrero de 1982.

del Consejo de Seguridad ⁸, ya que esta permitió la persecución y la calificación como piratería marítima de los incidentes perpetrados frente a las costas de Somalia, donde la autorización de buques de terceros Estados, para perseguir a los piratas se limita a las aguas territoriales y no a la ZEE. (Sobrino Heredia, La piratería marítima. Un crimen internacional y un galimatías nacional, 2007).

- b) Zona contigua: El artículo 33 CONVEMAR dispone: *“la zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial”*. ⁹ En esta zona los Estados tendrán la capacidad para tomar las medidas de localización y represión necesarias, con la finalidad de prevenir y castigar las infracciones que se lleven a cabo en esta zona.
- c) Mar territorial: las aguas adyacentes a las costas del Estado. ¹⁰
- d) Aguas interiores: son todas aquellas que se encuentran dentro del territorio del propio Estado; serían, por ejemplo, lagos, mares cerrados, ríos, bahías, etc. ¹¹
- e) Aguas archipelágicas: son aquellas aguas interiores que conforman un archipiélago, *«por “Estado archipelágico” se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas; y, por “archipiélago” se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.»* ¹²

2) **El móvil del acto:** Para constituir un delito de piratería, los actos ilegales deben ser cometidos con fines privados, así el fundamento de dichas actuaciones es un *“propósito personal que consistiría en la intención de obtener una utilidad o beneficio económico. Y dentro de este propósito personal hay que añadir la intención de herir, dañar, secuestrar o destruir únicamente por razones de*

⁸ ONU: Consejo de Seguridad, Resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902ª sesión, celebrada el 2 de junio de 2008, S/RES/1816 (2008), 2 junio 2008, <https://www.refworld.org/es/leg/resolution/unsc/2008/es/58798>

⁹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 33º. 14 de febrero de 1982.

¹⁰ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 15º. 14 de febrero de 1982.

¹¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 8º. 14 de febrero de 1982.

¹² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 46º. 14 de febrero de 1982.

venganza personal o de odio, sin tener en cuenta el punto de vista económico”. Por lo que la existencia de un propósito personal de lucro es necesario para poder calificar un delito como piratería marítima. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009).

Algunos autores consideran preciso mencionar que no podrán ser calificados como piratería aquellos delitos que se realicen meramente por motivos políticos, sin un lucro personal. Este requisito plantea en ocasiones muchos inconvenientes, ya que se plantean casos en donde no existe un único motivo por el que se hubiere perpetrado el acto delictivo y esto genera dificultades para la calificación de los actos en un tipo delictivo. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009)

- 3) **Las personas involucradas:** Remitiéndonos a los Convenios internacionales, solo los buques o aeronaves privados podrán cometer actos de piratería. Así, no se podrá considerar como piratas, los actos ejecutados por buques de guerra u oficiales, aunque sus actos cumplieren el resto de los requisitos exigidos para su calificación como delito de piratería marítima. No obstante, si el control se hubiese hecho con el control del buque si podrá ser considerado como un ataque pirata. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009)
- 4) **El objeto del acto:** para que un acto tenga la consideración de piratería es necesario que dicho acto sea dirigido contra otro navío. Así por ejemplo no se podría tipificar como piratería aquellos supuestos en donde la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave, tanto privado como militar, se amotina o subleva y toma el buque para su propio uso. (Sobrino Heredia, Piratería y terrorismo en el mar, 2009)

IV. Objetivos e hipótesis

Los objetivos del presente trabajo son: A) Analizar cuáles son las circunstancias y los factores de carácter social, político y económico que favorecen al desarrollo de la piratería marítima, y hacen que los piratas tengan una mayor presencia en determinadas regiones del mundo. B) Estudiar las diferentes medidas, sobre todo legislativas y de seguridad, alcanzadas por los Estados de manera individual y de manera conjunta por la sociedad internacional y cómo la adopción de estas políticas ha contribuido a frenar la comisión de actos de piratería marítima. C) Determinar cuál es la relevancia que el estrecho de Malaca

tiene en la sociedad internacional, explicar como la presencia de piratas en esta zona del mundo supone un peligro para la comunidad internacional y desarrollar cuales han sido las medidas adoptadas para combatir la piratería a lo largo de la “mayor autopista del mundo”.

La hipótesis principal de este trabajo reside en la idea de que la consideración de la piratería marítima como un delito internacional y la adopción de medidas legislativas y de seguridad conjuntas por los diferentes estados es la única manera, o al menos la manera más eficaz para lograr combatir a la piratería marítima. Ya que, si no, en muchas ocasiones los piratas se sienten impunes ante la comisión de este tipo de delitos, debido al apoyo, ya sea directo o indirecto, que reciben por parte de algunos estados ribereños.

V. Descripción de las regiones afectadas por la piratería marítima

Existen una serie de factores que facilitan la continuidad de la piratería, e incluso el empeoramiento de esta. Como mencionábamos anteriormente existen algunos Estados Ribereños en donde se reúnen una serie de coincidencias que favorecen el crecimiento de dicha actividad. Algunas de las principales características que se podrían considerar como “favorecedoras” de la situación sería: la falta de un aparato administrativo, la privación de medios económicos y una cierta satisfacción por parte del poder con los malhechores. Estas circunstancias y la falta de medios materiales y humanos, provoca que, en muchas ocasiones, los piratas incluso puedan llegar a estar mejor equipados y organizados que las fuerzas policiales destinadas a combatir la piratería. ((IMB), 2024)

Aunque la piratería marítima sea considerada como un fenómeno histórico, debido a la presencia que ha tenido a lo largo de la historia no debemos considerar la piratería como un hecho homogéneo. Si no que esta se presenta como un fenómeno heterogéneo, tanto por la evolución que ha tenido a lo largo de los años como por sus particularidades según la región en la que se produzca. Por ello resulta preciso analizar las zonas en donde se desarrolla, ya que en función de donde se perpetue el acto; las motivaciones, los objetos, la magnitud y el modus operandi de los ataques serán en muchas ocasiones diferentes. La Oficina Marítima Internacional (IMB: International Maritime Bureau) y la Organización Marítima Internacional (OMI), son las dos principales instituciones cuyo objetivo, entre otros, es la labor de recopilación de los incidentes de piratería y la elaboración periódica

de informes. No obstante, IMB reconoce que los datos obtenidos no son del todo precisos ya que alrededor de la mitad de los casos de piratería y robo a mano armada no son denunciados por las víctimas y por tanto no se tiene constancia alguna de ellos en los informes. Las razones principales por las que en ocasiones no se informa de un ataque son varias: por una parte, las demoras que pueden provocar las investigaciones que siguen a los incidentes; estas demoras suponen unos costes que en ocasiones no compensan a lo perdido en el ataque. Además, algunos marineros entienden que informar de los incidentes resulta perjudicial, ya que se puede tornar en mala publicidad para el barco, la compañía naviera o el puerto en el que se haya producido el abordaje. ((IMB), 2024)

De manera anual el IMB elabora un informe con la idea de analizar los datos proporcionados por los propios buques. Este informe tiene en cuenta todo aquello de lo que se tiene constancia entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2023. A lo largo del año 2023 el IMB PRC (Piracy Reporting Center), o Centro de Denuncia de la Piratería ha registrado 120 incidentes, lo que supone 5 más a los del 2022

Con la idea de poder hacer un análisis lo más exhaustivo posible y entender cuáles son las dinámicas, con la idea de así poder combatir mejor contra la piratería. El IMB organiza este estudio haciendo una distinción entre las diferentes zonas geográficas del mundo, debido a que como mencionábamos *supra* el modo de actuar y la evolución de la piratería marítima varía mucho según en que región nos encontremos.

SUDESTE ASIÁTICO Y SUBCONTIENTE INDIO

Bangladés: País situado al este de la India en la bahía de Bengala, pertenece al Subcontinente Indio. El esfuerzo de las autoridades del país en los últimos años ha supuesto que el número de incidentes haya disminuido notablemente. No obstante, merece destacar que siguen existiendo ataques piratas y que la mayoría de ellos se producen a los buques fondeados en puerto; más concretamente en el puerto de la ciudad de Chittagong, siendo este el mayor puerto del país y el principal punto para el comercio exterior. ((IMB), 2024)

Indonesia: El constante diálogo entre la Policía Marítima de Indonesia (IMP) y la Oficina Marítima Internacional (IMB) han provocado una serie de acciones de carácter positivo por parte de las autoridades indonesias. Esta colaboración y cooperación ha provocado una importante reducción en el número de incidentes. ((IMB), 2024)

No obstante, los piratas siguen teniendo cierta presencia en esta zona; sobre todo Belawan y Dumai/ Lubuk Gaung y las aguas circundantes. Los piratas de esta zona geográfica suelen ir armados con pistolas, cuchillos o machetes. Además, estos suelen acercarse a los barcos durante la noche y evitan enfrentarse a la tripulación, por ello cuando se les descubren suelen escapar. Esto a la vez, puede provocar que no se hayan denunciado muchos incidentes y que por ello no se tenga constancia del número real de ataques, lo que lleva consigo la recomendación de una constante vigilancia y que todos los buques cuya intención sea de fondear, lo hagan en las proximidades a las zonas donde la Policía Marítima de Indonesia mantiene un control. ((IMB), 2024)

Estrecho de Malaca: Situado en el Océano Índico, entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, es un importante punto geográfico clave para toda la región Indo Pacífica. La fuerte presión ejercida por las patrullas de las autoridades de los Estados ribereños, especialmente desde el año 2005, ha supuesto una disminución del número de incidentes. Aunque, de manera general se puede presumir de la estabilidad de la zona; se mantienen las patrullas y los avisos y alertas a los propios buques en cuanto a la vigilancia que ellos mismos deben desarrollar. ((IMB), 2024)

Malasia: Los incidentes han cesado debido a la fuerte actuación de las autoridades, no obstante, estas aguas siguen siendo peligrosas. Por ello, se aconseja a los buques que mantengan medidas de precaución y vigilancia, con el fin de que estas sean efectivas frente a la piratería. Se insta a todos los buques que circulen por esta zona que supervisen las advertencias del IMB PRC sobre los posibles incidentes, objetivos y descripciones de las embarcaciones militantes emitidas por las agencias de inteligencia de Filipinas y Malasia. ((IMB), 2024)

Estrecho de Singapur: Es un largo estrecho marino localizado en extremo meridional de la península malaya, entre la isla de Singapur, al norte, y varias de las islas del archipiélago de Riau (Indonesia), al sur. Desde el año 2019 existe una advertencia generalizada en cuanto a un aumento en este estrecho. Los incidentes continúan al alza y los piratas que aquí “atacan” suelen abordar los buques por la noche mientras estos están fondeados o navegando, por ello las autoridades recomiendan una vigilancia estricta y el aviso inmediato a estas. ((IMB), 2024)

Mar de la China Meridional: También conocido como Mar del Sur de China o Mar de China. Desde el año 2014 la presencia de piratas frente a las costas de Malasia, Indonesia, Singapur ha sufrido un crecimiento. De manera general esto es una preocupación para las

autoridades y por ello se están adoptando una serie de medidas y cooperación entre estas e IMB con el fin de lograr detener estos ataques. ((IMB), 2024)

CHART K: SE Asia – Singapore Straits – Total number of reported incidents

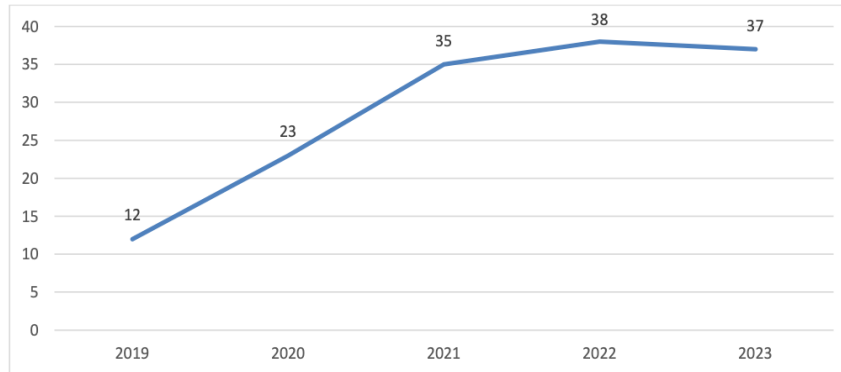


Figura I: Gráfico de la evolución del número total de incidentes notificados en el Sudeste Asiático- Estrecho de Singapur desde 2019 a 2023. Fuente: ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- January- December 2023

ÁFRICA OCCIDENTAL

La zona de África Occidental o África del Oeste está compuesta por diecisiete países. Esta zona del mundo está bañada por el Golfo de Guinea, este es un gran golfo del océano Atlántico oriental y localizado en la costa centro- oeste de África. Su principal relación con respecto a la piratería marítima es que de manera general ha sido una zona emergente de esta actividad. Los países bañados por este golfo son especialmente pobres, y esta es una ruta comercial muy importante para todos aquellos barcos petroleros que se dirigen al continente europeo y al continente americano. Los piratas de esta zona se caracterizan por su violencia y las armas de las que disponen. Aunque, a lo largo de los últimos años ha habido un claro descenso de los ataques piratas en esta zona. Siguen existiendo una serie de recomendaciones que deben de ser respetadas por todos aquellos buques que atraviesen la zona: ((IMB), 2024)

- (i) Seguir las recomendaciones y directrices presentadas en la BMP WA (Best Management Practices West Africa).
- (ii) Todas las tripulaciones deben mantenerse alerta utilizando todos los medios disponibles. Así, se aconseja a los buques que ajusten la hora prevista de llegada para poder atracar directamente y que procuren esperar y navegar a 300 metros de la costa.

Aunque este descenso de ataques piratas en el Golfo de Guinea está presente en todos los países que “baña”: Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ghana, Togo, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe. Algunas zonas, como sobre todo Nigeria siguen siendo especialmente peligrosas y suponiendo un gran riesgo para todos los que navegan por esa zona y es por ello por lo que se insiste en que los buques deben adopten medidas de precaución, ya que, por una parte, es posible que haya habido más ataques de los denunciados y además, como mencionábamos supra los piratas de esta zona en concreto suelen ser violentos y estar bien armados. Estos recursos de los que disponen han provocado que en ocasiones se hayan atacado y secuestrado embarcaciones lejos de la costa, ríos, fondeaderos, puertos y aguas circundantes y que hayan tenido lugar numerosos secuestros extorsivos. ((IMB), 2024)

CHART L: West Africa – Gulf of Guinea – Total number of reported incidents

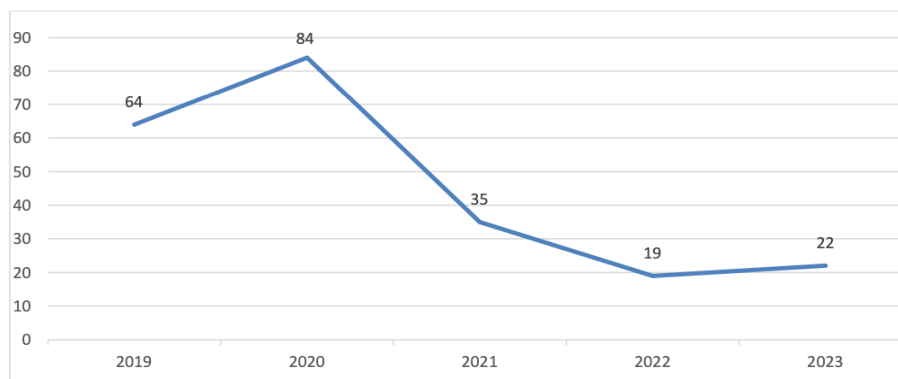


Figura II: Gráfico de la evolución del número total de incidentes notificados en África Occidental- Golfo de Guinea desde 2019 a 2023. Fuente: ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- January- December 2023

ÁFRICA ORIENTAL/ GOLFO DE ADÉN/ MAR ROJO

De manera general y a lo largo de los años los piratas somalíes han llevado a cabo los actos de piratería en aguas del sur del Mar Rojo, en el Estrecho de Mandeb, el Golfo de Adén incluido Yemen y la costa septentrional somalí y el Mar Arábigo. También se han atacado embarcaciones frente Kenia, Tanzania, Seychelles, Madagascar y Mozambique, así como el Océano Índico y frente a las costas occidental y meridional de la India y el oeste de las Maldivas. ((IMB), 2024)

El Golfo de Adén: Tiene una posición privilegiada, ya que supone la entrada al Mar Rojo. Es una importante ruta comercial ya que desemboca en el Canal de Suez, a su vez está bien posicionado geográficamente con Somalia, y es por esto por lo que los piratas somalíes ejercen una enorme influencia en esta zona.

Los piratas somalíes suelen ir bien armados con armas automáticas y RPG (Rocket-Propelled Grenade); lo que quiere decir un lanzacohetes antitanque portátil de origen soviético. En ocasiones utilizan esquifes (barco pequeño que se lleva en el navío) que son lanzados desde buques nodriza, que podrían ser pesqueros o dhow (es una embarcación de vela de origen árabe caracterizada por un velamen triangular y bajo calado) secuestrados. ((IMB), 2024)

Se recomienda a todos los capitanes y armadores que registren sus buques e informen según los procedimientos más recientes BMP (Best Management Practices for protection against Somali Based Piracy), así se tienen que asegurar de que sus buques están reforzados antes de entrar en estas aguas y mantener una vigilancia visual y por radar las veinticuatro horas diarias. Además, se deben tener en cuenta todos los avisos y alertas emitidos en la zona, con la finalidad de poder avistar y detectar con antelación un esquife que se aproxime. Estas herramientas y control permitirán al capitán del barco y al equipo de PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel) tomar decisiones informadas con el fin de mantenerse lejos y evitar a estas embarcaciones, y en caso necesario, tomar medidas evasivas y solicitar ayuda. ((IMB), 2024)

AMÉRICA DEL SUR, AMÉRICA CENTRAL Y AGUAS DEL CARIBE

Brasil (Macapa) y Haití (Puerto Principe y Lafiteau): A pesar de que el número de incidentes y ataques piratas en estas zonas ha disminuido notablemente. Las aguas siguen siendo consideradas de riesgo y por ello se recomienda mantener una vigilancia exhaustiva. ((IMB), 2024)

Colombia (Cartagena): Se han registrado un gran número de ataques por parte de piratas en fondeaderos, pasos fluviales y zonas de embarque de prácticos. Aunque, en la actualidad han disminuido, siguen existiendo recomendaciones en cuanto al mantenimiento de la vigilancia con el fin de poder evitar cualquier ataque.

Ecuador (Guayaquil) y Venezuela (Puerto de la Cruz, Puerto Jose y Guanta): Aparentemente los ataques han llegado a su fin. No obstante, se recomienda a continuar

con fuertes medidas de seguridad, sobre todo en el fondeadero; debido a los constantes ataques en el pasado ya la violencia a la que estos piratas recurrían ya que disponían de armas. ((IMB), 2024)

México (Puerto dos Bocas): Al igual que en el resto de la zona los ataques piratas han disminuido notablemente. No obstante, debido a las características del territorio y al acceso que tienen los piratas a armas de fuego; se insiste en el mantenimiento de la seguridad y la vigilancia. ((IMB), 2024)

CHART M: Americas – Callao, Peru – Total number of reported incidents

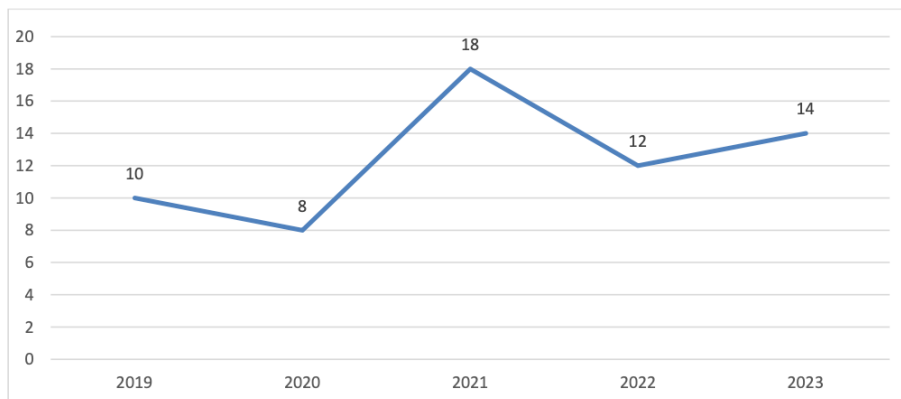


Figura III: Gráfico de la evolución del número total de incidentes notificados en América- Callao, Perú desde 2019 a 2023. Fuente: ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- January- December 2023

EUROPA ORIENTAL/ UCRANIA

Existen unas recomendaciones dirigidas a los barcos de procurar mantenerse alejados de la costa ucraniana, pero no está relacionado con la piratería marítima si no con el conflicto entre Ucrania y Rusia.



IMB Piracy Report – January to December 2023

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Total number of attacks – 120

Figura IV: Mapa donde se registran los 120 ataques piratas que se han perpetrado en el año 2023. Fuente: ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- January- December 2023

VI. Factores económicos, sociales y políticos que contribuyen al desarrollo de la piratería marítima

Una vez hemos descrito cuales son las regiones del mundo en donde la piratería marítima tiene una mayor presencia. Resulta necesario entender qué serie de características comparten estas regiones y porque quizás la existencia de ciertos factores económicos, políticos y sociales pueden contribuir o no y en qué medida, al desarrollo de la piratería.

Desde hace tiempo las organizaciones internacionales sostienen que la pobreza y el desempleo en las comunidades costeras pueden ser consideradas como casusas subyacentes de la piratería marítima. En cambio, otro sector se muestra escépticos y para ello consideran que muchos piratas son en realidad miembros de clanes nómadas del interior o de bandas criminales. (Desai & Shambaugh, 2021)

En primer lugar, los Estados fallidos y frágiles crean entornos propicios para la piratería. La anarquía y la debilidad de la gobernanza crean condiciones subyacentes que permiten a las bandas piratas operar con un riesgo mínimo. Estas condiciones también aumentan el atractivo de las bandas piratas que pueden ofrecer fuentes alternativas de sustento y

ayudar a disuadir la invasión de las flotas pesqueras industriales. (Desai & Shambaugh, 2021)

En segundo lugar, se descubre que la piratería tiende a ser más frecuente en zonas con mayores niveles de actividad económica, es decir; no es más probable que estos incidentes ocurran cerca de zonas costeras empobrecidas, ni cerca de países afectados por la sequía y las pérdidas agrícolas asociadas a dicha sequía. (Desai & Shambaugh, 2021)

En tercer lugar, se puede determinar que es más probable que los piratas ataquen células marítimas en las que se producen muchas capturas accesorias o donde hay altos índices de captura de peces mediante prácticas destructoras del hábitat (por ejemplo, pesca de arrastre de fondo, pesca con explosivos). Del mismo modo, la piratería aumenta en las zonas donde prevalecen niveles más altos de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). (Desai & Shambaugh, 2021)

Estas conclusiones sugieren una interpretación diferente del nexo entre pesca y piratería. Puede que no sean la pobreza o el desempleo los que impulsan la piratería, sino las expectativas de que la pesca industrial de flotas extranjeras agote las poblaciones de peces y perjudique los medios de subsistencia que dependen de la pesca artesanal. Las comunidades pesqueras más vulnerables del mundo en desarrollo han sufrido una importante invasión por parte de flotas que utilizan métodos destructivos o ilegales, por buques que enarbolan “pabellones de conveniencia”. En respuesta, algunos pescadores, con conocimientos de navegación y marinería, recurren a la piratería cuando prevén pérdidas de ingresos en el futuro. Además, algunos pueblos de las zonas costeras afectadas han contratado a bandas organizadas de piratas para ahuyentar o disuadir a las flotas pesqueras extranjeras ante la falta de vigilancia de los guardacostas. En resumen, la piratería prospera allí donde prevalecen las prácticas pesqueras perjudiciales. (Desai & Shambaugh, 2021)

No obstante, la piratería marítima es un fenómeno heterogéneo y así las causas que producen el desarrollo de esta amenaza varía sustancialmente dependiendo de las zonas en las que se desarrolle; ya que las motivaciones, los objetos, la magnitud y el modus operandi de los ataques piratas serán distintos en cada región del mundo. (Moral Martín, 2015)

Como mencionado *supra* en este trabajo de fin de grado estudiaremos en detalle el caso de la piratería marítima a lo largo del Estrecho de Singapur, y por ello nos interesa entender cuál es el modo de desarrollo de esta actividad delictiva en Asia. La globalización ha convertido a Asia en el centro de la producción mundial; así el sudeste asiático se ha convertido en el soporte del comercio marítimo mundial. Y esto ha provocado un incremento en los casos de piratería marítima, que contrasta con el paulatino decrecimiento de esta actividad en los mares de China. Acorde a la lista Forbes elaborada en el año 2013, los diez puertos con mayor tráfico marítimo están localizados en el continente asiático: seis en China, uno en Dubái y el resto en las consideradas como NIC's (Newly Industrialized Countries) o Países de Reciente Industrialización: Singapur, Hong Kong y Corea del Sur. (Moral Martín, 2015)

Por Sudeste Asiático debemos incluir la región que abarca: Estrecho de Malaca, Estrecho de Singapur, y los mares de Tailandia, Filipinas, Indonesia, Malasia y Myanmar. Esta debe ser considerada como la región más castigada por los incidentes derivados de la piratería marítima. Debemos tener en cuenta que en esta zona del mundo la mayoría de los incidentes relacionados con la piratería marítima ocurren en infraestructuras portuarias, con los barcos anclados. Como regla general los atacantes van armados normalmente con cuchillos y machetes, y suelen perpetrar sus actos durante la noche, puesto que de manera habitual no buscan un enfrentamiento con la tripulación, si no que procuran no entrar en conflicto con esta y por ello tienden a huir en caso de ser descubiertos. (Moral Martín, 2015)

En Asia la mayoría de los ataques piratas están enfocados al robo del equipamiento de los buques, de pertenencias de la tripulación y en una menor medida, de parte del cargamento que el buque atesore en ese momento. Son como regla general asaltos con un bajo nivel de armamento, en donde la tripulación no es el objetivo, a diferencia de los actos de piratería cometidos en África, en donde estos incidentes adquieren una mayor dimensión. (Moral Martín, 2015)

VII. Consecuencias para las relaciones internacionales

7.1. Impacto en la seguridad de las rutas marítimas internacionales

La Organización Marítima Internacional (OMI), tiene como objetivo principal asegurar la existencia y la perdurabilidad de una seguridad marítima y garantizar así el transporte marítimo. Para todo ello, la OMI construye una serie de reglas y orientaciones adecuadas y para ello recurre al Comité de seguridad marítima (MSC) teniendo en cuenta aportaciones y precisiones del Comité de facilitación (FAL) y el Comité jurídico (LEG) (piratería, s.f.)

La Resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974 ha dado lugar al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP); así la Conferencia ha adoptado las enmiendas consideradas necesarias al Convenio Internacional con el fin de adoptar cualquier medida que permita mejorar la seguridad y la protección marítima. (piratería, s.f.)

Este Código PBIP (capítulo XI- 2 del SOLAS) tiene como finalidad garantizar que las instalaciones portuarias y los buques de navegación marítima de los Estados Miembros de la OMI implantan y aseguran las medidas más estrictas con el fin de procurar la mayor protección a los buques. El Código mencionado *supra* está dividido en dos partes diferenciadas. Una primera Parte, Parte A, son medidas de carácter obligatorio que deben adoptar los buques, las compañías y las instalaciones portuarias; ya que su adopción contribuirá en gran medida a cumplir el fin último que es incrementar la seguridad y la protección marítima y salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra. Y una segunda Parte, Parte B, en donde se desarrollan una serie de directrices que no revisten de obligatoriedad y que tratan sobre el modo en el que se debe cumplir lo recogido *supra*.

13

¹³ Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. BOE núm. 202, de 21 de agosto de 2004, páginas 29520 a 29566 (47 págs.)

Cuando se trata el tema del impacto que la piratería marítima ha supuesto en la seguridad de los buques y de las rutas marítimas, es preciso que hacer una mención al concepto de protección armada a bordo de los buques. La OMI no ha adoptado una postura oficial sobre la presencia en los Buques de Personal Privado de Protección Armada (PPAA), pero los continuos y complicados ataques piratas en determinadas zonas del globo han provocado que la OMI conceda a los Estados ribereños y a los Estados de abanderamiento determinar y decidir si el uso recurrir a esta PPPAA es apropiado, legal y en qué condiciones se debe recurrir a lo mismo.

Para entender el panorama internacional pondremos de ejemplo el Estado español y entenderemos que debido a los ataques que barcos de bandera española sufrieron. En el año 2009 el Consejo de ministros decidió aprobar un Real Decreto, con el fin de modificar, por una parte, los artículos 81 y 86 del Reglamento de Seguridad Privada, del 9 de diciembre de 1994. Así un nuevo apartado dentro del artículo 81 permite la prestación de servicios de seguridad con armas en todo aquel buque mercante y pesquero que navegue bajo bandera en española, en aguas en donde exista un grave riesgo para la seguridad tanto de las personas como de los bienes; con esto el artículo 86 permite que los vigilantes, en los casos establecidos *supra* tendrán permitido portar y usar armas de guerra para garantizar y asegurar la protección. Y, por otra parte, los artículos 6 y 124 del Reglamento de Armas, del 29 de enero de 1993; que bajo propuesta del Ministerio de Defensa y del Interior, modifica los términos y condiciones para la posesión, uso y adquisición de armas de guerra por las empresas de seguridad privada de buques. (Ministros, 2009)

Pese a este cambio en la legislación española en el año 2009 con la entrada en vigor del Real Decreto comentado *supra*, no se produjeron casi cambios en la realidad. Esto se debe a la exigencia de que las empresas de seguridad estuvieran autorizadas en España, característica que convertía prácticamente en inviable el embarque de vigilantes en buques de bandera española. Por ello el artículo 18 del Real Decreto-ley 14/2022 ha establecido una nueva disposición adicional, cuyo objetivo es permitir a las empresas navieras españolas contratar servicios de seguridad privada que aseguren su protección cuando naveguen por aguas en las que exista riesgo de actos de piratería y puedan prevenirse por efectos de la disuasión o la repulsión. No obstante, se mantiene la exigencia y el requisito de que las aguas internacionales por las que naveguen deben de

hacer sido consideradas y declaradas por los organismos competentes como de alto riesgo de piratería. (Barbadillo & Marelza Cózar, 2022)

Con la aplicación de esta nueva legislación podemos determinar que el estado español es uno de los miembros de la Organización Marítima Internacional que permite el recurrir al uso de la seguridad privada en los buques con bandera española, siempre y cuando estos naveguen por aguas catalogadas como peligrosas o susceptibles de ataques piratas. Esto se debe en parte, como mencionado *supra*, a los continuos ataques de los que buques con pabellón español o miembros de la tripulación de nacionalidad española, han sido víctimas a lo largo de los años en determinadas zonas del mundo y con el fin de procurar evitar, en la medida de lo posible, ataques de este tipo.

7.2. Impacto económico de la piratería marítima en el comercio internacional

Estas actuaciones ilícitas suponen una serie de repercusiones tanto en el contexto regional de las economías locales de los estados ribereños como en un contexto global. Los efectos a nivel mundial se deben a la interdependencia económica del mundo globalizado en el que vivimos en la actualidad. El transporte marítimo representa el 90% del comercio internacional, por ello casi todos los países que tengan acuerdos multilaterales con otros países, se verán afectados en mayor o menor medida por los ataques piratas o robos a mano armada de los buques. (Moral Martín, 2015)

Uno de los mayores efectos que la piratería marítima ha propiciado es el aumento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente de todos aquellos barcos que atraviesan lo que como mencionamos *supra* se consideran zonas de alto riesgo. Un incremento en el precio de los seguros supone un aumento en el precio del producto transportado, es decir este efecto, no solo afecta y no solo las empresas fletadoras tienen que hacer frente a él; si no que luego lo repercutirán en el consumidor final. La inflación en el precio de determinados alimentos básicos puede generar un conflicto social en determinados países, sobre todo aquellos con mayores dificultades económicas, ya que supondrá una masiva subida del precio del producto y a la vez una ausencia del mismo producto, lo que se traducirá en el descontento de la población. (Moral Martín, 2015)

Además de un incremento en el precio de los seguros, a veces debido a la complejidad y peligrosidad de determinadas rutas marítimas, algunos armadores deciden evitar determinadas rutas marítimas y navegar por otras alternativas, con el fin de procurar no ser objeto de un ataque. Estos cambios de ruta suponen un aumento en el coste para el armador, que lo refleja en el precio del flete que fletador debe satisfacer. Este incremento se debe, por una parte, aumento de los días de navegación y por tanto el precio final será más alto, y además por otra parte, al ser rutas más largas supone un gasto mayor de combustible; lo que a su vez también es más gasto que será repercutido en el flete. (Moral Martín, 2015)

La propia lucha contra la piratería supone un enorme coste para los estados y para la sociedad internacional. Por una parte, han sido en muchas ocasiones en donde los gobiernos han tenido que hacer frente al pago de rescates millonarios para que los piratas liberasen el buque, y en consecuencia a la tripulación. Además, de estos propios recursos destinados a pagar a los piratas; también se requiere destinar mayores recursos a unidades navales internacionales que operen en aquellas costas más afectadas, con el fin de supervisar y salvaguardar la seguridad de los buques. (Moral Martín, 2015)

VIII. Respuestas internacionales y cooperación multilateral. La piratería como un problema global

8.1. Legislación internacional

La superficie marítima del globo ocupa un de unos 130 millones de millas cuadradas aproximadamente, cabe mencionar que gran parte de esta superficie marítima se considera alta mar, lo que significa que es de manera habitual en este territorio no se podrá aplicar de manera directa la jurisdicción de ningún Estado particular, si no que se requiere de la aplicación de normativa internacional puesto que no pertenece el territorio sobre el que se legisla a ningún Estado, y no se puede someter a jurisdicción estatal. (Peyroteo, 2009)

8.1.1. Antecedentes a la Convención de Ginebra

Aunque debido a las particularidades mencionadas *supra* resulta necesaria la elaboración de una serie de normas de carácter internacional a estas normas le precede la elaboración de normas nacionales por diferentes Estados a lo largo de la historia. Así, en el año 1698 se promulgó la ley inglesa sobre piratería marítima, *The English Act Of Piracy*, que debe

ser considerada como la primera ley sobre piratería a nivel nacional. Esta ley británica, sirvió como fuente de inspiración a otros Estados como Alemania y Estados Unidos para promulgar sus propias leyes nacionales. Como se puede presuponer, estos textos legislativos de carácter nacional implican que en un principio la piratería marítima, pese a suponer un problema global, era reprimida y sancionada en el ámbito jurídico nacional propio de cada Estado. (Keyuan, 2009)

Sin embargo, el principio de libertad de los mares¹⁴ y la necesidad de mantener la seguridad de los navegantes en altamar supuso una reacción en los Estados se vieron ante la necesidad de desarrollar acuerdos entre ellos, con el fin de garantizar la navegabilidad y la disminución de este delito¹⁵. Esta situación de necesidad supuso la elaboración del Tratado de París, este tratado elaborado el 16 de abril de 1856, se debe considerar como el primer documento jurídico que regula la cuestión de piratería en el Derecho Internacional. Uno de los mayores problemas de la época era la existencia de corsarios,¹⁶ por ello el principal logro del Tratado de París fue que países como Inglaterra, Francia y Rusia alcanzasen un acuerdo basado en la idea de no recurrir a este tipo de piratas para atacar embarcaciones cuya bandera fuera de cualquier otro Estado firmante del mismo. (Narváez Maldonado, 2015)

En 1887 en un contexto en el que los piratas europeos suponían una amenaza constante para los Estados Americanos, estos decidieron actuar en la misma línea en la que algunos países europeos habían actuado con la firma del Tratado de París, y por ello promulgaron la Convención de Montevideo. Esta Convención nació bajo la idea de que tan solo sería posible combatir las amenazas provenientes de Europa con una actuación conjunta por parte de los diferentes estados americanos.¹⁷ (Narváez Maldonado, 2015)

¹⁴ El principio de libertad de los mares fue popularizado por Hugo Grotius en su obra “Mare Liberum” (Libertad de los mares), de 1609, explica la idea de que el mar debía ser considerado como territorio internacional y que todas las naciones eran libres de usarlo para el comercio.

¹⁵ Delito contra el Derecho de Gentes “*delictum iuris gentium*”

¹⁶ Piratas contratados por el gobierno de alguna nación y cuyo objetivo principal es el ataque a barcos de países rivales.

¹⁷ Los Estados americanos que firmaron dicha Convención fueron: Honduras, Estados Unidos, El Salvador, República Dominicana, Haití, Argentina, Venezuela, Uruguay, Paraguay, México, Panamá, Guatemala, Brasil, Ecuador, Nicaragua, Colombia, Chile, Perú y Cuba.

Tanto el Tratado de París de 1856 como el de Montevideo de 1887, deben ser considerados como las primeras herramientas de carácter internacional desarrolladas con el objetivo de luchar contra la piratería marítima y garantizar la seguridad de los mares a la vez que favorecer el transporte y comercio transnacional. No obstante, el estallido en primer lugar, de la Primera Guerra Mundial (1914- 1918) y, en segundo lugar, de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) interrumpió el desarrollo de la navegación marítima, lo que en general perjudicó al desarrollo y aplicación de estos acuerdos. (Narváez Maldonado, 2015)

8.1.2. Convención de Ginebra de 1958

La Convención de Ginebra de 1958, es especialmente relevante para la regulación de la piratería marítima desde una perspectiva internacional. Aunque esta Convención tiene una importancia fundamental, ya que se debe considerar la primera vez que se define el concepto de piratería marítima en el contexto internacional, y que además esta definición sirve como fuente de inspiración y base para otras como la CONVEMAR. La realidad es que en esta Convención las obligaciones planteadas a los Estados con el objetivo de coacción de la piratería fueron muy limitadas, ya que en el artículo 14 se recoge la obligación a todos los Estados “cooperar en toda la medida de la posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”. No obstante, en la realidad esto tuvo escasos resultados ya que la exigencia de cooperar, y no de actuar en la represión de la piratería es insuficiente para poder castigar los delitos de piratería marítima. (Gómez Ibáñez, 2012)

8.1.3. Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar 1982

Pese a que la Convención de Ginebra de 1958 fue un importante hito, ya que era la primera vez que se establecía el concepto de piratería marítima. La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar (CONVEMAR), debe ser considerada como la principal norma sobre el Derecho del Mar, es importante entender que fueron 168 países los que decidieron someterse a esta norma de carácter internacional. La CONVEMAR introduce una serie de normas que han suscitado cambios en el Derecho del Mar, aunque siempre en relación con lo ya establecido a raíz de la Convención de Ginebra de 1958, así por primera vez y como se menciona *supra*¹⁸, CONVEMAR hace una clara distinción entre

¹⁸ Apartado III: Concepto de la piratería marítima, epígrafe 3.2. Concepto propio de piratería marítima.

que espacios marítimos quedan sometidos a la jurisdicción nacional de cada Estado; aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental y cuales por el contrario están bajo la jurisdicción de carácter internacional; alta mar y la zona (fondos marinos y oceánicos y su subsuelo). (Saltos Saltos, 2018)

A diferencia de la Convención de Ginebra, en donde solo se imponía la obligación de cooperar entre los Estados, para poder reprimir la piratería marítima. La CONVEMAR, en el artículo 105, que reproduce el art.19 de la Convención de Ginebra, estipula que cualquier Estado estará capacitado y podrá tomar acciones contra los piratas en aguas internacionales, es decir en alta mar y en todas las aguas no controladas por ningún Estado. Esta idea se sostiene en base a la aplicación del principio de jurisdicción universal¹⁹, puesto que la piratería marítima cometida en zonas no sometidas a jurisdicción estatal es un delito contra el derecho de gentes que no solo tiene efectos sobre los individuos involucrados en el ataque, sino que también afecta al bien común superior, pues compromete a toda la comunidad internacional. Así, los piratas eran percibidos como enemigos, independientemente del lugar del que proviniesen. (Gómez Ibáñez, 2012)

8.1.4. Otras normas y herramientas internacionales posteriores

Las estipulaciones jurídicas básicas del derecho internacional sobre el Derecho del Mar quedaron plasmadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, y permanecieron inalteradas a lo largo de muchos años. No obstante, la evolución de la sociedad y el acaecimiento de determinados acontecimientos relacionados con el cambio del derecho de la piratería, asociados al resurgimiento de la piratería contemporánea en la década de 1990 y a la denominada “guerra antiterrorista” liderada por Estados Unidos tras el suceso del 11s. (Keyuan, 2009)

A lo largo del tiempo se han ido adoptando nuevos instrumentos jurídicos que pretenden perseguir y terminar con la piratería marítima. Son varios los tratados, a posteriori a la

¹⁹ Confiere competencia a un Estado para juzgar y sancionar al autor de un delito, cualquiera que sea el lugar en que se cometió y cualquiera que sea la nacionalidad de su autor o víctima. En el caso de la piratería marítima, consiste en que los Estados tienen la capacidad para perseguir a presuntos piratas por la comisión de hechos calificados internacionalmente como ilícitos.

Convención de Ginebra (1958) y a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar (1982), que merece la pena destacar.

- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 y Protocolo de 2005

Como resultado de una propuesta común de Austria, Egipto e Italia, en noviembre de 1986, tras el incidente en el año 1985 del buque italiano *Achille Lauro*, el 10 de marzo de 1988 se elaboró en Roma el Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Convenio SUA “*Suppression Unlawful Acts*” en adelante. (Espaliú Berdud, 2010) En paralelo a la elaboración del Convenio SUA, se elaboró también un “*Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*”, Protocolo SUA. (García-Pita y Lastres, 2012)

Los Estados estaban preocupados por la escalada mundial de los actos terroristas, ya que estos: ponían en peligro vidas humanas, comprometían las libertades fundamentales y atentaban contra la dignidad del ser humano. Estaban convencidos de la necesidad urgente de fomentar la cooperación internacional entre los Estados con el objetivo de adoptar medidas para la prevención de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y para el enjuiciamiento y castigo de los piratas. (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1992)

El principal objetivo del Convenio y Protocolo SUA, mencionados *supra* y que no entraría en vigor hasta el 1 de marzo de 1992, consistía en asegurar la adopción de las medidas contra las personas que hubieren cometido actos ilícitos contra los buques, o plataformas marítimas, quedando obligados los Estados parte a enjuiciarlos o extraditarlos. En el año 2005, debido al impacto que tuvieron los atentados del 11 de septiembre de 2001, se adopta un Protocolo al Convenio de Roma de 1988. De este Protocolo debemos destacar dos peculiaridades, que reflejan la preocupación de la OMI del avance del terrorismo marítimo, en primer lugar, la idea del Protocolo es proporcionar una base legal adecuada para el arresto, detención y extradición de presuntos terroristas que actúan contra la navegación o puertos o utilizando buques para perpetrar actos de terrorismo. Además, en este Protocolo se amplía la lista de todas aquellas que se consideran acciones criminales ofensiva y se incluyen nuevas reglas de abordaje, lo cual

facilita a los Estados de las bases legales necesarias para interceptar actividades terroristas en el mar. (Espaliú Berdud, 2010)

- Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional del 2000

Así mismo, el 15 de noviembre de 2000 la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptó la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo), mediante la resolución 55/25, y en vigor desde el 29 de septiembre de 2003. Como principal objetivo, la Convención de Palermo, pretende fomentar e incentivar la cooperación judicial entre los Estados que forman parte de dicha Convención, en todas aquellas materias que tengan relación con la investigación, extradición o armonización de determinadas infracciones penales en los distintos ordenamientos jurídicos internos. (Espaliú Berdud, 2010)

El avance la piratería marítima y la influencia que esta actividad ilícita tiene en el comercio transnacional, es lo que produce como necesario la situación de desarrollo de una Convención como la Palermo. Además, merece destacar que la piratería marítima está cada vez más controlada por organización criminales, que lo que pretenden es un enriquecimiento económico personal a través de la comisión de este tipo de delitos.

- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de 2004

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias “PBIP”, este código ha sido elaborado por la IMO (Organización Marítima Internacional), siendo este el primordial órgano con función de decretar leyes que renueve la seguridad en la navegación internacional. El PBIP entro en vigor en el año 2004, en este Código, se recogen una serie de nuevas prescripciones que conforman el ordenamiento internacional y que harán posible que los buques e instalaciones portuarias puedan cooperar con el fin de percibir e impedir cualquier clase de hecho que se figure como un desafío para la garantía y estabilidad del transporte marítimo. resultado de la Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre del año 2001, como resultado de la adopción de nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974. (Cooperación, 2004)

- Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas

Además, también debemos mencionar diferentes resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, relativas a los océanos y el derecho del mar. Algún ejemplo de estas resoluciones, sería la resolución 62/215, de 21 de diciembre de 2007, cuyo objetivo era alentar “a los Estados a que cooperen para hacer frente a los peligros que amenazan la seguridad de la navegación, como la piratería, el robo a mano armada en el mar, el contrabando y los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones marinas y otros intereses marítimos, mediante instrumentos y mecanismos bilaterales y multilaterales encaminados a vigilar, prevenir y responder a tales amenazas”. Del mismo modo, la Asamblea instaba “a todos los Estados a que, en cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI), repriman activamente la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, en particular las relacionadas con la asistencia para el aumento de la capacidad mediante la formación de la gente de mar, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, el enjuiciamiento de los presuntos autores de conformidad con el derecho internacional y la promulgación de legislación nacional, así como el suministro de naves y equipo de vigilancia y la prevención de la matriculación fraudulenta de buques”. (Espaliú Berdud, 2010)

La OMI, ha dictado una serie de resoluciones, recomendaciones y directrices dirigidas a diferentes sujetos, que pueden ser víctimas de actos de piratería marítima, con la idea y el foco en prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques. Como recomendación a los gobiernos de los estados, debemos estacar el Documento MSC/Circ. 622/Rev. 1, de 16 de junio de 1999; en donde se recomienda a los Estados “que adopten las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos de piratería y robos a mano armada en el mar, así como que adapten su legislación, si es necesario, de modo que les permita capturar y juzgar a las personas que cometen dichos delitos. La Circular 623/ Revisión 3, de 29 de mayo de 2002, recoge una serie de directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra os buques. Mediante una Resolución adoptada el 29 de noviembre de 2001, la OMI aprobó el Código de practica para la investigación de los crímenes de piratería y robo a mano armada contra los buques, en el que, entre otras cosas, se insta a los Gobiernos a que

adopten una serie de medidas con el fin de investigar todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en zonas, o a bordo de buques, bajo su jurisdicción, y a que comuniquen a la Organización cualquier información sobre las investigaciones y los procesamientos derivados de tal ataque perpetrado. Además, en el año 1998 en el seno del Comité Marítimo Internacional se creó un grupo de trabajo sobre uniformidad en las leyes relativas a los actos de piratería y violencia marítima, este grupo elaboró un proyecto de modelo de ley nacional contra los actos de piratería y violencia en el mar, que fue adoptado por la Asamblea de la OMI en Singapur en el año 2001. (Espaliú Berdud, 2010)

8.1.5. Aplicación práctica de la legislación internacional en el marco de la Unión Europea

Cualquier texto legal de la Unión Europea, está enfocado a la idea de crear infraestructuras y llevar a cabo la ejecución de operaciones en aguas internacionales, con el principal objetivo de poder actuar como sujeto activo en la lucha contra la piratería marítima. En este contexto de necesidad se debe entender que la Unión Europea no puede dedicarse exclusivamente a ejercer un soft- power²⁰, sino que debe cumplir con el ejercicio de un hard- power²¹.

Dentro de la Unión Europea y los actos que ha realizado, debemos destacar la importancia y relevancia que tienen las misiones internacionales. Como ejemplo de misión internacional llevada a cabo por la Unión Europea en el ejercicio de sus funciones debemos destacar la Misión Atlanta, cuyo objetivo principal era tratar de reducir los ataques perpetrados en el Océano Índico, como resultado de la situación de inestabilidad política de Somalia. En el año 2008, se produjeron más de 200 ataques en esta zona del mundo, algo muy preocupante debido a la gran importancia que tiene esta zona para las rutas de comercio marítimo internacional. Esto provocó que la UE para proteger a sus barcos de estos ataques y para poder seguir aprovechándose de los recursos de esta zona,

²⁰ Soft-power: en castellano el término se traduce como “poder blando” y se debe entender como la capacidad que un actor político tiene para incidir en las acciones o intereses de otros actores, recurriendo a medios culturales e ideológicos, a través de la vía diplomática.

²¹ Hard-power: en castellano el término se traduce como “poder duro” y se debe entender como la capacidad de un agente político de utilizar incentivos económicos o fuerza militar para influenciar el comportamiento de otros actores.

llevarse a cabo, en el mismo año 2008, un plan de acción especial, con la idea de adoptar medidas de carácter urgente que provocasen una disuasión en los piratas y combatesen e impidiesen los ataques. (Frutos Ruiz, 2010)

Debemos pensar en la Operación Atlanta, con base naval en Rota desde 2019 tras la salida de Reino Unido de la UE, como la primera operación de la era moderna contra la piratería marítima. De la Misión Atlanta debemos destacar que los cuerpos y fuerzas de seguridad de diferentes países de la UE entrenan a las Fuerzas Armadas de Somalia, con la idea de combatir el terrorismo y la piratería en el mar Índico, el mar Rojo, el Golfo de Adén y las costas del Cuerno de África. En este caso en concreto, la necesidad de una misión especial destinada al territorio somalí tenía como objetivo combatir la situación política de Somalia, ya que este era un país sin Estado en donde todos existía impunidad ante todos los ataques piratas perpetrados en el Océano Índico. (Mel Santamaria, 2022)

8.2. *Las dificultades para combatir la piratería*

Uno de los principales objetivos de la Unión Europea es lograr combatir y hacer frente a la piratería marítima. Para lograr esto, la UE ha realizado un trabajo y esfuerzo constante, en donde se han destinado una cantidad de recursos económicos y políticos que han permitido observar un descenso del número de ataques perpetrados por piratas, sobre todo en aquellas zonas en donde la UE ha destinado grandes esfuerzos y recursos, como por ejemplo Somalia tras el inicio de la Operación Atlanta. No obstante, siguen existiendo una lista de ciertas amenazas relacionadas con los vacíos legales persistentes en la regulación europea. Algunos de estos retos serían:

1. Jurisdicción y coordinación legislativa entre Estados miembros: Las principales características del mar hacen surgir la necesidad de armonizar las políticas marítimas nacionales de los diferentes estados miembros, con las Políticas Marítimas de la Unión Europea. Una falta de armonización legal puede generar lagunas en la aplicación de la ley y persecución de piratas. Incluso en aquellos países que siguen y adoptan las recomendaciones legislativas europeas, pueden presentarse variaciones con respecto a las sanciones para los piratas, como resultado de una diferente aplicación. (García Quintela, 2017)

A pesar de que, en los últimos años en el marco de la Unión Europea, hemos podido ver avances, no son todavía suficientes para alcanzar objetivos eficaces y

efectivos en su totalidad. Tratados como el de Lisboa (2007), han supuesto una actualización de la Política Común de Seguridad y Defensa, permitiéndose desde este momento misiones dirigidas al mantenimiento de la paz, la prevención de conflictos y el fortalecimiento de la seguridad internacional. No obstante, esta PCSD sigue basándose en el medio de la cooperación intergubernamental y no en el de integración, es decir el poder de decisión sigue residiendo en los Estados miembros a través del Consejo de la UE. Cualquier decisión debe ser adoptada por unanimidad del Consejo de la UE, a propuesta del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad o a iniciativa propia de un Estado miembro. (Espaliú Berdud, 2010)

2. Así mismo es necesaria una coordinación política de seguridad internacional entre todos los Estados miembros, con el objetivo de mantener seguros los espacios marítimos. Dentro de esta política de seguridad podemos incluir las Comunicaciones de la Comisión, y el intercambio de información, cuyo objetivo principal es ofrecer un conocimiento de la situación de las actividades realizadas en el mar con repercusiones en la seguridad y protección marítima. No obstante, los Estados miembros no comparten todo aquello que sería útil. Por ello, existe un problema en cuanto los Estados solo comparten aquella información que de manera individual les interesa compartir. (García Quintela, 2017)
3. Protección armada de las embarcaciones y las tripulaciones: Debemos hacer mención que la OMI no sostiene una actitud oficial ni legal sobre existencia de armas a bordo de los buques. Si no que atribuye a cada Estado de abanderamiento y a los Estados ribereños a tomar sus propias decisiones acerca del uso de personal privado de protección armada (PPAA), y disponer la legalidad y los requisitos sobre los que esta herramienta, se debería permitir. No obstante, a lo largo de los últimos años, determinadas circunstancias como el enorme auge de la piratería marítima en zonas como el Océano Occidental y el golfo de Adén entre el 2005 y el 2009, han suscitado que sean muchos los Estados que hayan decidido que los buques bajo su bandera puedan recurrir a la presencia de este personal privado de protección, y ante esta realidad tan diversa. La OMI ha difundido una serie de

disposiciones con la idea de unificar las diferentes regulaciones al respecto, estos preceptos están orientados bajo la idea de aceptación al personal de protección armada a bordo de los buques, pero en ningún caso considerar que esta deba ser planteada como una alternativa a otras posibles medidas de protección. (Protección marítima y piratería, s.f.)

Con el fin de combatir la piratería marítima es necesario que la UE y la sociedad internacional sean conscientes de esta difícil realidad, y trabajen con el objetivo de armonizar las leyes y las políticas relacionadas con la piratería marítima, con el fin de aplicación efectiva de la ley en alta mar. Solo fortaleciendo las medidas de seguridad marítima de una manera coordinada y cooperando unos con otros, se logrará el objetivo principal de terminar con este delito persistente a lo largo del tiempo.

IX. Estudio de caso del Estrecho de Malaca

9.1. Importancia del estrecho de Malaca

El Estrecho de Malaca es una de las principales rutas marítimas del mundo. Este estrecho con una longitud de 930 kilómetros conecta el mar de Andamán, en el océano Índico, con el mar de China Meridional, en el océano Pacífico. Está ubicado entre la isla de Sumatra (Indonesia) y la península malaya. Lo que hace que se situó como la arteria principal para conectar Europa, África y el Este de Asia. Su posición geográfica ha provocado que muchos de los puertos localizados en esta zona, se hayan transformado en algunos de los puertos comerciales internacionales más importantes de la región y del mundo. (Feingold & Willige, 2024)



Figura V: Mapa del Estrecho de Malaca (Hernández, 2021)

Es importante entender que en este estrecho transitan aproximadamente 100.000 buques anuales, suponiendo más de 200 barcos diarios, lo que implica un cuarto del comercio marítimo mundial. China, Corea del Sur, Japón, Singapur, Malasia, India y Tailandia, lo convierten en la autopista del mar tanto en caso de exportaciones como de importaciones. Como comentado supra el estrecho de Malaca posibilita la conexión entre el océano Índico y el Mar de China Meridional, lo que lo convierte en una ruta fundamental para el comercio entre Europa, el Medio Oriente y las regiones de Asia Pacífico. Esto ha provocado que, a lo largo del estrecho de Malaca, podamos encontrar más de 40 puertos, considerándose 10 de ellos dentro de los 30 puertos con mayor tránsito de contenedores. Algunos de estos grandes puertos serían Singapur, Port Klang (Malasia), Laem Chabang (Tailandia), Ho Chi Minh (Vietnam) o Tanjung Priok (Indonesia). (Logistics, 2024)

Por ejemplo, Singapur, se ha consolidado como centro de distribución y transbordo de contenedores, algo equivalente a lo que ocurre con el puerto de Rotterdam con respecto a Europa. Así, se convierte en nodo logístico necesario y fundamental para las rutas marítimas en la región. Como se puede deducir de todo lo que ha sido mencionado, el estrecho de Malaca es un atajo estratégico para las rutas marítimas, que permite reducir el tiempo y los costos del viaje, lo cual implica una reducción del coste del flete y por tanto facilita el acceso de las mercancías a los consumidores. Esto se debe fundamentalmente a la posibilidad de reducir el tiempo de viaje para los buques, pudiendo

atravesar el océano Índico y el Pacífico, sin tener que viajar alrededor de Indonesia, con todos los gastos a mayores que ello supondría. (MoldTrans, s.f.)

La trascendencia del estrecho de Malaca en el ámbito internacional relacionado con las situaciones peculiares de los territorios que conforman dicho estrecho han sido las principales causas y motivos que explican el desarrollo de la piratería en el Sudeste Asiático. La situación económica, en muchas ocasiones precarias, ha servido como herramienta para justificar que muchos de los ciudadanos que viven en esta parte del mundo tengan que recurrir a actos de piratería para poder así sobrevivir. Esto ha generado que se genere una sensación de impunidad alrededor de este tipo de delitos, ya que se considera como una forma “justa” de obtener dinero con el único fin de poder sobrevivir. (Hernández, 2021)

El estrecho de Malaca es una de las más importantes rutas marítimas con unas peculiaridades geográficas, que en determinadas circunstancias “facilitan” la comisión de los delitos. El largo del estrecho de Malaca es de 600 millas náuticas, mientras que el ancho varía entre las 200 y las 11 millas náuticas. Otro importante rasgo, es que son cuatro los Estados que poseen jurisdicción sobre el estrecho: Tailandia, Malasia, Singapur e Indonesia. La situación, tanto económica como política y social en estos cuatro países presenta diferencias entre ellos, lo que implica por una parte que los índices de criminalidad son más altos en unas regiones que en otras y que las medidas adoptadas han variado mucho entre los estados. Así mismo, el modo de actuar de los piratas también presenta desigualdades. (Gil Pérez, 2018)

Los dos grandes puntos de piratería marítima a lo largo del estrecho están situados tanto al norte del estrecho, la región de Aceh, como al sur, las islas Riau. Coincidiendo con los puntos de entrada y salida del estrecho. Dentro de las propias islas Riau, merece la pena destacar la isla de Batam. No obstante, debemos existir diferencias entre la piratería y los piratas entre estos dos puntos. Los actos cometidos por los piratas de la zona norte revisten de ser ataques extremos en donde prima la violencia y con un interés mucho mayor que los actos de piratería cometidos por los piratas en las islas Riau, en donde los actos suelen ser más moderados y no buscan alcanzar grandes fortunas económicas con sus ataques, si no que en ocasiones solo sobrevivir. (Hernández, 2021)



Figura VI: Señalización de la región de Aceh, al norte del Estrecho de Malaca y las islas Riau, al sur del Estrecho. Fuente: Google Maps

Acorde a los datos de la OMI el estrecho de Malaca sería considerada una de las zonas más afectadas por la piratería marítima, ocupando la posición número 5. No obstante, la situación supone un gran problema para el comercio mundial, ya que como hemos mencionado supra el flujo de buques que recorren el estrecho, lo convierte en la “mayor autopista comercial del mundo”, por lo que cualquier problema en esta zona, supondrá un perjuicio para el resto del mundo. Y, en segundo lugar, que todas las zonas con un índice de ataques superior al del Estrecho de Malaca, son zonas con una superficie geográfica más grande que el propio estrecho. Esto es un reflejo de la alta intensidad por kilómetro cuadrado de incidentes a lo largo de la “mayor autopista comercial del mundo”.

Los datos obtenidos a través de la OMI, desde 1994, nos permite sacar una serie de conclusiones y determinar de manera exacta cuales son las zonas más afectadas del estrecho de Malaca y en cuales ha sido el efecto y resultados de las políticas adoptadas. Desde 1994, momento en el que la Organización Marítima Internacional comienza a recopilar información y datos, a 2017 se contabilizaron 747 incidentes y cabe mencionar que de esta cifra solo 291 (38%) fueron catalogados como actos de piratería marítima cometidos en aguas internacionales. Por lo que para determinar cuál es el estado con una mayor problemática, debemos recurrir a un análisis de los 456 ataques considerados como robos amados. De esta cifra total, 296 (39,62%) tuvieron lugar en aguas territoriales, mientras que 160 (21,4%) ocurrieron en puerto. De los 296 incidentes ocurridos en aguas territoriales, merece destacar que 127 ocurrieron en Indonesia, mientras que de los 160 ocurridos en puerto, la incidencia en Indonesia es todavía mayor ya que 93 de ellos tuvieron lugar también en territorio de Indonesia. Estos datos señalan que Indonesia es el

estado débil de esta zona mundial y que no tiene la capacidad suficiente para controlar sus puertos y aguas territoriales. (Gil Pérez, 2018)

9.2. *Evolución histórica y etapas del estrecho de Malaca*

Cuando hablamos de los ataques piratas en buques en el estrecho de Malaca, es necesario que elaboremos una evolución temporal y dividamos estos ataques en diferentes etapas, así podremos observar momentos en donde los ataques experimentaron un crecimiento, y otras en donde los ataques prácticamente desaparecieron o incluso en determinados momentos llegaron a desaparecer transitoriamente, como resultado de las políticas adoptadas o de las circunstancias del momento. (Gil Pérez, 2018)

La primera etapa que abarca desde 1995 a 2005, debe ser considerada como la más convulsa. A lo largo de estos 10 años tuvieron lugar la mayoría de los incidentes, un total de 381, de los cuales 214 fueron considerados como delitos de piratería marítima. Dentro de estos 241 ataques, 107 se produjeron en aguas territoriales y 60 en puerto. Además, en esta época debemos destacar el año 1999, debido a que en este momento los actos de piratería que fueron perpetrados revistieron de una insólita violencia. (Gil Pérez, 2018)

Como ya hemos mencionado antes, la elevada cifra de barcos que recorren el estrecho de Malaca, y las complejas condiciones geográficas son variables continuas que marcan y determinan la existencia y la continuidad de la piratería marítima en la zona. No obstante, en el año 1999 se incorporaron y se dieron otras dos variables diferentes a las anteriores. La caída económica, política y de seguridad de Indonesia en 1998, produjeron el hundimiento de este país. Lo que provocó que muchos ciudadanos indonesios, ante las necesidades económicas, comenzaran a unirse a grupos criminales que actuaban en el mar con el fin de obtener recursos económicos. Además, es necesario que seamos conscientes que el resto de los países que conforman el estrecho de Malaca (Tailandia, Malasia, Singapur), no contribuyeron a mejorar la situación. Por lo que la inestabilidad en Indonesia, junto con la insuficiente ayuda del resto de países sumado a las condiciones geográficas y a la gran afluencia de barcos hicieron que la zona se convirtiese en una amenaza continua para los buques. El fin de esta primera etapa debe situarse en el año 2005, motivado sobre todo porque a partir de este momento empezaron a desarrollarse una serie de medidas de carácter regional e internacional, con el fin de combatir la

piratería. Así países como Singapur, Indonesia y Malasia crearon una serie de patrullas conjuntas de carácter marítimo (MALSINDO) y de carácter aéreo (*Eyes On the Sky*), a esta última propuesta se añadió además Tailandia. Además, el 26 diciembre de 2004, se produjo en Indonesia, el comúnmente conocido como tsunami del océano Índico. Este fenómeno natural damnificó gran parte de la costa de Sumatra, en Indonesia, caracterizada por ser una zona de influencia de grupos de piratas. Por lo que la destrucción de la zona de origen desde donde se lanzan los ataques, junto con las medidas políticas adoptadas para mejorar la seguridad marcan el fin de la primera etapa. (Gil Pérez, 2018)

La segunda etapa abarca desde el 2005 hasta el año 2013. En el año 2006 se estableció *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships*, ReCAAP, una institución suprarregional con el objetivo de combatir la piratería y los robos armados contra los buques. Sin embargo, merece destacar que ni Indonesia ni Malasia se han integrado en esta, por lo que puede ser uno de los principales motivos que expliquen la continuidad de estos actos delictivos. Esta etapa se caracteriza por ser en la que menor número de incidentes tuvieron lugar. Es preciso mencionar que sobre todo los efectos positivos de las diferentes medidas tuvieron sobre todo sus efectos en los ataques piratas en aguas internacionales, así los incidentes en puertos como en aguas territoriales tuvieron mayor presencia, aunque también experimentaron un descenso notable. Los esfuerzos por mantener la seguridad en la zona demuestran que para que la situación mejore es preciso mantener una cooperación regional e internacional y mejorar la situación política, económica y de seguridad. (Gil Pérez, 2018)

Los años 2014 y 2015, conforman la tercera etapa considerablemente corta. Estos dos años se consideran como una única etapa debido al incremento en el número de incidentes, un total de 241, sobre todo en aguas territoriales y puertos, fundamentalmente de aquellos países como Indonesia y Malasia que no son parte de la ReCAPP. Así mismo, cabe mencionar que, a partir de este momento, los grupos criminales de piratas debido a una modernización han aumentado sus capacidades debido a la situación económica y la baja seguridad de la zona. (Gil Pérez, 2018)

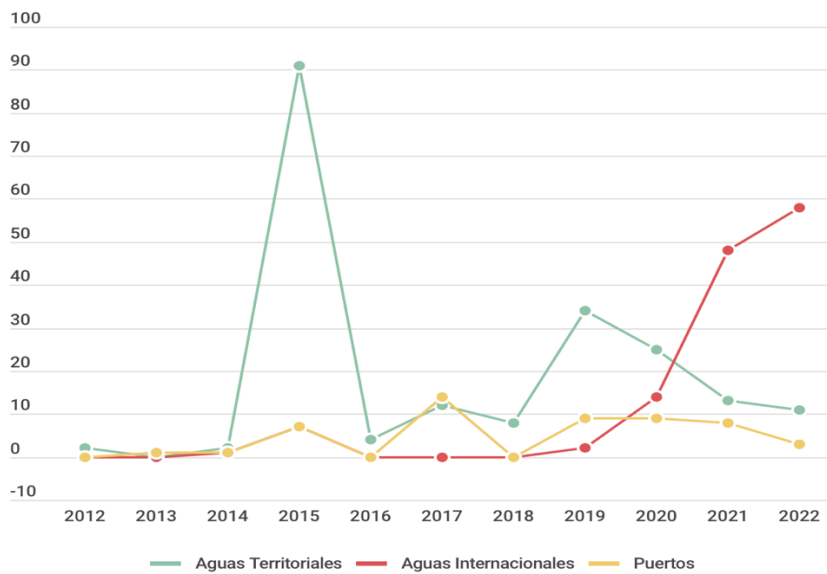
La cuarta etapa, desde 2016 a 2017, muestra un descenso de los ataques perpetrados. No obstante, el recorrido histórico nos demuestra que mientras los grupos criminales que cometen los actos delictivos sigan existiendo, tan solo habrá una disminución de la incidencia en determinados momentos, pero al no producirse una eliminación, no se

eximirá la posibilidad de que en un futuro el número de ataques vuelva a experimentar un notable crecimiento. (Gil Pérez, 2018)

De manera general, hasta 2018 podemos hablar de una situación de relativa tranquilidad, debido al descenso de ataques piratas a lo largo del estrecho de Malaca. No obstante, parece que esto se debe a que los piratas se desplazan hacia otras zonas del propio sudeste asiático, lo que implica que la situación siga siendo preocupante en el estrecho de Malaca. Puesto que la proximidad de las regiones que atraviesan un peor momento puede suponer el retorno masivo de la piratería marítima al propio estrecho. Este fenómeno será preocupante para la región, mientras sigan existiendo países como Indonesia que no se involucran en la adopción de las medidas de seguridad necesarias para combatir la piratería. Y por eso, se siguen manteniendo las recomendaciones de control y vigilancia en la zona. (Gil Pérez, 2018)

En la actualidad podemos hablar de quinta etapa. Para hacer un análisis de cuál es la situación actual de la piratería marítima en el estrecho de Malaca, debemos recurrir a los informes anuales del *IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*, así desde 2017 a 2023 podemos observar un claro incremento del número de casos de piratería marítima a lo largo del estrecho de Malaca. Este auge tiene especial relevancia desde el año 2020, aunque ya podemos observar indicios y tendencias de que esto podía ocurrir, en los informes recopilados de los años anteriores. Aunque, parece que desde 2021 la situación se ha recuperado un poco, esto se debe mayoritariamente a un desplazamiento de los piratas a nuevas localizaciones, como el estrecho de Singapur o el mar de la China Meridional, en busca de zonas donde haya menos control y patrullas antipiratería. No obstante, la situación sigue siendo preocupante porque siguen siendo altos los números de ataques perpetrados, y por la proximidad del estrecho de Malaca a las “nuevas zonas” de preferencia de actuación de los piratas; ya que esto implica que en cualquier momento de interés los piratas podrán volver a tener una enorme presencia en el estrecho de Malaca. (Faizal bin Abdul Rahman, 2021)

Evolución de la piratería y robos armados 2012-2022



Fuente: Elaboración propia con datos recogidos en la IMO. "Datos a 28 de abril de 2014"

Figura VI: Gráfico de evolución de la piratería y robos armados en el estrecho de Malaca de 2012 a 2022

Atendiendo al gráfico introducido *supra* podemos deducir una serie de conclusiones respecto a la evolución de los ataques de piratería marítima perpetrados entre los años 2012 y 2022 en el estrecho de Malaca. Este gráfico parte de los datos recogidos por la OMI, por tanto, podemos afirmar que son el mayor reflejo de la realidad que tenemos, aunque como mencionado *supra* no se puede asegurar que todos los ataques a buques sean registrados por la OMI, al no ser estos comunicados a la institución.

En lo que a las aguas territoriales supone, podemos observar una serie de datos que tienen cierta relevancia a la hora de entender la evolución de la piratería marítima en esta zona geográfica. Así, debemos destacar que en el año 2015 se produjeron 91 ataques, lo que supone un incremento masivo. Se puede presuponer, que estos ataques tuvieron lugar en su mayoría en las aguas territoriales de Indonesia, esto como mencionábamos *supra* se debe a un incremento en la capacidad económica y una modernización de los piratas, relacionado con la poca seguridad existente; en parte porque la segunda etapa, la anterior a esta, es considerada como una época “tranquila” con respecto al número de ataques perpetrados. Cabe también mencionar un importante incremento del número de ataques perpetrados en los años 2019 y 2010 y aunque en 2021 y 2022 se puede observar un

descenso en los ataques piratas en las aguas territoriales, la situación sigue siendo preocupante ya que el número de ataques sigue siendo superior a los perpetrados en etapas anteriores.

Con respecto a las aguas internacionales podemos observar un notable incremento desde el año 2020, aunque sobre todo destaca 2021 y 2022 con 41 y 58 ataques respectivamente. Esto supone un peligro para la sociedad internacional, puesto que como hemos mencionado *supra* la comisión de delitos de piratería marítima, supone un problema en las rutas marítimas lo que afectará al comercio internacional. Resulta preocupante este aumento del número de ataques, en aguas internacionales o alta mar ²², sobre todo en ocasiones por la falta de cooperación y acuerdo en la sociedad internacional para adoptar las medidas necesarias que puedan proteger a los buques susceptibles de ser atacados.

Aunque, en los últimos 10 años el mayor número de ataques en puerto fue registrado en el 2017, con la comisión de 14 delitos. Debemos, prestar atención a que entre 2019 y 2021 ha habido una tendencia al alza del número de ataques perpetrados. Podemos presuponer que mayoritariamente estos ataques en puerto tienen lugar en puertos de Indonesia, debido a la poca colaboración que este país dispone a la hora de adoptar las medidas necesarias y exigidas para poder combatir la piratería marítima. Aunque en el 2022 podemos observar un descenso notable del número de incidentes, tan solo 3, las medidas de protección en puerto deben seguir siendo instauradas ya que la situación sigue siendo preocupante.

X. Conclusiones

A lo largo de este trabajo de fin de grado, se ha pretendido demostrar como para combatir la piratería marítima es necesaria la cooperación y la colaboración internacional entre los diferentes estados. Para ello, a lo largo del trabajo se han ido describiendo una serie de medidas de carácter internacional que han provocado que en la actualidad la piratería marítima logré estar más controlada.

²² La alta mar o aguas internacionales son todas las partes del mar que no están incluidas en la zona económica exclusiva, en las aguas interiores de un Estado ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipiélago.

A través de una clara definición del concepto de piratería en la sociedad internacional, se ha podido delimitar cuales son las características que debe reunir un acto delictivo para poder ser considerado como piratería marítima. En el año 1982 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, recoge por primera vez las circunstancias que se deben presentar. Para ello, delimita el lugar de comisión, el móvil de acto, las personas involucradas y el objeto del acto bajo los cuales se podría calificar un delito de piratería marítima como tal.

La construcción de este concepto internacional de piratería marítima trajo consigo la necesidad de tipificar dicho delito como crimen internacional. En un primer momento, cada estado se limitaba a emitir su propia legislación sobre la piratería marítima, si bien estas leyes propias no eran suficiente para asegurar la seguridad de los navegantes, y por ello los estados empezaron a elaborar los primeros acuerdos (Tratado de París y Tratado de Montevideo). No obstante, la seguridad era una necesidad global y la piratería era un problema internacional, por ello estos tratados no fueron suficientes y se promovieron otros como: Convención de Ginebra (1958), CONVEMAR (1982), esta marcó un importante hito para combatir la piratería marítima, ya que, además definir el concepto como mencionado *supra*, capacitaba a cualquier Estado para tomar acciones contra los piratas en aguas que no estuviesen controladas por ningún estado.

Aunque las dos Convenciones mencionadas *supra*, son los dos grandes hitos a la hora de combatir la piratería desde una perspectiva internacional. La evolución de la sociedad ha provocado que en los últimos años se promulgasen una serie de normas nuevas de carácter internacional, destacan: el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (1988) y Protocolo (2005), la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (2000), el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (2004) y Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

En segundo lugar, la cooperación internacional ha permitido la creación de organizaciones de carácter internacional que nos permiten obtener una información y registro de cuáles son las zonas del mundo en donde la piratería marítima tiene una mayor presencia. Estos informes anuales, como el de la Oficina Marítima Internacional (IMB:

International Maritime Bureau), nos permite conocer el número de ataques piratas perpetrados en el mundo y así determinar cuáles son las regiones más peligrosas del mundo, en lo que a número de ataques piratas se refiere. Además, estos piratas describen exhaustivamente cual es el modo de actuar de los piratas, ya que este varía de una región a otra. Esta información resulta útil, ya que por un lado permite prevenir y minimizar los riesgos y posibilidades de que los buques sean atacados y, por otro lado, permite conocer las zonas y analizar cuáles son los factores sociales, económicos y políticos que contribuyen al desarrollo de la piratería.

Toda esta información resultará muy útil también a la hora de destinar y distribuir los esfuerzos a aquellas zonas del mundo en donde estos sean más necesarios. Cabe mencionar, por ejemplo, como la Operación Atlanta destinada desde el 2008 frente a las costas de Somalia, ha logrado reducir notablemente la piratería en esta región geográfica.

Se puede afirmar que la cooperación internacional resulta imprescindible para poder combatir la piratería marítima. El problema fundamental reside en que muchas regiones del mundo, en donde la piratería marítima tiene una gran presencia, no están dispuestas a cooperar para poner fin a esta actividad delictiva. En muchas ocasiones, este rechazo por parte de los gobiernos, a colaborar, se basa en que los factores económicos, sociales y políticos de estas zonas, convierten a la piratería marítima en una forma de subsistencia para un amplio sector de la población. Este rechazo por parte de los gobiernos provoca un sentimiento de impunidad en los piratas, lo que implica que sigan cometiendo este delito. Esta realidad está presente en muchas zonas del mundo, así por ejemplo cabe mencionar el caso de Indonesia, en donde los piratas tienen una mayor presencia que en los otros tres países que conforman el estrecho de Malaca (Tailandia, Malasia y Singapur), debido a que, en estos, los gobiernos han puesto un gran esfuerzo en colaborar con la sociedad internacional con el fin de reducir el número de ataques piratas.

Por otro lado, los recursos de los que disponen los gobiernos que, si quieren colaborar, como mencionado *supra*, son limitados lo que implica que los gobiernos que, si buscan combatir la piratería y para ello realizan actuaciones conjuntas, no tienen la capacidad suficiente para hacer frente a este fenómeno y combatir la piratería en todas las regiones en donde el ataque a buques supone un efecto en la sociedad internacional. Esto podría

explicar porque en ocasiones la piratería tiene mayor presencia en unas zonas que en otras, pese a la proximidad entre estas. Un claro ejemplo, de que los recursos no son suficientes es el motivo que explicaría lo que está ocurriendo en los últimos años en el estrecho de Malaca. El control exhaustivo en la zona norte y sur, han provocado que el número de ataques en estas zonas se vea claramente reducido, pero provocando que los ataques han incrementado en el estrecho de Singapur y en el Mar Meridional de China, debido a la imposibilidad de controlar todo.

Con todo esto podemos concluir, que la cooperación internacional para hacer frente a la piratería marítima ha supuesto grandes avances en la lucha contra este fenómeno. No obstante, la existencia de gobiernos que no están dispuestos a colaborar y la limitada capacidad de recursos para luchar contra los piratas en determinadas regiones del mundo, explica porque la piratería sigue teniendo una relevancia importante en algunas regiones y porque esta puede experimentar momentos de mayor y menor auge.

Bibliografía

- (s.f.). *El Rs*.
- (IMB), I. I. (2024). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Internacional Chamber of Commerce (ICC) .
- Asry, K. (29 de Abril de 2008). Los piratas del "Playa de Bakio" recibieron el rescate en el barco. *El País*.
- Barbadillo, J., & Marelza Cózar, M. (2022). Se facilita la contratación de servicios de seguridad privada en los buques españoles potencialmente afectados por la piratería . *Garrigues: Transporte y Marítimo, Litigación y Arbitraje* .
- Carvajal Rodríguez, P. I. (2007). Naufragio, Piratería y "Sodales" Marítimas. *Revista de estudios histórico-jurídicos*, 233-243.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. (1992). *United Nations- Treaty Series*, 262- 274.
- Cooperación, M. d. (21 de Agosto de 2004). Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Madrid, España, España.
- Desai, R., & Shambaugh, G. (2021, Enero 15). *Why pirates attack: Geospatial evidence*. Brookings.
- Espaliú Berdud, C. (2010). La Operación Atlanta de la Unión Europea en el Marco de la Lucha contra la Piratería Marítima. *Revista de las Cortes Generales* , 103-159.
- Faizal bin Abdul Rahman, M. (2 de Agosto de 2021). La persistencia de la piratería marítima en los estrechos de Malaca y Singapur . *El Radar*.

- Feingold, S., & Willige, A. (21 de Febrero de 2024). *Centre for Regions, Trade and Geopolitics*. Obtenido de World Economic Forum: <https://es.weforum.org/agenda/2024/02/estas-son-las-vias-navegables-mas-importantes-para-el-comercio-mundial/>
- Frutos Ruiz, I. (2010). La Lucha Internacional Contra la Piratería Marítima: Somalia y La Operación Atlanta. *Instituto Español de Estudios Estratégicos* , 1-14.
- García- Pita y Lastres, J. L. (2012). Estudios de Derecho Marítimo. En *Estudios de Derecho Marítimo* (págs. 933- 949). A Coruña: Gobierno de España. Ministerio de ciencia e innovación.
- García Quintela, A. (2017). La Evolución de la Política Marítima en la Unión Europea y en España: Del "Safety" al "Security". *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 177-211.
- Gil Pérez, J. (2018). Documentos de Seguridad y Defensa 75. *Instituto Español de Estudios Estratégicos* , 51-82.
- Gómez Ibáñez, F. (2012). *La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia*. Madrid : Ministerio de Defensa.
- Hernández, C. E. (6 de Abril de 2021). Amenazas a la seguridad en los Estrechos de Malaca y Singapur. *NBC News*.
- Keyuan, Z. (2009). New Developments in the International Law of Piracy. *Chinese Journal of International Law* .
- Logistics, S. P. (5 de Enero de 2024). Qué es el Estrecho de Malaca y por qué es importante para el transporte marítimo. Obtenido de South Pacific Logistics: <https://web.splogistics.com/blog/post/1051/que-es-el-estrecho-de-malaca-y-por-que-es-importante-para-el-transporte-maritimo>
- Lucena Salmoral, M. (1992). *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América*. Madrid : Mapfre .
- Mel Santamaria, J. (8 de Mayo de 2022). Situación actual de la piratería marítima y métodos de prevención empleados en buques mercantes y su aplicación en un caso real. Barcelona , Barcelona, España.
- Ministros, C. d. (2009). Reglamentos de Seguridad Privada y de Armas permitirán llevar armamento en buques en situaciones de riesgo. *Noticias Jurídicas* .
- MoldTrans. (s.f.). *Estas son las 5 rutas marítimas más importantes del mundo*. Obtenido de <https://www.moldtrans.com/estas-las-5-rutas-maritimas-mas-importantes-del-mundo/>
- Moral Martín, P. (2015). *La piratería Marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico*. Instituto Español de Estudios Estratégicos .
- Narvárez Maldonado, M. I. (2015). La piratería Marítima y los vacíos legales para combatirla. . *Revista de Derecho Público* .
- Peyroteo, H. (2009). La Vuelta de la Piratería Marítima. *Revista General de la Marina* , 205-2015.
- piratería, P. m. (s.f.). *2024 Organización Marítima Internacional*. Obtenido de 2024 Organización Marítima Internacional: <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>
- Protección marítima y piratería*. (s.f.). Obtenido de Organización Marítima Internacional : <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

- Rodríguez Núñez, A. (1997). El delito de piratería . *Anuario de derecho penal y ciencias penales Vol. 50 Núm 1*, 211-262.
- Saltos Saltos, G. (2018). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *El internacionalista* .
- Sobrino Heredia, J. M. (2007). La piratería marítima. Un crimen internacional y un galimatías nacional. *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)* , 1-4.
- Sobrino Heredia, J. M. (2009). Piratería y terrorismo en el mar. En F. J. Quel Lopez, *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de vitoria-gasteiz* (págs. 81-148). Vitoria : Universidad País Vasco.
- Treviño Ruiz, J. M. (2010). *La seguridad marítima y la piratería (ARI)* . Madrid : Real Instituto El Cano.