



FACULTAD DE DERECHO

RETOS DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL ANTE LA  
PIRATERÍA MARÍTIMA A LA LUZ DEL DERECHO  
INTERNACIONAL

Autor: María Cárdenas Antón  
5º E-5  
Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales

Tutor: María Susana De Tomás Morales

Madrid marzo 2025

## **RESUMEN**

Este estudio analiza los principales retos a los que se enfrenta la Comunidad Internacional en la lucha contra la piratería marítima, un fenómeno de gran relevancia cuya naturaleza y características dificultan su persecución, poniendo en riesgo tanto el transporte marítimo como a la Comunidad Internacional en su conjunto. Dado el alcance limitado de este trabajo, el análisis se centra en tres retos clave. En primer lugar, se examina el desafío conceptual derivado de la falta de armonización normativa entre el Derecho Internacional, particularmente lo establecido en la CONVEMAR, y los ordenamientos internos de los Estados. Esta disparidad dificulta una respuesta coordinada y eficaz ante la piratería, como se evidencia en el caso Alakrana. En segundo lugar, se aborda la problemática del ejercicio de la jurisdicción, ya que muchos Estados renuncian o no pueden enjuiciar a los presuntos piratas tras su captura. Esto puede deberse a la ausencia de tipificación del delito en sus legislaciones nacionales o a la falta de recursos para llevar a cabo un apresamiento y enjuiciamiento adecuado. Como consecuencia, el principio de justicia universal enfrenta serias dificultades para aplicarse de manera efectiva. Por último, incluso cuando se superan los retos anteriores, persiste el reto de garantizar los derechos procesales y el debido proceso a los acusados. En operaciones como Atalanta, esto quedó en evidencia al entregarse a presuntos piratas a Estados cuyos sistemas judiciales carecían de dichas garantías mínimas.

## **PALABRAS CLAVE**

Piratería marítima, Retos Conceptuales, Retos Jurisdiccionales, Caso Alakrana, Garantías Procesales

## **ABSTRACT**

This study analyzes the main challenges faced by the international community in the fight against maritime piracy, a highly relevant phenomenon whose nature and characteristics make it difficult to prosecute, putting at risk both maritime transport and the international community as a whole. Given the limited scope of this paper, the analysis focuses on three key challenges. First, it examines the conceptual challenge arising from the lack of regulatory harmonization between international law, particularly the provisions of UNCLOS, and the domestic laws of States. This disparity hinders a coordinated and effective response to piracy, as evidenced in the Alakrana case. Secondly, it addresses the problem of the exercise of jurisdiction, as many States waive or are unable to prosecute suspected pirates after their capture. This may be due to the absence of criminalization of the crime in their national legislation or lack of resources to carry out an adequate arrest and prosecution. As a result, the principle of universal justice faces serious difficulties in being effectively implemented. Finally, even when the above challenges are overcome, the challenge of ensuring procedural rights and due process for the accused remains. In operations such as Atalanta, this was evidenced by the rendition of suspected pirates to states whose judicial systems lacked such minimum guarantees.

## **KEY WORDS**

Maritime Piracy, Conceptual Challenges, Jurisdictional Challenges, Alakrana Case, Procedural Guarantees.

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. DESAFÍOS NORMATIVOS Y LA AUSENCIA DE ARMONIZACIÓN DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL.....	7
<b>2.1. Concepto de piratería en el Derecho Comparado.....</b>	<b>9</b>
3. TRATAMIENTO NORMATIVO DE LA PIRATERÍA EN ESPAÑA.....	11
<b>3.1. El vacío legal causado por el Código Penal de 1995 y el caso Alakrana.....</b>	<b>11</b>
<b>3.2. Legislación vigente actualmente en España.....</b>	<b>14</b>
4. EL RETO QUE PLANTEA EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN.....	18
<b>4.1. Apresamiento.....</b>	<b>19</b>
<b>4.2. Enjuiciamiento y sus desafíos.....</b>	<b>22</b>
<i>5.2.1 Jurisdicción de los tribunales españoles.....</i>	<i>24</i>
<b>4.3. El Principio de Justicia Universal: Un Ideal Lejano a su Materialización.....</b>	<b>25</b>
<b>4.4. Ley aplicable.....</b>	<b>27</b>
5. EL CASO DE SOMALIA; DESAFÍOS JURISDICCIONALES Y SOLUCIONES PROPUESTAS.....	29
<b>5.1. Un primer acercamiento por parte de Naciones Unidas y la OTAN.....</b>	<b>30</b>
<b>5.2. Recepción en el seno de la Unión Europea.....</b>	<b>34</b>
<b>5.3. Fin del acuerdo con Kenia y últimas propuestas.....</b>	<b>40</b>
6. CONCLUSIONES.....	45
7. BIBLIOGRAFÍA.....	49

## 1. INTRODUCCIÓN

La piratería marítima constituye un fenómeno de gran trascendencia para la comunidad internacional, representando una amenaza a la seguridad marítima, el comercio global y la estabilidad regional<sup>1</sup>. Se ha definido como un fenómeno que comprende actos «tan antiguos como la navegación marítima»<sup>2</sup>, constituyendo «el más antiguo y genuino delito contra la navegación marítima del que se tiene referencia»<sup>3</sup>. En respuesta a este problema, se han desarrollado numerosos instrumentos internacionales, entre los que destacan el Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar<sup>4</sup> (en adelante Convención de Ginebra) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>5</sup> (que en lo sucesivo citaré como CONVEMAR), adoptada en Jamaica. Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos normativos, la lucha contra la piratería sigue enfrentando importantes desafíos jurídicos y operativos.

El caso de Somalia puso de manifiesto la creciente amenaza de la piratería y la necesidad de una respuesta internacional coordinada. Como consecuencia, se implantaron diversas misiones internacionales, como la Operación Atalanta o la Ocean Shield, destinadas a combatir este fenómeno. No obstante, en la práctica, persisten graves deficiencias en la capacidad de los Estados y de la comunidad internacional para abordar eficazmente el problema desde una perspectiva legal y operativa.

El objetivo principal de esta investigación es identificar y examinar los desafíos jurídicos que obstaculizan una respuesta efectiva y coordinada frente a la piratería marítima. Para ello, se estudiarán tres retos fundamentales que, aunque interconectados, representan distintos niveles de dificultad en la aplicación del marco normativo internacional. Si bien existen otros desafíos relevantes, este estudio se centrará en aquellos que tienen un impacto significativo en la eficacia de las medidas legales y operativas, dada la extensión limitada de este trabajo.

---

<sup>1</sup> Pena González, W. . “La piratería como delito transnacional”. *Revista CEFLegal*, 217, 2019,p.101.

<sup>2</sup> Rodríguez Núñez, A., “El delito de piratería. Antecedentes y reforma del Código Penal por la Ley Orgánica” 5/2010. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2013, p.213.

<sup>3</sup> Marín Castán, F. ,“La piratería como crimen internacional”. *Cuadernos de Estrategia*, n.160, 2013, p. 117.

<sup>4</sup> Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. Publicado en BOE núm. 309 de 27 de diciembre de 1971.

<sup>5</sup> Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Publicado en «BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 1997

El primer reto es de carácter conceptual y normativo. A pesar de la existencia de tratados internacionales como la CONVEMAR, los Estados han desarrollado interpretaciones divergentes sobre la regulación de la piratería. Esta falta de uniformidad en la incorporación del Derecho Internacional en los ordenamientos internos ha generado una falta de armonización e incluso un vacío normativo, lo que se traduce en la ausencia de tipificación del delito en numerosos sistemas jurídicos nacionales. Esta falta de coherencia legislativa impide la aplicación eficaz de medidas contra la piratería y dificulta la coordinación internacional. Este problema se evidenció en el caso Alakrana, donde se puso de manifiesto la dificultad de aplicar el Derecho Internacional ante la inexistencia de una tipificación interna clara.

En conexión con lo anterior, el segundo reto se centra en el ejercicio de la jurisdicción. La ausencia de una tipificación uniforme del delito de piratería ha provocado que algunos Estados no puedan o renuncien a ejercer su jurisdicción sobre los crímenes de piratería, lo que puede derivar en situaciones de impunidad. En el caso de Somalia, por ejemplo, la comunidad internacional optó por firmar acuerdos con terceros Estados como Kenia y Seychelles para que estos asumieran la responsabilidad del enjuiciamiento de los piratas, en lugar de aplicar lo dispuesto en el artículo 105 de la CONVEMAR, que otorga dicha facultad a los Estados que llevan a cabo el apresamiento. Medidas como esta no han logrado que este reto sea superado y a su vez, el principio de jurisdicción universal, defendido por autores como por autores como Corrales Elizondo<sup>6</sup>, Ollé Sesé<sup>7</sup>, que permitiría a cualquier Estado enjuiciar a los responsables de actos de piratería, se enfrenta a serias limitaciones debido a dicha falta de armonización legislativa y a la renuencia de algunos Estados a ejercerlo en la práctica.

Finalmente, incluso si se superasen los obstáculos relacionados con la regulación y el ejercicio de la jurisdicción, el tercer reto radica en la garantía del debido proceso y el respeto de los derechos fundamentales de los acusados. Desde el momento del apresamiento hasta el enjuiciamiento, los Estados deben garantizar el cumplimiento de los estándares procesales internacionales. El caso Alakrana resulta ilustrativo en este sentido, ya que, a pesar de las deficiencias en la aplicación de la jurisdicción, se aseguró el respeto a las garantías procesales de los acusados. Sin embargo, cabe destacar la deficiente regulación internacional en esta

---

<sup>6</sup> Corrales Elizondo, A., “Soluciones jurídicas en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar”, 2005, pp. 10 y 11.

<sup>7</sup> OLLÉ SESÉ, M., *Justicia universal para crímenes internacionales*, La Ley-Universidad Nebrija, Madrid, 2008, pp. 107-111, pp. 355-359.

materia y el reto que supone para la comunidad internacional garantizar el cumplimiento de estas garantías procesales en caso de que el Estado correspondiente ejerza su jurisdicción sobre los presuntos piratas.

En definitiva, la lucha contra la piratería marítima sigue representando un reto significativo para la comunidad internacional. La ausencia de una regulación uniforme, las dificultades en el ejercicio de la jurisdicción y la plena satisfacción de los derechos y garantías procesales de los acusados son obstáculos interconectados que dificultan la aplicación efectiva del Derecho Internacional en esta materia. Este trabajo se propone analizar estos desafíos en profundidad, ofreciendo un marco crítico para comprender las limitaciones actuales y las posibles soluciones que podrían fortalecer la respuesta internacional frente a la piratería marítima.

## 2. DESAFÍOS NORMATIVOS Y LA AUSENCIA DE ARMONIZACIÓN DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL

En base a lo anterior, cabe afirmar que el primero de los principales desafíos en la lucha contra la piratería es la falta de armonización entre el Derecho Internacional y los ordenamientos internos de los Estados. Si bien la CONVEMAR y otros tratados internacionales establecen un marco jurídico para combatir la piratería, su aplicación efectiva depende de la incorporación y adaptación de estas normas en las legislaciones nacionales. La diversidad de interpretaciones y la falta de una tipificación uniforme del delito generan inconsistencias que dificultan la cooperación internacional y debilitan la eficacia de las respuestas jurídicas a la piratería. Abordar este reto es fundamental para garantizar una aplicación coherente del Derecho Internacional y fortalecer la capacidad de los Estados para enfrentar este fenómeno de manera coordinada y eficaz.

El punto de partida será el análisis de la regulación establecida por el Derecho Internacional para definir los elementos constitutivos que han de darse para el reconocimiento del delito de piratería en el ámbito internacional. Posteriormente, se examinará cómo, a pesar de los esfuerzos por garantizar la adopción de estas disposiciones en los ordenamientos internos, persisten notables divergencias. En otras palabras, existe una significativa disparidad entre la normativa interna de los Estados y los estándares que el Derecho Internacional busca consolidar, lo que supone un gran reto en la lucha contra la piratería. En este sentido, es fundamental analizar la normativa desarrollada por el Derecho Internacional.

Tanto el Convenio de Ginebra como la CONVEMAR constituyen las piezas legislativas que contemplan la piratería como delito contra la comunidad internacional. De esta forma, se trata de imponer a los estados la obligación de “cooperar en toda la medida de lo posible en su represión”.<sup>8</sup> Es decir, se invita a los Estados a introducir este delito en sus ordenamientos internos.

A partir de estas disposiciones normativas internacionales, un aspecto clave que distingue el crimen de piratería de otros actos ilícitos en el mar es el elemento intencional que debe caracterizar la conducta del acusado. En concreto, se ha de tratar de un “propósito personal”. Esto queda recogido en el artículo 15 de la Convención de Ginebra y con posterioridad en el artículo 101 de la CONVEMAR. Este se ha ampliado ya que no se limita al “animus furandi” y al beneficio económico, sino que se amplía a cualquier tipo de beneficio personal<sup>9</sup>. Ejemplos de esto pueden ser el afán de notoriedad, la venganza, el odio o el deseo de atraer atención sobre problemas personales que no estén vinculados a la dimensión política o discriminación racista o religiosa (pues estas se considerarían más próximas al terrorismo o a la insurgencia).

Además, no resulta necesario que el ataque violento sea una agresión de carácter físico, sino que puede fundamentarse en una amenaza o intimidación a través de una amenaza. Es decir, no se ha de atender a si la detención del buque o aeronave se realiza directamente por los piratas o por el comandante del barco bajo las amenazas de los mismos. A su vez, no resulta necesario que la amenaza llegue a cumplirse, sino que el mero intento es suficiente para constituir el delito. Es decir, las consecuencias del ataque no son relevantes de tal forma que es indiferente que el buque o aeronave quede destruido, que se apropien las mercancías o que maten o maltraten a la tripulación y a los pasajeros. Esto será posteriormente analizado.

Asimismo, desde el Derecho Internacional, el delito de piratería debe cometerse en algún lugar que no quede sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Dicho de otra forma, se refiere a aquella que se produce en alta mar, en la zona aérea sobre la alta mar e incluso en espacios terrestres (zonas de Polos o “terra nullius”). El objeto del ataque puede ser otro buque o nave o las personas y mercancías que se hallan dentro de los mismos o en un espacio

---

<sup>8</sup> Así lo recoge tanto el artículo 14 del Convenio de Ginebra, de 29 de abril de 1958, sobre «Alta mar» como el artículo 100 de la Convención de Naciones Unidas sobre el «Derecho del mar», Jamaica de 1982, ambos ratificados por España.

<sup>9</sup> Cabrera Martín, M. “Delitos de piratería” en Ventura Puschel, A. (coord.), *Tratado de Derecho Penal Español Parte Especial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, p.742.

no sometido a ninguna jurisdicción (siendo ejemplo de esto una isla que no pertenezca a ningún país).

Se ha de tener en cuenta que, al limitar el lugar de comisión a alta mar o lugar no sometido a ninguna jurisdicción, parece que se está excluyendo la persecución de este delito en no solo las aguas territoriales e interiores de un Estado sino también en la zona económica exclusiva<sup>10</sup>. Esta interpretación debe ser rechazada, ya que, en aras de proteger la seguridad marítima y la libertad de navegación, dicha exclusión resulta incomprensible. La soberanía de los Estados ribereños sobre sus respectivas zonas económicas exclusivas debe limitarse únicamente a la conservación, explotación y administración de los recursos naturales. Esto es así ya que en caso contrario ningún país, ni siquiera el ribereño, podría reprimir la piratería en la zona económica exclusiva, algo que resultaría absurdo y que ha de ser rechazado. Por otro lado, se puede afirmar que, en estos lugares, el pirata pierde la protección de su Estado de bandera y pasa poder ser apresado por cualquier Estado que podrá juzgarle o concederle la extradición.<sup>11</sup> En un primer momento, esto se podía ver reflejado en artículo 19 de la Convención de Ginebra:

*“Todo Estado puede apresar en alta mar; o en **cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado**, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. **Los Tribunales del Estado que haya efectuado la presa** podrán decidir las penas que deben imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.”*<sup>12</sup>

Dicha pérdida de la protección del Estado no quiere decir que el buque o aeronave pierda su nacionalidad ya que estos se seguirán rigiendo por “la Ley del Estado que la haya concedido”.<sup>13</sup> Bien es cierto, en cuanto a los actos de piratería se le podrá aplicar la ley nacional del Estado captor si éste decide no conceder la extradición. Tan solo los buques o aeronaves militares o estatales especialmente autorizadas podrán ejercer el derecho de captura por piratería.<sup>14</sup> Resulta evidente que esto no impide que todo aquel buque o aeronave

---

<sup>10</sup> *Ibid.* p.738.

<sup>11</sup> GARCIA ARIAS, L., *La piratería, delito del Derecho de gentes*, en *Estudios de historia y doctrina del Derecho internacional*, Madrid, 1964, pp 362-363.

<sup>12</sup> [La negrita y cursiva es nuestra].

<sup>13</sup> Tal y como se fijaba en el artículo 18 de la Convención de Ginebra, “un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya concedido”.

<sup>14</sup> Convención de Ginebra, artículo 21.

mercante que resulte atacado pueda pedir socorro a la aeronave militar más cercana. Todo esto también queda recogido en la Convención de Jamaica<sup>15</sup> y será estudiado en profundidad.

## **2.1 Concepto de piratería en el Derecho Comparado**

Una vez examinados los principales elementos constitutivos del delito desde la regulación internacional, cabe destacar la falta de uniformidad en la normativa interna sobre piratería, lo que se refleja claramente en el Derecho comparado, donde los Estados han adoptado enfoques muy diversos en la tipificación de este delito. Mientras algunos países han incorporado de manera expresa el delito de piratería en sus códigos penales, otros han optado por regularlo mediante leyes especiales o incluso mediante un sistema mixto que combina ambos enfoques. A su vez, algunos han optado por no llevar a cabo regulación alguna. Para ilustrar esta falta de armonización y diversidad, se analizarán las regulaciones adoptadas en dos regiones clave: Europa y América.

Para comenzar, en el caso de Europa se han de destacar varios Estados que reflejan las divergencias en torno a dicha regulación. En primer lugar, en Alemania, aunque el Código Penal (StGB) no menciona expresamente el término “piratería”, el parágrafo 250 (1) n.º 3 contempla un delito de robo cualificado y extiende su jurisdicción a través del principio de jurisdicción universal previsto en el parágrafo 6 n.º 9. Por tanto, esta regulación ya se plantea como un ejemplo en la que no se tipifica expresamente el delito de piratería, pudiendo dar lugar a lagunas interpretativas y posibles inconsistencias en la aplicación de la normativa internacional. Un caso similar se observa en Portugal, donde el artículo 288 del Código Penal tipifica los “atentados contra la seguridad en el transporte por aire, agua o vía férrea”, permitiendo su aplicación a ciertos actos de piratería, aunque sin mención explícita del delito, lo que nuevamente genera ambigüedades jurídicas.

Por otro lado, Italia recurre a una legislación especial: el Regio Decreto 30 marzo 1942, n.º 327, cuyo Código de Navegación aborda la piratería en los artículos 1135 y 1136. Ahora bien, en estos, no se especifica el lugar de comisión lo que consecuentemente puede generar discrepancias con respecto a lo fijado en la normativa internacional. Francia, por su parte, adopta un modelo mixto al regular la piratería tanto en su Código Penal como en legislación específica. Si bien la Ley de 1825 sobre seguridad marítima fue derogada en 2007, el nuevo marco legal de 2009 amplió la jurisdicción francesa para perseguir actos de

---

<sup>15</sup> Artículos 201, 203, 204, 205, 107 y 110.

piratería en alta mar y en la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Sin embargo, esta normativa no define un delito autónomo de piratería, sino que se apoya en tipos penales preexistentes como la captura de buques, la toma de rehenes o la pertenencia a organizaciones delictivas. Por tanto, son muchos los ordenamientos jurídicos que no tipifican específicamente este delito o presentan regulaciones que no se ajustan completamente a los estándares del Derecho Internacional, omitiendo elementos clave como el requisito de intencionalidad o el lugar de comisión. Así, incluso dentro de Europa, la disparidad en la regulación y la ausencia de una conceptualización uniforme del delito obstaculizan una respuesta jurídica coherente y coordinada.

En América, el panorama no es menos complejo. La región cuenta con legislaciones explícitas, normativas generales y vacíos legales. Algunos Estados, como Cuba, tipifican detalladamente el delito de piratería en su Código Penal (artículos 117 y 118), e incluso se refiere a aquellos actos que, aunque no culminen en el apresamiento de una nave, implican violencia, amenazas o daño a embarcaciones, destacando también la intención detrás del acto ya sea económica o meramente destructiva. Sin embargo, ciertos apartados presentan ambigüedades al sancionar conductas que podrían encajar mejor en delitos como el terrorismo o los atentados contra la seguridad nacional.

En contraste, otros países de la región presentan normativas fragmentarias o insuficientes. Argentina distingue entre piratería nacional e internacional en los artículos 198 y 199 de su Código Penal, siguiendo una lógica diferenciadora que no siempre se alinea con la perspectiva internacional unificada. México, por su parte, regula la piratería dentro del capítulo de “Delitos contra el Derecho Internacional” (artículo 146 del Código Penal Federal), estableciendo dos escenarios: uno que criminaliza el apoderamiento de embarcaciones mediante el uso de armas y otro que contempla el amotinamiento de la tripulación con la intención de entregar el navío a piratas. Esta última disposición plantea dificultades interpretativas al requerir que la entrega se realice efectivamente a piratas reconocidos, lo que podría restringir la aplicación de la norma en ciertos contextos. Brasil adopta una fórmula amplia al incluir los ataques contra la seguridad del transporte marítimo, fluvial o aéreo dentro de los delitos contra la seguridad de los medios de comunicación y transporte, imponiendo sanciones más severas cuando existe ánimo de lucro. Sin embargo, la falta de una tipificación específica de la piratería genera incertidumbres sobre la correcta aplicación de la ley en casos concretos. Por su parte, Estados Unidos, aunque reconoce la

jurisdicción universal para la persecución de la piratería, no ha ratificado la CONVEMAR, lo que le permite mantener regulaciones propias que pueden entrar en conflicto con las normas internacionales. Esta posición, dada su influencia global, limita los esfuerzos por lograr un marco normativo armonizado y genera tensiones en la cooperación interestatal. La República Dominicana y Puerto Rico evidencian otra vertiente del problema: la ausencia total de regulación específica sobre piratería en sus constituciones y códigos penales.<sup>16</sup>

Por tanto, este breve análisis comparado evidencia que la piratería sigue siendo objeto de interpretaciones divergentes y normativas fragmentadas, lo que impide una respuesta jurídica uniforme y eficaz a nivel internacional. Las inconsistencias entre los marcos legales nacionales dificultan la cooperación interestatal, debilitan los mecanismos de persecución del delito y generan zonas grises que los piratas pueden explotar. Todo ello revela la urgente necesidad de avanzar hacia una armonización legislativa que permita enfrentar de manera coordinada los desafíos actuales en la lucha contra la piratería marítima.

### 3. TRATAMIENTO NORMATIVO DE LA PIRATERÍA EN ESPAÑA

Además del reto que supone la ausencia de armonización, se podría incluso hablar de una ausencia de tipificación del delito por parte de multitud de Estados, lo cual representa, sin lugar a dudas, un desafío aún mayor para la comunidad internacional. Es más, esta carencia puede generar situaciones en las que el Estado responsable del apresamiento, aun con la voluntad de cumplir con las directrices del Derecho Internacional respecto al enjuiciamiento de los piratas, se vea impedido de hacerlo por la falta de herramientas legales adecuadas. En este contexto, España fue, en su momento, un claro ejemplo de esta problemática.

#### **3.1 El vacío legal causado por el Código Penal de 1995 y el caso Alakrana**

En un primer momento, en nuestro territorio, este delito se castigaba en la Partida VII, Título XIII, Ley.1ª (71) y después, en una Ordenanza de 20 de junio de 1801. Posteriormente, el Código Penal de 1822 regulaba la piratería introduciéndolo entre los delitos contra la seguridad exterior del Estado como un delito contra el derecho de gentes. Se recogía en el artículo 268 <sup>17</sup>del mismo y se consideraba un tipo agravado del delito de robo con violencia.

<sup>16</sup> Lara Martínez, R. “El delito de piratería a navíos en América del Norte y el Caribe”. *Revista de investigación en Derecho, Criminología y Consultoría Jurídica*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, No. 24, 2019, pp. 241-252.

<sup>17</sup> Código Penal de 1822, artículo 268: «Los piratas y Los que en el mar o en Las costas o puertos robaren o se apropiaren algunos efectos de buque extranjero que haya naufragado o arribado con averías, serán castigados respectivamente con arreglo al capítulo primero, título tercero de la segunda parte [De Los robos]»

El Código Penal de 1848 lo mantuvo dentro de los delitos que atentan contra el derecho de gentes, únicamente protegiendo a los españoles y súbditos de otra nación que no se hallasen en guerra con España. Sin embargo, el Código Penal de 1870 elimina el delito de piratería de esta clasificación y pasa a incluirlo en el capítulo IV del título I: “Delitos contra la seguridad exterior del Estado”. A su vez, se introduce un trato novedoso con respecto a los sujetos pasivos ya que “los españoles o súbditos de otra nación que no se hallen en guerra con España” podían recibir una mayor protección que aquellos “súbditos no beligerantes de otra guerra que se halle en guerra con España”. Esta distinción se mantiene hasta la desaparición del delito en el Código de 1995.

Es en el Código Penal de 1928 cuando se define por primera vez la piratería al fijar en su artículo 245 que “cometen delito de piratería los que sin autorización o patente del Gobierno que tenga facultad de expedirla, o con abuso de patente legítima o llevando patente de varios Estados, dirijan, manden o tripulen uno o más barcos armados o con tripulación armada, que recorren los mares ejerciendo en ellos, en sus costas o en otras embarcaciones, robos o violencias”. Por otro lado, el artículo 9 de la ahora derogada *Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955*, definía la piratería de la siguiente forma: “constituyen piratería los actos de depredación y violencia contra las personas realizados en el mar o desde él por individuos de la dotación de un buque que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional y lo emplean indistintamente contra súbditos de uno u otro país, sin tener comisión alguna legítima de guerra”.

Por tanto, antes de la derogación del Código Penal de 1973 junto con el sistema de legislación penal común y especial (a la que habría que añadir la entonces vigente *Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea de 24 de diciembre de 1964*) quedaban cubiertos todos los casos de piratería que abarcaban tanto la marítima como la aérea. Sin embargo, con la entrada en vigor del Código Penal del 1995 quedaba sin regular el delito de piratería marítima. Este vacío normativo generó grandes problemas en el año 2009, momento en el que se lleva a cabo el enjuiciamiento de presuntos piratas en nuestro país.

En primer lugar, se han de recordar los hechos. Atendiendo a los Autos de 5 y 13 de octubre de la Audiencia Nacional: el 2 de octubre de 2009, un número indeterminado de personas llevaron a cabo el secuestro y apresamiento del pesquero español Alakrana en aguas internacionales del Océano Índico, reteniendo a sus 36 tripulantes, siendo 16 de ellos de

nacionalidad española. El 3 de octubre, en una operación de reconocimiento de Alakrana, se localiza la embarcación con dos personas a bordo (Cabdullahi Cabduwily, alias Abu Willi, y Rageggesey Hassan Aji, alias Raageggsey Adji Haman). Mediante el citado Auto de 5 de octubre de 2009 el Juez Garzón, titular del Juzgado de Instrucción número cinco de la Audiencia Nacional, y ante la demanda de la Abogacía del Estado, ordena que los dos supuestos piratas, que eran de nacionalidad somalí, fuesen detenidos y trasladados de forma urgente a España, después de acordar a la luz de los artículos 503, 504 y 505-5 de la Lecrim<sup>18</sup>, la prisión provisional de los imputados. Esto se hizo al considerar que los hechos podrían considerarse un delito de asociación ilícita (arts. 515 y 516 del Código Penal), de 36 delitos de detención ilegal (arts. 163 y 164) y de un delito de robo con violencia y uso de armas (art. 242).

El asunto Alakrana dejó en evidencia la problemática generada por la ausencia de adecuación del Derecho interno español al Derecho Internacional respecto a la tipificación del crimen de piratería. Resulta evidente que los hechos ocurridos constituían un delito de piratería. Tal y como se ha venido viendo, según el Derecho internacional y atendiendo al artículo 101 de la CONVEMAR, constituyen piratería aquellos actos ilícitos de violencia y detención o aquellos actos de depredación cometidos con un propósito privado por tripulantes o pasajeros de un buque privado contra otro buque o aeronave o contra las personas o bienes a bordo de los mismos, en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. Sin embargo, como se ha señalado anteriormente, a los presuntos piratas se les imputan otros delitos debido a la laguna normativa existente en la regulación de la piratería<sup>19</sup>. Por ello, resulta evidente que la promulgación del CP en el año 1995 hubiese sido el marco jurídico ideal para introducir el delito de piratería tal y como fijaba Rodríguez-Villasante y Prieto<sup>20</sup> al referirse a que los “Delitos contra la Comunidad Internacional” son “ciertamente, todos los que están, pero no están todos los que son”. Hubo

---

<sup>18</sup> Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Publicado en BOE de 17 de septiembre de 1882.

<sup>19</sup>Rodríguez-Villasante y Prieto, J. L., “La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de competencia de la Corte Penal Internacional”, *Análisis del Real Instituto Elcano*, núm. 73, 2009, p.4 (disponible en <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-represion-del-crimen-internacional-de-pirateria-una-laguna-imperdonable-de-nuestro-codigo-penal-y-por-que-no-un-crimen-de-la-competencia-de-la-corte-penal-internacional-ari/> ;última consulta 15/12/2024)

<sup>20</sup>Rodríguez-Villasante y Prieto, J. L., “Delitos contra la Comunidad Internacional” en *VIII Seminario Duque de Ahumada* Seguridad Nacional-Seguridad Internacional, Ministerio del Interior, Madrid, 1997, pág. 56.

que esperar unos años más y al aumento de la piratería en zonas como el Golfo de Adén para que el delito de piratería fuese reintroducido.<sup>21</sup>

También se podría concluir que la actuación llevada a cabo por España fue una aplicación incoherente y parcialmente adecuada del principio de jurisdicción universal. Por un lado, se reconoció la piratería como un delito universal que todos los Estados están obligados a perseguir; pero a su vez, se condenó a los presuntos piratas de todo tipo de actuaciones menos del delito de piratería en sí mismo debido a la ausencia de tipificación del momento. Es por ello que este caso permite resaltar la importancia de adecuar el derecho interno a las exigencias del derecho internacional y concretamente, de los tratados internacionales ratificados por España. En caso contrario se producen estas situaciones de gran inseguridad jurídica y en el que el principio de justicia universal puede considerarse un ideal que no es puesto en práctica de forma correcta.

### **3.2 Legislación vigente actualmente en España**

Ahora bien, este vacío normativo quedó eventualmente superado. Sin embargo, a pesar de haber introducido el delito de piratería en el Código Penal, se podría afirmar que España sigue siendo un claro ejemplo del desafío que representa la falta de armonización entre el Derecho internacional y los ordenamientos internos.

En primer lugar, se ha de hacer mención al artículo 23.4 LOPJ <sup>22</sup> donde se fija como competencia de la jurisdicción española los “d) Delitos de piratería, terrorismo, tráfico ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, trata de seres humanos, contra los derechos de los ciudadanos extranjeros y delitos contra la seguridad de la navegación marítima que se cometan en los espacios marinos, en los supuestos previstos en los tratados ratificados por España o en actos normativos de una Organización Internacional de la que España sea parte”. Por ende, este artículo permite la aplicación de la ley española para determinados hechos que ocurran fuera del territorio español en virtud del principio de la justicia universal o de la comunidad de intereses. En este sentido, cabe destacar el artículo 96 de nuestra Constitución en el que se establece que “los tratados válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno. Sus

---

<sup>21</sup> Cabe mencionar los ataques piratas contra los buques *Patiño* e *Izurdia* en octubre de 2012. SAN 64/2013, de 30 de octubre y la STS 313/2014, de 19 de marzo, FJ 3.º (ponente: Juan Saavedra Ruiz). SAN 1/2015, de 2 de febrero (ponente: Fermín Javier Echarri Casi) y STS 134/2016, de 24 de febrero (ponente: Manuel Marchena Gómez) en las que se condenó a los sujetos por delitos de piratería y de pertenencia a organización criminal.

<sup>22</sup> Ley orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (BOE núm.157 de 2 julio de 1985).

disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas generales de Derecho Internacional”.

Es aquí donde cabe poner el centro de atención y se puede hacer mención a multitud de tratados ratificados por España en esta materia y que ya han sido mencionados; la Convención sobre la alta mar (Ginebra, 29/04/1958), Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Roma, 10-3-1988) o la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay de 10 de diciembre de 1982. Ahora bien, el artículo 1.5 de nuestro Código Civil determina que “Las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el Boletín Oficial del Estado”. A su vez, el artículo 25.1 de la Constitución establece que “nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en el momento.” En conexión con esto, cabe destacar que los tratados internacionales se limitan a definir las conductas que deben ser objeto de sanción sin llegar a adjudicar una pena determinada. Por todo ello, resulta evidente que la regulación interna cuenta con una gran relevancia.

En este sentido, se ha de destacar la *Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio*,<sup>23</sup> por la que se modifica la *Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre*, del Código Penal, en virtud de la cual se añade el “Delito de piratería” que tal y como se ha visto, había quedado despenalizado en 1995. El objeto de esta modificación era el de dar respuesta a los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y aérea, en el marco de los delitos contra la comunidad internacional<sup>24</sup>. Se introduce en los artículos 616 *ter* y 616 *quáter* atendiendo a lo postulado en la CONVEMAR y en la Convención sobre navegación marítima, firmada en Roma. El primero de estos dos artículos fija lo siguiente:

*“El que, con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince*

---

<sup>23</sup> Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. «BOE» núm. 152, de 23 de junio de 2010, pp. 54811 a 54883.

<sup>24</sup> Coll, O., "El nuevo delito de piratería tras la reforma del Código Penal", *Economist & Jurist*, 2011. (Disponible: <https://www.economistjurist.es/articulos-juridicos-destacados/el-nuevo-delito-de-pirateria-tras-la-reforma-del-codigo-penal/> ; última consulta: 20 de enero de 2025).

*años. En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.”<sup>25</sup>*

Resulta evidente que la reintroducción de este delito en nuestro Código Penal trataba de añadir coherencia en virtud del artículo 23.4 LOPJ ya que este otorgaba competencia a la jurisdicción española para conocer de esta clase de delitos que fueran cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional. Bien es cierto, existen importantes diferencias con respecto a la regulación recogida en la CONVEMAR.

Tal y como se ha venido viendo, el artículo 101 de la misma delimita el concepto de la piratería en aquel comportamiento delictivo que tiene lugar en alta mar o cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. En la actual redacción del Código Penal, no existe especificación alguna en torno al lugar de comisión del delito. Por ende, no se distingue entre aguas internacionales y aguas territoriales. A su vez, dicho Convenio exigía la existencia de un “propósito personal” y esto tampoco aparece en el Código Penal. Cabría interpretar que dicha finalidad concreta la naturaleza del delito por lo que la regulación actual quedaría completamente desnaturalizada y permitiría interpretaciones mucho más vagas. Asimismo, el elemento objetivo del tipo parece estar ampliamente definido al abarcar tanto la destrucción, ataque como apoderamiento de aeronaves, buques u otro tipo de embarcaciones, así como los atentados contra personas, bienes o cargamento que se hallaren a bordo de las mismas. Solo se cuenta con la exigencia de que concurra violencia, intimidación o engaño. Por tanto, podemos hablar de la ausencia de un elemento subjetivo. Por su parte, el artículo 616 *quarter* fija que:

*“1.- El que, con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años. 2.- Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión. 3.- En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.”<sup>26</sup>*

Es decir, este artículo lleva a cabo la regulación de aquellos supuestos de resistencia o desobediencia en el marco de actuaciones de aquellos barcos o aeronaves que estén autorizadas para la persecución y represión de la piratería. Bien es cierto, consideramos que esta conducta, que evidentemente debe ser penalizada, no puede calificarse como un delito de

---

<sup>25</sup> [la cursiva es nuestra]

<sup>26</sup> [la cursiva es nuestra]

piratería, sino como resistencia, desobediencia o atentado contra la autoridad o sus agentes (incluso resistencia a la fuerza armada), delitos ya tipificados en los artículos 556, 550 y 554 del Código Penal español.

A su vez, cabe analizar como en lo actualmente recogido en el Código Penal, no se distingue entre autoría y participación en el delito de piratería cuando este ocurre en un contexto de criminalidad organizada que permite que los líderes en la cúspide de la estructura, quienes dirigen las operaciones, permanezcan impunes, mientras que los procesados y condenados suelen ser participantes ocasionales. Según señala Ollé Sesé <sup>27</sup>, no puede asumirse de manera automática e irreversible que el hecho de participar en un acto de piratería convierta a esa persona en miembro de una organización pirata, ni que la pertenencia a una organización criminal implique responsabilidad penal por todos los delitos cometidos por dicha organización.

Por último, atendiendo a su regulación en España, se trataría de un delito de resultado, por lo que cabría apreciar el grado de tentativa. Bien es cierto, se ha de destacar que el objetivo de los piratas resulta irrelevante a la hora de determinar el grado de ejecución. Esto queda fijado en la jurisprudencia del Tribunal Supremo como la STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 313/2014 de 2 de abril<sup>28</sup>. Atendiendo a los hechos recogidos en esta última, en enero de 2012, un grupo de piratas armados se dirigieron contra el Combate “Patiño” de la Armada Española que estaba operando en el marco de la operación “Atalanta” en el Golfo de Adén con el objetivo de abordarlo y tomar el control del mismo. Para ello, abrieron fuego contra el buque y este respondió de la misma forma. En un primer momento, la Audiencia Nacional<sup>29</sup> consideró que se había producido un delito de piratería en grado de tentativa al no obtener los piratas el control del buque en ningún momento. No obstante, el Tribunal Supremo estimó que los daños sobre el buque causados por las balas encajaban dentro del resultado previsto en el artículo 616 del CP y que por tanto, se trataba de un delito consumado. El Tribunal Supremo también llevó a cabo una interpretación del artículo 616 ter del Código Penal conforme al artículo 101 de la CONVEMAR en la STS (Sala de lo Penal,

---

<sup>27</sup> Ollé Sesé, M., “La piratería marítima como delito transnacional”, en A. I. Pérez Cepeda (dir.), *Política criminal ante el reto de la delincuencia transnacional*, Tirant lo Blanch 2016, pp. 510-511.

<sup>28</sup> Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª), Sentencia núm. 313/2014 de 2 de abril de 2014 (02/04/2014). Roj: STS 1347/2014 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2014:1347].(Última visita 12/01/2025)  
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/c6fff0d5329d7048/20140415>

<sup>29</sup> Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) Sentencia núm. 64/2013 de 30 de octubre de 2013 (30/10/2013). Roj: SAN 4438/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2013:448].(Última visita a 12/01/2025)  
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/529e775ea565d572/20131113>

Sección 1.ª) 134/2016, de 24 de febrero<sup>30</sup> al confirmar que no se requiere que el acto depredatorio llegue a realizarse para que el delito se consuma<sup>31</sup>.

Ahora bien, a pesar de contar con alguna semejanza con lo dispuesto en la CONVEMAR, España sigue siendo un claro ejemplo de las dificultades que supone este reto conceptual. En este sentido, parece evidente que naturalmente los Estados son muy dados a tipificar la piratería como estimen conveniente. Por ello, se ha puesto en evidencia que en multitud de ocasiones esta regulación interna no se ajusta a lo dispuesto en la CONVEMAR o incluso se da una ausencia de tipificación del delito. Consecuentemente, surge la duda de si en estos casos, ¿pueden los tribunales del Estado captor ejercer la competencia, en virtud de la jurisdicción universal que le atribuye este Convenio, para juzgar a los piratas? Es decir, a pesar de esta falta de armonización que plantea el reto analizado, ¿puede hablarse del principio de justicia universal como un principio efectivo o como un ideal que no llega a materializarse? A su vez, ¿qué ocurre cuando no logra determinarse qué Estado ha de ejercer la jurisdicción o ninguno está dispuesto a hacerlo?

#### 4. EL RETO QUE PLANTEA EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN

En este sentido, resulta evidente que la falta de armonización y las grandes divergencias en torno al delito de piratería desencadenan en un segundo desafío: el ejercicio de la jurisdicción sobre los presuntos piratas. Aunque la CONVEMAR parece establecer un principio de jurisdicción universal<sup>32</sup> que trata de fomentar la colaboración de los Estados en la persecución de la piratería, esta colaboración se ve obstaculizada por la diversidad de regulaciones nacionales, e incluso por la ausencia de regulación en algunos casos. Por esta razón, en este epígrafe se analizará la problemática relacionada con el ejercicio de la jurisdicción.

Para abordar este tema, posteriormente se tomará el caso de Somalia como ejemplo para ilustrar el desafío que implica la posible imposibilidad o renuncia del Estado captor al ejercicio de jurisdicción. Se explorarán las diferentes soluciones propuestas y se evaluará su

---

<sup>30</sup> Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª), Sentencia núm. 134/2016 de 24 de febrero de 2016 (24/02/2016). Roj: STS 611/2016 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2016:611].(Última visita a 12/01/2025) <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/818617ea803f42cd/20160301>

<sup>31</sup> “Como puede apreciarse, ni el art. 616 ter del CP, ni el art. 101 de la referida Convención Montego Bay, condicionan la consumación del delito de piratería a que el acto depredatorio llegue a realizarse, despojando a su titular del buque, o que éste quede inservible para la navegación a la que habitualmente se dedica”.

<sup>32</sup> Artículo 105: “Todo Estado puede apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo”. Este repite lo fijado en el anteriormente mencionado artículo 19 del Convenio de Ginebra.

efectividad. Finalmente, se destacarán las importantes limitaciones que enfrenta el principio de jurisdicción universal. La importancia de este reto, relacionado con el enjuiciamiento y condena de los responsables de piratería, radica en que, aunque ha habido un aumento gradual, actualmente solo el 20% de los presuntos piratas capturados por las fuerzas navales llegan a ser finalmente enjuiciados.

#### **4.1. Apresamiento**

Ahora bien, en primer lugar, respecto a este desafío relacionado con el ejercicio de la jurisdicción, es necesario abordar una serie de cuestiones previas relativas al apresamiento del buque pirata y los requisitos que han de cumplirse debido a las repercusiones que esto tiene sobre el posterior enjuiciamiento.

Para ello, se ha de partir del concepto de nacionalidad del buque pirata y las implicaciones que ésta pudiese tener sobre el proceso judicial. La doctrina define la nacionalidad como aquel estatuto jurídico que vincula el buque o embarcación a un Estado concreto y por ende, a su ordenamiento jurídico. De esta forma, se derivan todos los derechos y obligaciones<sup>33</sup> con los que cuenta el buque en cuestión. En este sentido, el artículo 104 de la CONVEMAR, deja en manos de los Estados la posibilidad de retirar o mantener su nacionalidad a aquellos buques que navegan bajo su pabellón y que se convierten en barcos pirata. Por ende, la CONVEMAR no supone la pérdida automática de todos aquellos que se convierten en piratas siguiendo además lo establecido en el artículo 91 de la misma en la que se establecía a los Estados como los únicos con la capacidad de establecer todos aquellos requisitos y procedimientos requeridos para otorgar su nacionalidad a una embarcación.

En España, la nacionalidad de los buques viene regulada en la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*<sup>34</sup> y por el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.<sup>35</sup> El artículo 252.1 de la última señala que “Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.” Del mismo modo, el artículo 88 de la LNM fija que este registro ha de realizarse en el Registro de Buques y Empresas Navieras y que la Patente de Navegación es considerado el

---

<sup>33</sup>GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 1999, pp 175-183.

<sup>34</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Publicado en: «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

<sup>35</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20/10/2011.

documento que acredita la nacionalidad española de una embarcación. Ninguna de estas leyes regula el asunto de la pérdida de nacionalidad. Los autores que sí refieren a ello hacen mención a aquellos motivos de baja en el Registro de Matrícula<sup>36</sup>. Es decir, eventos como el desguace del buque, la exportación del mismo o la pérdida total de la embarcación por accidente (naufragios, incendios, hundimientos...) darían lugar a la pérdida de la nacionalidad del buque.

Tomando en consideración lo anterior, surge la duda de si el buque español que deviene en pirata pierde o no la nacionalidad de nuestro país. Esto no se ha establecido ni en el Real Decreto de 1027/1989 ni en la LNM. A su vez, se plantea la cuestión sobre la nacionalidad de aquel buque pirata que arria el pendón español conforme a lo fijado en el antes mencionado artículo 252.1. Se ha de recordar que el artículo 91 de la CONVEMAR establece que los buques ostentarán la nacionalidad bajo cuya bandera estén autorizados a navegar. Consecuentemente, el buque pirata, esté ondeando o no el pabellón español, mantendrá la nacionalidad española cuando España le haya concedido autorización para enarbolar su pabellón a través de la Patente de Navegación conforme a lo estipulado en el artículo 25<sup>37</sup> del Real Decreto 1027/1989 y el artículo 80 de la LNM.

Se ha de tomar todo esto en consideración debido a las consecuencias jurídicas que ello conlleva. Atendiendo a lo fijado en el artículo 94 (referente a los Deberes del Estado del pabellón) de la CONVEMAR España ha de ejercer su jurisdicción sobre el buque sin perjuicio del régimen de apresamiento fijado en el artículo 105 que permite a los Tribunales del Estado que ha procedido al apresamiento del buque pirata a juzgar a los mismos e imponer las penas necesarias. Dicho de otra forma, se puede concluir que España ejerce jurisdicción sobre todos los asuntos derivados del buque excepto el enjuiciamiento de la piratería que cae en manos de aquel que lo haya apresado.

Por todo ello, los deberes recogidos en los apartados tercero, cuarto y quinto del artículo 94 no son aplicables en esta situación en tanto y cuanto los Estados no han de tomar medida alguna para asegurar las buenas condiciones del buque pirata ni de su dotación. El apartado séptimo podría ser aplicable en tanto que compele a los Estados a investigar cuando

---

<sup>36</sup> Artículo 21 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.«BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989.

<sup>37</sup> “La Patente de Navegación otorgada por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y expedida por el Director general de la Marina Mercante a favor de un buque determinado, es el documento que autoriza al buque para navegar por los mares bajo pabellón español y legitima al Capitán para el ejercicio de sus funciones a bordo de dicho buque.”

sucede algún accidente grave durante la navegación en un buque que recae sobre su nacionalidad. Y, tomando en consideración lo expuesto, el artículo 104 de la CONVEMAR pierde relevancia al concluir que un buque, a pesar de devenir en un buque pirata, conserva su nacionalidad por el mero hecho de que los Estados no han establecido regulación alguna que diga lo contrario.

Ahora bien, ¿qué se considera un buque pirata? Según el artículo 103 de la CONVEMAR, se consideran como tal todas aquellas embarcaciones destinadas a cometer actos de piratería. No obstante, no todo navío bajo el control de un pirata ha de ser considerado un buque pirata ya que es necesario que este haya sido utilizado para realizar actos de piratería. Por ello, se distingue entre buque pirata y buque capturado por piratas durante las actividades de piratería. Dichos buques capturados no serán considerados buques piratas hasta que no sean empleados para ejecutar actos de piratería propiamente dichos. Por todo ello, resulta conveniente distinguir la captura del apresamiento, ya que la primera se refiere a la toma de control de un buque por parte de piratas.

Los Estados no pueden hacer un uso discrecional del derecho de apresamiento y ello queda reflejado en el artículo 106 de la CONVEMAR en el que se fija que sólo se puede apresar un buque cuando existan sospechas suficientes de que se trata de un buque pirata ya que de lo contrario, el Estado del buque que procedió al apresamiento se vería obligado a responder frente al Estado del navío apresado por todo aquel daño o perjuicio que haya podido ser causado durante la captura. Bien es cierto, atendiendo a la institución jurídica de la Protección diplomática, el Estado que hubiese realizado el apresamiento respondería únicamente ante el Estado del buque apresado y no ante el propietario del mismo. Consecuentemente, la responsabilidad va a depender de las políticas internacionales y condiciones diplomáticas entre los dos Estados afectados. Se puede concluir por tanto que los Estados no pueden ejercer el derecho de apresamiento de forma arbitraria sino que han de existir indicios suficientes de la comisión de los actos de piratería definidos en el artículo 101.

Parte de la doctrina como MARÍN CASTÁN<sup>38</sup>, sugieren la realización del derecho de visita antes de efectuar el correspondiente apresamiento. Dicho derecho se encuentra regulado en el artículo 110 de la CONVEMAR y permite al buque de guerra de un Estado tratar de verificar sus sospechas sobre si un navío que no goza de inmunidad alguna ha sido

---

<sup>38</sup> Marín Castán, F., Op.cit., pp.120-123.

empleado en operaciones de piratería o bien ha sido empleado en operaciones de trata de esclavos o no ostenta la nacionalidad del pabellón que ha enarbolado, entre muchos otros. Bien es cierto, este derecho de visita también exige de indicios para poder ejercerlo pero no son equiparables a las sospechas que se requieren para proceder al apresamiento.

Por último y atendiendo al artículo 107 de la CONVEMAR, cabe destacar que la facultad de apresamiento se reserva únicamente a aquellos buques de guerra u otros navíos que se hallen al servicio del Gobierno de un Estado, cuando sean inequívocamente identificables como tal y siempre que estén autorizados para ello. Consecuentemente, queda excluido todo buque al servicio de un Estado que no ostente la correspondiente autorización o que carezca de los signos identificativos suficientes así como todo aquel buque perteneciente a una empresa de seguridad privada.

## **4.2 Enjuiciamiento y sus desafíos**

Una vez examinado el acto de apresamiento, resulta necesario estudiar a fondo la competencia judicial sobre los presuntos piratas a bordo del buque. En este sentido, el anteriormente mencionado artículo 94 de la CONVEMAR en su apartado segundo<sup>39</sup> establece que la jurisdicción será ejercida por el Estado cuyo pabellón haya enarbolado la embarcación. Consecuentemente, se podría decir que el Estado pabellón ejerce jurisdicción exclusiva sobre el buque. Dicha jurisdicción también podría ser conectada con el principio de territorialidad, consolidado en 1927 mediante la decisión sobre el asunto del buque “Lotus”<sup>40</sup> por el Tribunal Permanente de Justicia Internacional. En la misma, se establecía que ningún Estado podía ejercer jurisdicción sobre buques de otros Estados.

Sin embargo, esta visión ha sido superada y ya desde el siglo XVII se habla del deber de los Estados de perseguir aquellos crímenes que afectan a toda la sociedad humana con independencia del Estado al que pertenecieran. Por ende, cabe reiterar el principio de justicia universal, en virtud del cual los tribunales internos de un determinado Estado pueden enjuiciar aquellos delitos con repercusiones internacionales con independencia del lugar en el que estos fuesen cometidos o la nacionalidad de la víctima o el autor. Asimismo, llevarían a cabo la aplicación del Derecho Penal propio de ese Estado. En efecto, con respecto a la

---

<sup>39</sup> “El Estado del pabellón ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.”

<sup>40</sup> Permanent Court of International Justice. The Case of the S.S. “Lotus” (France v. Turkey), de 7 de septiembre de 1927 (07/09/1927).

piratería, tal y como se ha venido viendo, la doctrina considera que esta constituye una gran amenaza para la libre navegación marítima y que todos los Estados deben cooperar en su represión. Por ende, la piratería encaja dentro de dicho principio<sup>41</sup> y teóricamente ha de ser perseguido por cualquier Estado, independientemente de la nacionalidad del buque o pirata.

En este sentido, cabe mencionar la decisión del año 2013 del Tribunal de Apelaciones del Distrito de Columbia *United States of America v Mohamad Ali*<sup>42</sup>. Este último participó en la captura del buque “Future” que enarbolaba el pabellón de Bahamas y era de propiedad danesa. El Tribunal consideró que los órganos jurisdiccionales estadounidenses gozaban de competencia judicial plena para enjuiciar a Ali por los actos de piratería cometidos en virtud del principio de justicia universal. Además de ser la decisión pionera en ampararse en el principio de justicia universal para enjuiciar a un pirata somalí desde EEUU, también fue la primera en castigar a una persona que no había cometido actos de piratería propiamente dichos sino de conspiración e inducción.

Ahora bien, para lograr conciliar los principios de jurisdicción del Estado pabellón y el principio de justicia universal se ha de destacar que los buques piratas o aquellos sometidos al control de los mismos no se encuentran bajo la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón. De esta forma, tal y como se ha destacado, el Estado que haya apresado al buque tendrá jurisdicción para enjuiciar a los piratas y para tomar todas aquellas medidas necesarias respecto a las personas, el navío y los bienes incautados y corresponderá al Estado pabellón conocer de todos aquellos asuntos restantes que puedan surgir en relación con el buque capturado. Por ejemplo, en caso de que se produjese un homicidio causado por una pelea entre dos de los piratas del buque fuera de operación de piratería propiamente dicha, correspondería a los tribunales del Estado del pabellón conocer de dicho asunto.

En conclusión, el principio de jurisdicción del Estado pabellón cede ante el principio de justicia universal pero no supone la quiebra total del mismo. Ahora bien, en conexión con el reto generado por la ausencia de armonización en la regulación de este delito, la puesta en práctica efectiva del principio de justicia universal está enormemente cuestionada y será posteriormente analizada.

---

<sup>41</sup>Kontorovich, E & Art, S., "An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy" (2010). *Faculty Working Papers*. 38, 2010. (Última consulta 15/01/2025)  
<https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/facultyworkingpapers/38>

<sup>42</sup> United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit, United States of America, appellant v. Ali Mohamed Ali, also known as Ahmed Ali Adan, also known as Ismail Ali, appellee, No. 12-3056, June 11, 2013 (11/06/2013).

### *5.2.1 Jurisdicción de los tribunales españoles*

Tomando en consideración lo expuesto hasta el momento, resulta fundamental analizar en detalle la jurisdicción penal de los tribunales españoles, establecida en el artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ). Este artículo dispone que España ejercerá su jurisdicción con pleno respeto a los tratados internacionales de los que es parte, como la CONVEMAR, los cuales prevalecen sobre la legislación interna.

De la lectura de dicho artículo se podía concluir lo siguiente: España tiene jurisdicción sobre todos los actos de piratería cometidos en sus aguas interiores y en su mar territorial, incluso si involucran embarcaciones extranjeras. Además, ejercerá su jurisdicción sobre los delitos cometidos a bordo de buques o aeronaves españolas, sin perjuicio de lo establecido en los tratados internacionales aplicables. Asimismo, los tribunales españoles serán competentes para juzgar delitos cometidos fuera del territorio nacional por ciudadanos españoles o por extranjeros que hayan adquirido la nacionalidad española después de los hechos delictivos.

En este último caso, se reconoce el principio de personalidad activa. Sin embargo, en el contexto de la piratería, este principio resulta difícilmente aplicable, dado que la competencia para el enjuiciamiento suele recaer en el Estado que haya efectuado el apresamiento, con independencia de la nacionalidad de los presuntos piratas. Por tanto, se ha de concluir que no es posible abordar la cuestión de la jurisdicción sobre la piratería sin hacer referencia al principio de justicia universal (art.23.4 LOPJ). Este principio permite a España enjuiciar tanto a nacionales como a extranjeros por actos de piratería, hayan sido o no cometidos en aguas españolas, siempre conforme a los tratados internacionales de los que el país forma parte.

### **5.3. El Principio de Justicia Universal: Un Ideal Lejano a su Materialización**

Ahora bien, a pesar de esta regulación inicial, se podría decir que los tribunales españoles han ido introduciendo una gran cantidad de restricciones paulatinas en la materialización de este principio al quedar claramente ligado al principio de territorialidad recogido en los artículos 21.1 y 23.1 de la LOPJ de 1985. Subsidiaria y excepcionalmente se podría hablar de un principio de solidaridad internacional cuyo objetivo es el de acabar con los espacios de impunidad existentes en la persecución de ciertos delitos y protección de los bienes jurídicos de la comunidad internacional. Sin embargo, las limitaciones en la aplicación de estos

principios ha sido destacable y el propio Tribunal Supremo, en el año 2003<sup>43</sup>, estimó que solo podía afirmar la competencia de tribunales españoles cuando existan víctimas españolas, vinculado al principio de personalidad pasiva con nexo vinculatorio necesario. Fue la propia Ley Orgánica 1/2009 de 3 de noviembre<sup>44</sup> la que condiciona el ejercicio del principio de justicia universal a una serie de requisitos que quedan recogidos en la nueva redacción del art. 23.4 de la LOPJ; que el presunto responsable se encuentre en España; o que alguna víctima tenga la nacionalidad española; o que se constate algún vínculo de conexión relevante en España. La regulación actual responde a la Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo<sup>45</sup>, de modificación de la LOPJ de 1985, relativa a la justicia universal.

En este sentido, cabe destacar la Sentencia del Tribunal Constitucional 140/2018, de 20 de diciembre<sup>46</sup> en la que se fija que los puntos de conexión que se requieren para enjuiciar la piratería atendiendo al principio de justicia universal serán todos aquellos fijados en los tratados internacionales firmados y ratificados por España (particularmente la CONVEMAR). En conclusión, los puntos de conexión que atribuyen la competencia a los tribunales españoles para enjuiciar actos de piratería serían: el lugar de comisión del delito (cuando este se produce en aguas bajo soberanía española), la nacionalidad y pabellón del buque (cuando este es español), la nacionalidad del autor cuando este sea español y el apresamiento del buque, cuando este haya sido efectuado por un buque de guerra español. A partir de esta interpretación, surge una cuestión relevante: ¿hasta qué punto el principio de justicia universal no está siendo sometido a claras limitaciones y perdiendo su efectividad?

No cabe duda alguna de que el caso de España evidencia de manera clara la falta de aplicación práctica de lo que el Derecho Internacional busca alcanzar: que delitos como la piratería no queden impunes, conforme al principio de justicia universal, al que, en teoría, todos los Estados deberían adherirse. En base a esto, se ha de apreciar una clara desvirtuación del principal sentido de dicho principio al ser este el de desvincular los intereses nacionales en la persecución de crímenes internacionales como es el de la piratería. Es decir, el objetivo sería el de implicar a los Estados de forma solidaria en la lucha contra la impunidad poniendo

---

<sup>43</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sección Primera, de 25 de febrero de 2003, N° 327/2003

<sup>44</sup> Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. «BOE» núm. 266, de 4 de noviembre de 2009.

<sup>45</sup> Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal. «BOE» núm. 63, de 14 de marzo de 2014.

<sup>46</sup> Tribunal Constitucional (Pleno), Sentencia núm. 140/2018 de 20 de diciembre de 2018 [Buscador de Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, ECLI:ES:TC:2018:140]. (Última visita 12/01/2025) <https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/25823>

el foco en la naturaleza especialmente grave de los crímenes cometidos. Sin embargo, a partir del análisis efectuado en este trabajo, en la práctica, esto no parece reflejarse como una realidad.

Esto ha de ser considerado un gran problema al considerar que el delito de piratería se comete en alta mar, siendo este espacio más de un 60 por ciento de la superficie del planeta y se trata de un gran peligro no solo para los Estados sino también para la industria del transporte marítimo. Exactamente esto es lo que se trata de evitar con la doctrina universalista de justicia para así cerrar los espacios de impunidad y combatir dicha amenaza. A su vez, si este principio llegara a materializarse, sería igualmente fundamental que cada Estado tipifique este delito en su legislación interna, permitiendo así ejercer su potestad sancionadora, respaldada a su vez por el propio Derecho Internacional. De esta forma, se estarían logrando superar estos dos grandes retos a los que se enfrenta la comunidad internacional en la persecución de este delito. En este sentido, cabe destacar el principio *nullem crimen, nulla poena, sine lege*, que significa que no hay delito ni pena sin una ley en vigor. Esto es así ya que aunque el Derecho Internacional haya definido el marco legal para combatir la piratería, se necesita legislación nacional de los Estados que la tipifique.<sup>47</sup>

Por todo ello, en una comunidad internacional que adopta la dignidad humana como uno de sus valores esenciales, es indispensable que los Estados den un paso más allá de las declaraciones y actúen de manera colectiva frente a las graves violaciones del Derecho Internacional poniendo en práctica la materialización del principio de justicia universal supuestamente ligado al delito de piratería. Asimismo, tal y como se ha demostrado, la soberanía no debe ser utilizada como refugio para la impunidad. Es decir, todos los Estados han de adoptar el compromiso de realmente asumir su obligación de perseguir estos crímenes de enorme trascendencia internacional.<sup>48</sup>

Por ende, resulta fundamental eliminar limitaciones y establecer criterios uniformes que aseguren la plena aplicación de dicho principio, garantizando así la investigación y el enjuiciamiento efectivos de esta clase de crímenes. Es decir, tal y como se destacó en

---

<sup>47</sup> Petrig A. y Geib R., “Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden”, *Oxford University Press*, 2011, pp. 140- 144.

<sup>48</sup> Rodríguez Nuñez, A. “El delito de piratería”. *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales*, Vol. 50, Ministerio de Justicia-BOE, Madrid, 1997, p. 214.

epígrafes anteriores, sería esencial que los Estados trataran de alcanzar leyes iguales o similares que abordaran la piratería en todas las zonas situadas fuera del mar territorial.<sup>49</sup>

#### 4.4. Ley aplicable

Para continuar, en cuanto a la ley aplicable, es cierto que la CONVEMAR no establece de manera explícita cuál es el marco legal a aplicar al momento de enjuiciar los actos de piratería. El artículo 105 de dicha convención sólo hace referencia al derecho de los Estados que realizan el apresamiento a imponer las penas, sin pronunciarse sobre cuál debe ser el derecho aplicable para fijar esas penas. En el ámbito del Derecho Penal, se observa el mencionado principio de territorialidad, que en los sistemas jurídicos españoles y alemanes, reconoce que la ley penal se extiende al territorio de esos países. En el caso alemán, incluso se extiende a las embarcaciones que enarbolan su pabellón. En España, aunque no se prevé explícitamente, el reiterado artículo 23 de la LOPJ, el artículo 94 de la CONVEMAR y el principio de territorialidad otorgan a España jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón.

Por tanto, la ley penal aplicable será la del Estado de la nacionalidad o del pabellón del buque pirata, aunque lo habitual es que el Estado que ejecuta el apresamiento aplique su propia legislación penal. Entonces, considerando que los poderes jurisdiccionales penales constituyen uno de los principales poderes de la soberanía, se crea la ficción jurídica de que el buque apresado “forma parte del territorio español” o de aquel Estado al que corresponde el buque captor que ejerce su soberanía sobre el mismo. Sin embargo, esto plantea problemas prácticos, como ocurrió en su momento en España, en el que el Estado que efectúa el apresamiento no cuenta con la tipificación del delito de piratería en su legislación interna. Esta es una de las deficiencias que, en la práctica, y tal y como se ha venido viendo, limita la eficacia de la justicia universal y el correcto ejercicio de la jurisdicción frente a la piratería.

Por otro lado, no es poco habitual que en determinadas situaciones los Estados prefieran renunciar a los poderes jurisdiccionales que les confiere el artículo 105 de la CONVEMAR. Se ha de destacar que dicho precepto supone un derecho a ejercer la jurisdicción pero no se considera una obligación a hacerlo. Es decir, los Estados pueden elegir si ejercitar este derecho y proceder al enjuiciamiento de los piratas o pueden decidir no

---

<sup>49</sup>Yacouba, C. Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. *Informe de la Comisión de Derecho Internacional*, 2019, pp 407-414. (disponible en [https://legal.un.org/ilc/reports/2019/spanish/annex\\_c.pdf](https://legal.un.org/ilc/reports/2019/spanish/annex_c.pdf) ; última consulta 10/02/2025)

hacerlo. Esto es algo que podría ocurrir en aquellos casos en los que el Estado que podría efectuar el apresamiento no ha tipificado el delito de piratería o no cuenta con los medios necesarios para proceder al adecuado enjuiciamiento.

Esto también puede ocurrir por motivos políticos o diplomáticos como en el caso del atunero español “Izurdia” que fue objeto de ataque pirata en octubre de 2012. Antes de que se produjese el abordaje, una fragata holandesa en el marco de la operación “Ocean Shield” de la OTAN interceptó el buque y detuvo a los piratas. Atendiendo al principio de jurisdicción del Estado del apresamiento, esta correspondería a los Países Bajos. Sin embargo, tal y como queda reflejado en el Auto del Juzgado Central de Instrucción de 12 de octubre de 2012 dicho Estado decidió renunciar a su competencia en favor de los tribunales españoles al considerar que España ostentaba un interés mayor en este asunto. Bien es cierto, cuando el Estado que ha realizado el apresamiento renuncia al ejercicio de su jurisdicción, surge la duda de sobre quién recae la competencia judicial internacional ya que suele considerarse necesario algún punto de conexión entre los hechos ocurridos y aquellos Estados cuyos tribunales van a conocer del asunto. Este dilema podría considerarse el núcleo del desafío en el ejercicio de la jurisdicción.

## 5. EL CASO DE SOMALIA; DESAFÍOS JURISDICCIONALES Y SOLUCIONES PROPUESTAS

En este sentido, podríamos referirnos a la piratería en Somalia como un claro reflejo de la problemática que plantea este reto relativo al ejercicio de la jurisdicción. A su vez, pone sobre la mesa un tercer reto fundamental: una vez un Estado asume su competencia para detener y enjuiciar a los presuntos piratas se presenta el desafío de garantizar que el proceso se lleve a cabo con pleno respeto a las garantías procesales y a los derechos fundamentales de los acusados. Es decir, superar el obstáculo de la renuncia o imposibilidad de ejercer la jurisdicción por parte de los Estados no implica que el problema esté resuelto. Una vez superado, surgen interrogantes sobre la protección de los derechos de los acusados, el cumplimiento de los principios esenciales del debido proceso y la adecuación del mismo.

Gran parte de la doctrina sostiene que, para evitar la impunidad en casos donde un Estado renuncie al ejercicio de su jurisdicción, una posible solución sería atribuir la competencia sobre estos asuntos a un tribunal internacional. Algunos autores como Rodríguez-Villasante y Prieto,<sup>50</sup> plantean la opción de atribuir jurisdicción sobre aquellos

<sup>50</sup> Rodríguez-Villasante y Prieto, J. L., Op.Cit, pág. 7.

actos perpetrados en alta mar a la Corte Penal Internacional lo que daría lugar una modificación al artículo 5 del Estatuto de Roma<sup>51</sup> para así añadir al ámbito competencial de este órgano jurisdiccional internacional la piratería. No obstante, esto no se produjo debido al requisito de “propósito personal” para poder hablar de la comisión de este delito así como la imposibilidad de que estos puedan ser perpetrados por los Estados. Ante estas limitaciones, se han considerado otras alternativas, como la creación de un tribunal especializado o la firma de acuerdos regionales que fortalezcan la cooperación internacional y faciliten la persecución de los actos de piratería. En este contexto, resulta fundamental analizar el caso de Somalia para examinar las principales acciones adoptadas hasta la fecha y evaluar su eficacia frente a los desafíos relacionados con la delimitación de competencias y el adecuado ejercicio de la jurisdicción.

### **5.1 Un primer acercamiento por parte de Naciones Unidas y la OTAN**

El incremento que experimentó la piratería frente a la costa de Somalia durante el 2005 con el secuestro de dos buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) hizo que saltaran las alarmas dentro de las Naciones Unidas. En el informe del Secretario General de 21 de febrero de 2006 (S/2006/122), se decía que la “piratería se ha convertido en un problema grave en toda la costa oriental de Somalia”, al haberse producido más de 34 ataques contra buques mercantes a lo largo del año anterior y secuestro de 7 de ellos. Asimismo, se enfatizó que “la persistencia de la piratería y su impacto en los envíos de ayuda humanitaria a Somalia son motivo de gran preocupación en la región y entre los organismos humanitarios”. Se puede afirmar que en este informe la comunidad internacional resaltaba la necesidad de abordar el problema de la piratería.

En el mismo, se enfatizaba que “el 21 de enero de 2006, la tripulación de un buque de guerra de la Armada de los Estados Unidos, apresó a 10 supuestos piratas somalíes frente a la costa de Somalia. En la operación, las fuerzas estadounidenses rescataron en el buque a una tripulación de 16 marineros indios que permanecían retenidos como rehenes por los somalíes. Los supuestos piratas somalíes fueron entregados por los Estados Unidos a las autoridades de Kenia el 28 de enero. Se trata de la primera vez que se han tomado medidas de orden público contra los piratas que operan frente a la costa de Somalia desde que se aumentaron los actos

---

<sup>51</sup> Instrumento de Ratificación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, hecho en Roma el 17 de julio de 1998 [BOE núm. 126, de 27 de mayo de 2002].

de piratería a principios de 2005. Las autoridades kenianas han iniciado los procedimientos judiciales para procesar a los sospechosos.”<sup>52</sup>

Durante el año 2007, se emitieron dos nuevos informes del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la problemática de la situación en Somalia (S/2007/381 y S/2007/658). En ambos se mostraba la preocupación por el aumento de asaltos a barcos como los producidos sobre dos barcos que enviaban ayuda humanitaria. Esto dió lugar a la oferta por parte de países como Francia a escoltar dichos barcos con sus buques de guerra. En un primer momento la cuestión fue tratada en la Resolución 1801 (2008), de 20 de febrero en la que se trataba la problemática de Somalia y la misión de la Unión Africana en dicho país (AMISOM) así como el problema de la piratería aludiendo a los “a los Estados Miembros de las Naciones Unidas cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas internacionales y en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estén alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, contra esos actos”. Durante este período, también se desarrolló la Resolución 1814 (2008) de 15 de mayo en el que se exhortaba “a los Estados y a las organizaciones regionales a que, en estrecha coordinación entre ellas y avisando previamente al Secretario General, y a petición del Gobierno Federal de Transición (GFT), tomen medidas a fin de proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia y para las actividades autorizadas por las Naciones Unidas. Se ha de destacar esta última resolución porque fue el punto de partida de la legitimidad internacional para poner en marcha la Operación Atalanta.

En este período, también se ha de hacer mención a la Resolución 1816 (2008), de 2 de junio cuya parte esencial consistía en la concesión a los Estados para que en cooperación con el GFT pudiesen “entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería...y usar, en las aguas territoriales de Somalia...todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería”. En dicha Resolución, el Consejo de Seguridad ya preveía los problemas que se iban a plantear en relación al enjuiciamiento de los piratas y en el párrafo 11 de la misma animaba a “todos los Estados y en particular a los Estados del pabellón, del puerto y ribereños, a los Estados de nacionalidad de las víctimas, y los autores de los actos de

---

<sup>52</sup>Se trataba de un buque abanderado por la India, el SAFINA AL-BISARAT, que fue secuestrado por piratas somalíes el 15 de enero de 2006 y liberado seis días después por el destructor estadounidense WINSTON S. CHURCHILL.

piratería y robo a mano armada<sup>53</sup>, y a otros Estados que tengan la jurisdicción pertinente en virtud del derecho internacional y la legislación nacional, a que cooperen para determinar la jurisdicción, y en la investigación y el enjuiciamiento de las personas responsables de los actos de piratería...en forma compatible con el derecho internacional aplicable, incluidas las normas internacionales de derechos humanos”. Por tanto, esta resolución reflejaba las distintas posibilidades en cuanto a la competencia de los Estados para juzgar a los piratas fijando los siguientes criterios: el Estado pabellón del barco asaltado, el del puerto de destino o de origen, los Estados ribereños de las aguas donde se cometen los actos ilícitos, los Estados de nacionalidad de las víctimas, la nacionalidad de los autores, así como todo aquel Estado que cuente con jurisdicción en virtud del derecho internacional o de la legislación interna.

Bien es cierto, en la resolución también se habla del deber de los Estados “a que brinden asistencia mediante,entre otras cosas, la prestación de asistencia logística y para la entrega de las personas que estén bajo su jurisdicción y control, como las víctimas y los testigos y las personas detenidas como resultado de las operaciones ejecutadas con arreglo a la presente resolución”. Es decir, ya desde este momento se planteaba la problemática de que en un Estado renunciase a su jurisdicción y entregase a otro las personas detenidas como sospechosas para que se llevase a cabo su correspondiente enjuiciamiento. Todo esto también fue incluido en las posteriores resoluciones como la Resolución 1846 (2008) por la que se prorrogaba la autorización a favor de los Estados para entrar en el mar territorial de Somalia. A su vez, a principios de diciembre de 2008 ya comenzaba a tener lugar la cooperación internacional al introducir acciones por parte de la OTAN<sup>54</sup> además de la UE.

Estas sucesivas resoluciones eran un claro reflejo de la preocupación por parte de algunos Estados que podían estar dispuestos a luchar contra los actos de piratería pero que se enfrentaban al reto de no disponer de los mecanismos necesarios en su derecho interno para

---

<sup>53</sup> En sus documentos, la ONU hace mención a los conceptos de “piratería” y el “robo a mano armada en la mar o contra barcos” como conceptos distintos. La diferencia esencial entre estas figuras se determina por los espacios marítimos donde tienen lugar los hechos: en alta mar o en zona económica exclusiva tiene lugar la piratería, mientras que en aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial, tiene lugar robo a mano armada.

<sup>54</sup> La OTAN llevó a cabo tres operaciones en el Océano Índico: en octubre de 2008 inició la operación Allied Provider, utilizando la agrupación SNMG-2, para escoltar cargamentos del PMA desde Mombasa hasta Mogadiscio. En diciembre de ese mismo año, esta misión fue asumida por la operación Atalanta de la UE. Posteriormente, en marzo de 2009, lanzó la operación Allied Protector con la agrupación SNMG-1, centrada en combatir la piratería, principalmente en el Golfo de Adén. Finalmente, el 1 de julio de 2009, dicha operación fue reemplazada por la Ocean Shield, prevista inicialmente para durar doce meses.

poder enjuiciar a los presuntos delincuentes. Esto había causado diversas situaciones en las que los piratas eran puestos en libertad sin previamente comparecer ante la justicia.

Esto entra en conexión con lo defendido por parte de la doctrina acerca de los “mares fallidos”<sup>55</sup>. Dicho término se refiere a la falta de capacidad con la que cuentan algunos Estados para tratar de lograr la seguridad y el control sobre las aguas en las que ejercen su soberanía. Se ha de recordar que el derecho de apresamiento abarca aquellas zonas de alta mar no sometidas a la jurisdicción de ningún estado así como la zona económica exclusiva<sup>56</sup> y también la zona contigua (Sentencia núm. 1/2015, de 2 de febrero de 2015 de la Audiencia Nacional) ya que de lo contrario, se estaría permitiendo que los piratas pudieran deambular libremente por la superficie marina que se extiende desde las líneas de base de mar territorial y las 200 millas náuticas que abarca la zona económica exclusiva dando lugar a una gran inseguridad marítima, sobre todo en aquellos Estados que no cuentan con los medios suficientes para combatir la piratería. En consecuencia, dichas aguas pueden convertirse en refugios para los piratas, facilitando sus ataques contra la libre navegación a nivel regional o global. Y por ello, desde esta perspectiva doctrinal, también se defiende que las aguas interiores y territoriales de los Estados incapaces de ejercer control quedarían, *de facto*, bajo la jurisdicción de otros Estados con mayor capacidad de intervención, lo que permitiría su actuación en la lucha contra la piratería.

Sin embargo, se ha de considerar que esta postura no ha quedado implantada en el panorama internacional. La ya mencionada Resolución 1816 (2008) del CSNU, que autoriza a los Estados a intervenir en el mar territorial de Somalia, parece descartar la intervención discrecional en los “mares fallidos” por parte de otros Estados. Pone en evidencia la necesidad de contar con instrumentos jurídicos específicos que faculten a terceros Estados a perseguir la piratería en aguas interiores o mares territoriales, siempre y cuando exista la autorización expresa del gobierno del Estado ribereño. A su vez, se puede hacer mención a una amplia jurisprudencia española en torno a este asunto como por ejemplo la Sentencia de la Audiencia Nacional núm. 1/2015 de 2 de febrero que trataba el asunto de los asaltantes del buque “Izurdia”. En dicha sentencia, la Audiencia establece que en aguas que queden sometidas a la jurisdicción y soberanía de un Estado, sólo podrá ese Estado ribereño ejercer

---

<sup>55</sup> Fernández Fadón, F., “Piratería en Somalia: «mares fallidos» y consideraciones de la historia marítima” Documento de Trabajo n.º 10, *Real Instituto Elcano*, 2009. (disponible en: <https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/pirateria-en-somalia-mares-fallido-s-y-consideraciones-de-la-historia-maritima-dt/> ;última consulta: 22/01/2025)

<sup>56</sup> Sierra Noguero, E. “Régimen jurídico de la prevención y enjuiciamiento de la piratería marítima”, *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, núm. 4, 2010, págs. 44 y ss.

las acciones de policía que correspondan así como tratar de reprimir aquellos actos de violencia, detención y depredación que se ejecuten contra los buques piratas.

En conclusión, para poder ejercer el derecho de apresamiento y el consecuente enjuiciamiento se exige que el delito de piratería haya sido cometido en la zona contigua, zona económica exclusiva o en alta mar y que a su vez, se encuentre en uno de dichos espacios en el momento de ser apresado. Por ello, no resulta sorprendente que los piratas, siendo conocedores de esta situación, efectúen sus ataques en aguas territoriales pertenecientes a Estados que no cuentan con los medios necesarios para hacerles frente. Esto a su vez, guarda conexión con la posible ausencia de tipificación del delito de su piratería en los ordenamientos de estos Estados en caso de proceder al apresamiento oportuno. Por ende, estas restricciones sobre el lugar de comisión del delito, que condicionan tanto la persecución como el enjuiciamiento de los piratas, agravan aún más los desafíos en torno al ejercicio de la jurisdicción, dificultando la aplicación efectiva del Derecho Internacional en la lucha contra la piratería.

Por ello, consideramos que un elemento que podría ayudar en la superación de este reto objeto de análisis sería el optar por el que aquellas aguas interiores y territoriales de los Estados incapaces de ejercer control quedasen, *de facto*, bajo la jurisdicción de otros Estados con mayor capacidad de intervención, tanto en términos de recursos como de una adecuada regulación interna del delito de piratería. Es decir, se trataría de ir más allá de la necesidad de instrumentos como la Resolución anteriormente mencionada y fomentar una cooperación internacional sin restricciones en estos “mares fallidos”. Aunque esta propuesta pueda parecer utópica, representaría una aplicación efectiva del principio de justicia universal, en la que la soberanía y los intereses nacionales cederían ante la protección de un interés superior: la seguridad marítima de toda la comunidad internacional.

## **5.2. Recepción en el seno de la Unión Europea**

Por otro lado, se ha de destacar la Acción Común 2008/851/PESC, de 10 de noviembre de 2008, del Consejo de la Unión Europea<sup>57</sup>, que dió lugar a la Operación Atalanta, operación militar que puso en marcha las anteriores Resoluciones. Conforme a lo fijado en el artículo

---

<sup>57</sup> Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 301, de 12 de noviembre de 2008]. Teniendo en cuenta las modificaciones realizadas a través de la Decisión 2009/907/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2009, la Decisión 2010/437/PESC del Consejo, de 30 de julio de 2010 y la Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010.

100 y siguientes de la CONVEMAR, esta operación estaba destinada a: contribuir a la protección de todos aquellos buques del PMA que se encargaban de suministrar ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia, a la protección de aquellos buques vulnerables que naveguen frente a las costas de Somalia y a la disuasión, prevención y represión de todos los actos de piratería y de robo a mano armada.

En este contexto, el artículo 2 de la Acción Común define como de cara a un eventual ejercicio de la jurisdicción por parte de los Estados competentes, la Operación Atalanta estaba facultada para capturar, retener y entregar a las autoridades nacionales a aquellas personas que hubieran cometido o se sospechara que habían cometido actos de piratería. Además, se autorizaba a embargar buques piratas, así como aquellos que hubieran sido capturados por piratas, incluyendo todos los bienes y mercancías a bordo<sup>58</sup>. De esta manera, la Operación Atalanta no solo trataba de fortalecer las acciones internacionales contra la piratería, sino que también proporcionaba un marco operativo claro para coordinar los esfuerzos entre los Estados miembros y asegurar el cumplimiento del Derecho Internacional en el ejercicio de la jurisdicción. Por ello, cabe analizar la forma en la que se tratan de abarcar los retos derivados de la posible renuncia o imposibilidad del ejercicio de la jurisdicción por los diferentes Estados competentes así como la satisfacción de las garantías procesales y derechos fundamentales de los acusados.

En este sentido, y en línea con el reto jurisdiccional que se está analizando, resulta fundamental destacar el artículo 12 de la Acción Común, el cual establece el marco para el enjuiciamiento de los piratas en el contexto de la Operación Atalanta. Dicho artículo trata de fijar un procedimiento claro para la transferencia de los sospechosos capturados, garantizando la continuidad del proceso judicial y evitando vacíos de jurisdicción. Por ello, conforme al mismo, todas aquellas personas que sean capturadas por ser sospechosas o por haber cometido actos de piratería serán entregadas:

*“A las autoridades competentes del Estado miembro o del tercer Estado que participe en la operación del pabellón enarbolado por el buque que haya realizado la captura,*

---

<sup>58</sup> Atendiendo a la Decisión 2010/766/PESC del Consejo de 7 de diciembre de 2010: dice: “e) con vistas a un eventual ejercicio de procedimientos judiciales por los Estados competentes en las condiciones previstas en el artículo 12, [Atalanta] podrá capturar, retener y entregar a las personas sospechosas de tener la intención de cometer, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en las zonas en que esté presente y podrá embargar los buques de los piratas o de los ladrones a mano armada o los buques capturados después de un acto de piratería o de robo a mano armada y que estén en manos de los piratas o de los ladrones a mano armada, así como los bienes que se encuentren a bordo”.

*o si dicho Estado no puede o no desea ejercer la jurisdicción, a un Estado miembro o a un tercer estado que desee ejercer la misma sobre las personas y bienes antes mencionados”.*

La Unión Europea asume por tanto que el punto de conexión para poder llevar a cabo el ejercicio de la jurisdicción es lo que prevé el artículo 105 de la CONVEMAR: el Estado del pabellón del buque de guerra que lleva a cabo el apresamiento de los piratas. Bien es cierto, en el momento de poner en marcha la Operación, tal y como se ha mencionado anteriormente, el Consejo de Europa se da cuenta de que se iban a dar diversas situaciones en las que el Estado del pabellón del buque de guerra que llevase a cabo la captura de los piratas no pudiera (ya sea porque su legislación no contemple el delito de piratería—como fue el caso de España durante años—o porque la jurisdicción de sus tribunales no incluyese los hechos cometidos en alta mar o en el mar territorial de otro Estado) o no deseara juzgarlos por motivos de política penal, penitenciaria, internacional, o judicial. Es en estos casos cuando la Unión Europea preveía que los presuntos piratas fueran entregados a otro Estado miembro o a un tercer estado que tuviese el deseo de ejercer la jurisdicción sobre ellos.

Por tanto, desde un primer momento, la UE era consciente del problema que iba a plantearse respecto al enjuiciamiento de los piratas. Por ello, nada más aprobar la Acción Común, inició contactos con Kenia para tratar de llegar a un acuerdo que permitiera la entrega de los piratas capturados para que fuesen enjuiciados en ese país. Dichas gestiones avanzaron con rapidez y el 6 de marzo de 2009 se firmó en Nairobi el “Canje de notas entre la Unión Europea y el Gobierno de Kenia sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EUNAVFOR, de EUNAVFOR a Kenia y con vistas a su trato después de la entrega, acuerdo internacional que fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) el 25 de marzo de 2009.<sup>59</sup>

Este “Canje de Notas” suponía la aceptación por parte de Kenia de la entrega de aquellas personas detenidas por actos de piratería así como el compromiso a tratarlas de manera humana y de conformidad a las disposiciones internacionales sobre derechos humanos. Entre ellas, se incluye la prohibición de los tratos o penas crueles, inhumanas y degradantes, de la tortura, de la detención arbitraria así como la exigencia de que todas ellas sean sometidas a un juicio justo. Se incluía una enumeración de todos los derechos con los

---

<sup>59</sup> Kenia firmó acuerdos del mismo calibre con Estados Unidos, Reino Unido, Dinamarca, China y Canadá.

que debían contar estas personas así como de los diversos elementos que tenían que estar presente en los diversos procesos a los que estos fuesen sometidos. Este enfoque evidencia que la Unión Europea también era consciente del desafío que supone asegurar procedimientos adecuados y respetuosos de los derechos fundamentales. Sin embargo, esta preocupación pone de relieve la insuficiencia de la regulación internacional frente a estos retos. Por ejemplo, si analizamos la CONVEMAR, observamos que no especifica el procedimiento concreto que debe seguirse durante el apresamiento de buques piratas con todas las garantías legales. La Convención únicamente exige que existan sospechas suficientes para ejecutar el apresamiento y, en su defecto, el ejercicio previo del derecho de visita. No obstante, omite aspectos cruciales como la regulación del uso de la fuerza durante estas operaciones o los criterios que determinan su legitimidad.

Por ello, consideramos que la regulación internacional en esta materia es insuficiente, lo que representa otro gran desafío para una lucha eficaz contra la piratería. Esta limitación ha llevado a la doctrina a reflexionar en torno a esta cuestión. Se entiende que los Estados han de adoptar todas las medidas necesarias para tratar de garantizar la seguridad y la libre navegación de los mares y defender los derechos e intereses tanto suyos como de la comunidad internacional<sup>60</sup>. Bien es cierto, se han de adoptar conforme al marco competencial regulado en la CONVEMAR y en otras normas de Derecho del mar. De lo contrario, se consideraría una actuación ilícita. En este sentido, El Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar analizó el asunto del uso de la fuerza en estas operaciones en la decisión de 1999 sobre el buque “SAIGA”<sup>61</sup>, un buque petrolero que navegaba bajo la nacionalidad del Estado archipelágico de San Vicente que fue detenido por las autoridades de Guinea. Estas se amparaban en el derecho de persecución, recogido en el artículo 111 de la CONVEMAR que permite la persecución de un buque extranjero por parte de un Estado ribereño cuando este considere que ha vulnerado alguna de sus normas y la persecución se inicie en el mar territorial, la zona contigua, las aguas archipelágicas o interiores. Debido a la actitud del buque petrolero, hicieron uso de armas de fuego automáticas y de gran calibre. Según lo dispuesto por este Tribunal, la violencia ha de ser utilizada siempre como último recurso y sólo cuando sea absolutamente necesario. Se deben utilizar señales sonoras o visuales primero y si este no se detiene se podrán emplear otros medios tratando de evitar poner en peligro la integridad física o vida de los tripulantes. Siguiendo lo establecido para la

---

<sup>60</sup> Ollé Sesé (2016) *Op.cit.*

<sup>61</sup> International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), de 1 de julio de 1999 (01/07/1999).

operación de apresamiento, el uso de la fuerza está condicionado a los principios de necesidad, excepcionalidad y proporcionalidad. Esta línea doctrinal y jurisprudencial también se ve reflejada en Resoluciones del CSNU.<sup>62</sup> No obstante, los desafíos no se limitan al momento del apresamiento. También persiste una insuficiencia normativa en cuanto a las garantías procesales que deben respetarse tras la detención de los presuntos piratas.

En la práctica, estas deficiencias se hicieron evidentes durante las entregas de detenidos en el marco de la Operación Atalanta. Organizaciones como *Human Rights Watch* alertaron en repetidas ocasiones sobre la falta de garantías en el sistema judicial keniano. Además, se debe destacar la dificultad recurrente para reunir las pruebas necesarias que permitieran un apresamiento exitoso. Incluso cuando los sospechosos eran capturados, debían permanecer a bordo de los buques de guerra mientras se completaba la recolección de pruebas y se tramitaban los permisos para su entrega a las autoridades nacionales o regionales, un proceso que podía extenderse durante semanas.<sup>63</sup> Esta situación no solo complicaba las operaciones, sino que también ponía en riesgo el respeto al plazo máximo de detención, una garantía procesal fundamental<sup>64</sup>. La primera entrega en Mombasa se produjo el 10 de marzo de 2009, al bordo de la fragata alemana Rheinland-Pfalz, de nueve sospechosos del asalto al portacontenedores Courier. Tres meses después, ya se habían entregado a Kenia un total de sesenta y ocho personas sospechosas de haberse visto involucradas en ocho intentos de secuestros de buques. El último de ellos fue el 29 de septiembre de 2010, que se refiere a la entrega de cuatro piratas que habían secuestrado el pesquero keniano Sherry y que fueron detenidos por el buque español Galicia.

Por otro lado, la piratería también pasó a convertirse en una amenaza en el Océano Índico. Por ende, pasó a ser una preocupación por los intereses turísticos de la República de Seychelles. Consecuentemente, desde abril de 2009, esta comenzó a colaborar con las fuerzas navales internacionales presentes en la zona. Asimismo, se iniciaron los contactos con la UE para suscribir un acuerdo que posibilitara la entrega de los detenidos y el 26 de octubre de

---

<sup>62</sup> Resolución 1838 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5987.ª sesión, celebrada el 7 de octubre de 2008, Resolución 1846 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6026.ª sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008.

<sup>63</sup> Ibáñez Gómez, F., “La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia”, *Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional*, 2012, pp 59- 65. (<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/200903.pdf>; última consulta 16/02/2025)

<sup>64</sup>A modo de comparativa, en España, el artículo 17 CE establece un plazo máximo de detención de 72 horas. Si bien, sentencias como la STS 21/1997, de 10 de febrero, exige es “que la persona privada de libertad, transcurrido el plazo de setenta y dos horas, no continúe sujeta a las autoridades que practicaron la detención y quede, aunque sea a distancia, bajo el control y la decisión del órgano judicial competente”.

2009, se firmó el “Canje de Notas entre la UE y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por EUNAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega” con entrada en vigor y publicado en el DOUE el 2 de diciembre de 2009. A diferencia del acuerdo firmado con Kenia, este planteaba limitaciones respecto de los hechos en virtud de los cuales la fuerza naval de la UE podía proceder a la entrega de los piratas, al limitar su ámbito de aplicación a los capturados en en la zona económica exclusiva o en las aguas territoriales archipelágicas e interiores de la República de Seychelles. A su vez, extendía esta autorización de entrega a la protección de aquellos buques que enarbolan pabellón de Seychelles así como a ciudadanos que se encuentren a bordo de buques que no enarbolan pabellón de Seychelles más allá del límite anteriormente mencionado.

En el Océano Índico también cabe destacar el papel de Francia y sus relaciones con Puntlandia, considerada una región autónoma de Somalia. Reflejo de esto son los diversos informes y resoluciones de Naciones Unidas así como el desarrollo de programas para potenciar su sistema judicial y penitenciario tanto por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) como por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Todas estas entregas planteaban serias dudas acerca de si los sospechosos eran enjuiciados conforme a las garantías procesales que imponen los derechos humanos al no existir en esta regiones un régimen jurídico ni político que garantice el respeto a los mismos. A su vez, se acusaba también a esta región de las penosas condiciones de sus prisiones, así como de permitir fugas de presos<sup>65</sup>.

Por tanto, estos casos ponen en evidencia los desafíos jurisdiccionales y la necesidad urgente de fortalecer la normativa internacional, no solo para asegurar una persecución efectiva de la piratería y superar el reto en el ejercicio de la jurisdicción, sino también para garantizar el respeto de los derechos fundamentales durante todas las etapas del proceso, desde el apresamiento hasta el enjuiciamiento. Es decir, la superación de alguno de los retos no implica necesariamente la eliminación de los demás. Esto se debe a que, incluso si se resuelve la cuestión de la jurisdicción ejercida por el Estado captor o un tercer Estado, persisten dificultades derivadas de la naturaleza del delito y del lugar en el que se comete, lo

---

<sup>65</sup> Middleton, R., “Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars”. Briefing Paper. AFP BP 08/02, Londres, *Chatham House* (última consulta: 20/01/2025)  
<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>

que complica el cumplimiento de las garantías procesales y los derechos fundamentales asociados al debido proceso y a los derechos del acusado.

Además, la ausencia de una regulación específica a nivel internacional deja esta cuestión en manos de cada Estado que proceda al apresamiento de los piratas. Esto puede dar lugar a situaciones en las que, como lo reflejado anteriormente, los detenidos sean entregados a jurisdicciones cuyos ordenamientos presentan graves deficiencias en materia de derechos fundamentales y garantías procesales. Por ello, esta problemática debe considerarse otro de los grandes desafíos que enfrenta la comunidad internacional en la lucha contra la piratería.

### **5.3 Fin del acuerdo con Kenia y últimas propuestas**

Además, si bien durante la primera mitad de 2009 estuvo vigente el acuerdo entre la Unión Europea y Kenia<sup>66</sup> para la entrega de aquellos sospechosos de cometer delitos de piratería, no puede decirse lo mismo de la segunda mitad de ese año. Esto se pudo observar en el otoño de 2009 cuando la fragata holandesa EVERTSEN se vió obligada a liberar ese año a trece detenidos que eran sospechosos de haber asaltado el BBC TOGO debido a la negativa de Kenia a que estos fueran entregados para su enjuiciamiento. El 30 de marzo de 2010, Kenia informaba que ponía fin al acuerdo de entrega de piratas al que se había comprometido para ayudar a llevar la “carga” de enjuiciar y encarcelar a los piratas. En septiembre de 2010 se comenzaban a conocer las primeras sentencias<sup>67</sup> impuestas por los tribunales de Kenia respecto a los piratas entregados por la Operación Atalanta y en noviembre de ese mismo año salió a la luz la decisión de un tribunal de apelación de considerar que los tribunales de Kenia no tenían jurisdicción para conocer de aquellos delitos ocurridos fuera de su territorio o aguas territoriales.

Se ha de hacer mención al Informe, de 13 de noviembre de 2009 (S/2009/590), en el que el Secretario General de Naciones Unidas ponía en evidencia la carga que suponía para los Estados de la región, destacando Kenia entre ellos, el enjuiciamiento de los presuntos piratas. Es por ello que se instaba a la comunidad internacional a que contribuyese a aliviarla tomando medidas como la prestación de asistencia técnica a los centros penitenciarios e instituciones judiciales de la región. A su vez, existía la necesidad de decidir acerca de la prórroga de las autorizaciones que habían sido concedidas en las Resoluciones 1846 (2008) y

---

<sup>66</sup> Entre marzo y mayo de 2009 la Operación Atalanta entregó 68 piratas en Mombasa.

<sup>67</sup> Sentencias relativas a los asaltos a los barcos SPESSART, SAFMARINE ASIA, ANNY PETRAKIS (imponiendo a los autores penas de cinco años de prisión) y NEPHELI (con penas de cuatro años y medio de prisión).

1851 (2008). Estas se acabaron prorrogando otros doce meses mediante la Resolución 1897 (2009), de 30 de noviembre en la que se destacaba la importancia de que los Estados tipifiquen el delito de piratería en sus legislaciones internas y a cooperar en el enjuiciamiento de las personas responsables de dichos actos. Bien es cierto, esta no fue la última en prorrogar la autorización para reprimir la piratería en el mar territorial somalí. La Resolución 2608 (2021) de 3 de diciembre puede considerarse un ejemplo reciente. A pesar de todo, es importante destacar la negativa casi generalizada de los Estados miembros de la UE a enjuiciar a presuntos piratas capturados por sus buques de guerra. Esto evidencia una vez más el reto relativo al ejercicio de la jurisdicción. Además, puede llegar a generar un incremento en la actividad de la piratería llevando a muchas personas a estas operaciones de piratería donde pueden conseguir grandes cantidades de dinero asumiendo un riesgo de poca importancia.

Por otro lado, se añadía una complicación más; la cuestión de la conspiración para cometer piratería. Esto es, a diferencia de los supuestos en los que los piratas se apoderan de un buque, en cuyo caso, en términos de Derecho Penal, estaríamos ante un *delito consumado*, aquellos casos en los que los piratas son detenidos en el momento en el que tratan de asaltar un buque<sup>68</sup> se trataría de una *tentativa de delito*. A su vez, aquellos grupos de personas a bordo de embarcaciones que por los instrumentos que llevan (escaleras, armas, enormes cantidades de combustible, etc) y por los efectos que no llevan a bordo (mercancías, redes..) resulta necesario deducir que su principal intención es la de cometer actos de piratería por lo que se trataría de una *conspiración*<sup>69</sup> del delito. En relación con esto, debido a la incertidumbre sobre la respuesta de Kenia, el Cuartel General de la Operación Atalanta pasó a plantearse únicamente la entrega de sospechosos de delitos de piratería consumados o intentados, dejando a un lado la posibilidad de intentar entregar aquellos sospechosos de conspiración para cometer piratería. La frustración del Acuerdo acentuó la necesidad de tratar la problemática de enjuiciamiento de los piratas.

En medio de esta crisis, se emitió un Informe del Secretario General, de 26 de julio de 2010 (S/2010/394), de conformidad con la Resolución 1918 (2010) del CSNU en el que se analizaban las posibles opciones para lograr los objetivos de enjuiciar a todo aquel

---

<sup>68</sup> Los casos de NEPHELI o del ANNY PETRAKIS.

<sup>69</sup> Art 17.1 CP: La conspiración existe cuando dos o más personas se conciertan para la ejecución de un delito y resuelven ejecutarlo. 2. La proposición existe cuando el que ha resuelto cometer un delito invita a otra u otras personas a ejecutarlo. La reforma del CP no incluyó el castigo de la conspiración para cometer un delito de piratería.

responsable de cometer un acto de piratería. Se analizaron siete posibilidades de actuación, que parten de la experiencia previa de las Naciones Unidas y de forma resumida eran las siguientes:

1. *“Aumentar la asistencia prestada por Naciones Unidas para tratar de fomentar la capacidad de los Estados de la región para llevar a cabo el enjuiciamiento y encarcelamiento de las personas responsables de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia.*
2. *Establecer un tribunal somalí que tuviese sede en el territorio de un tercer Estado de la región.*
3. *Establecer una sala especial en la jurisdicción nacional de un Estado o varios Estados de la región, sin la participación de las Naciones Unidas.*
4. *Establecer una sala especial en la jurisdicción nacional de un Estado o varios Estados de la región, contando con la participación de las Naciones Unidas.*
5. *Establecer un tribunal internacional basado en un acuerdo entre un Estado de la región y las Naciones Unidas.*
6. *Establecer un tribunal regional fundamentado en un acuerdo multilateral entre Estados de la región y las Naciones Unidas.*
7. *Establecer un tribunal internacional a través de una resolución del Consejo de Seguridad aprobada en base al Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas”.*<sup>70</sup>

Dicho informe iba haciendo mención a las diversas ventajas, inconvenientes y requisitos de cada una de estas siete posibilidades así como las cuestiones jurídicas procesales, penales y penitenciarias, políticas, económicas e internacionales que estaban en juego. Entre ellos, se pueden destacar los requisitos que ha de cumplir el Estado anfitrión para poder acoger un nuevo tribunal que cuente con el apoyo de las NU, los sujetos que debían de ser juzgados por dichos tribunales, el mandato con el que ha de contar NU para dotar de jurisdicción al nuevo tribunal nacional o internacional en cuestión, la determinación de si dicho tribunal tendría primacía sobre las jurisdicciones nacionales de aquellos Estados que ostentasen interés en enjuiciar a ciertos piratas o si sería un complemento de dichas jurisdicciones nacionales. Además, se trataban las cuestiones relativas a los límites geográficos y temporales de la jurisdicción, es decir, la determinación de la zona exacta del Océano Índico a la que se extendería la jurisdicción de ese tribunal y el momento a partir del cual dichos delitos de piratería quedarían bajo la competencia de estos tribunales, así como los acuerdos que habría que firmar con terceros Estados para el cumplimiento de penas en sus prisiones con condiciones compatibles con el respeto a los derechos humanos.

Por ende, a partir de este informe se planteaban fundamentalmente dos posibilidades. En primer lugar, una opción que ya había sido puesta en marcha a través de programas como

---

<sup>70</sup> [la cursiva es nuestra]

la UNODC y PNUD y en segunda lugar, la posibilidad de determinar un Estado anfitrión del tribunal encargado de juzgar a los piratas y en qué grado dicho Estado podría llegar a aceptar la participación internacional dentro de ese mecanismo judicial. Bien es cierto, las Naciones Unidas no son la única organización internacional que trató de abordar la problemática del enjuiciamiento de los piratas somalíes. En este sentido, se ha de hacer mención al Secretario General del Consejo de la UE que el 15 de septiembre de 2010 informó al Comité Político y de Seguridad acerca de un documento que trataba dos cuestiones: la relativa al enjuiciamiento y la del cumplimiento de las penas de prisión impuestas.

En lo relativo al enjuiciamiento, el Secretario General del Consejo, planteó cuatro posibles alternativas. En primer lugar, se planteó el ejercicio de la jurisdicción en Somalia. Es decir, se analiza la posibilidad de crear un tribunal somalí que se encargase del enjuiciamiento de los piratas. No obstante, debido a la caótica situación y la mencionada ausencia de legislación básica referente a derechos humanos, se introduce la posibilidad de establecerlo en un tercer Estado, preferiblemente dentro de la región al que se le dotaría de un marco legislativo propio así como de jueces, funcionarios y fiscales con asistencia de personal extranjero. Asimismo, se destaca como este tribunal conllevaría la inexistencia de problemas de idioma en los procesos pero a su vez, la dificultad de tener que desarrollar un marco legal íntegramente nuevo y la carencia de personal somalí experimentado para ocupar los correspondientes puestos dentro de dicho tribunal así como la complejidad de encontrar a un tercer estado en la región que pudiese acoger dicho tribunal.

En segundo lugar, se introdujo la posibilidad del ejercicio de jurisdicciones nacionales de la región distintas de la de Somalia. Esto es lo que estaba ocurriendo en el momento que se emite el informe debido a los acuerdos firmados entre la UE y Seychelles y Kenia y las negociaciones existentes para suscribir este tipo de acuerdos con otros Estados de la región. Por ejemplo, Seychelles había manifestado la posibilidad de establecer un tribunal nacional especializado en perseguir esta clase de delitos siempre y cuando las penas de prisión no se cumplieren dentro de su territorio. Esto permitiría repartir la carga del enjuiciamiento entre varios Estados, basarse en estructuras judiciales existentes pero también planteaba numerosos inconvenientes.

En tercer lugar, también cabía la posibilidad de utilizar el Tribunal de Justicia del Este de África, el Tribunal Africano de Derechos Humanos y de los Pueblos o de un tribunal regional de nueva creación. De esta forma, se repartiría la carga de enjuiciamiento entre los

Estados miembros de la Unión Africana y en caso de ser de nueva creación, se trataría de un tribunal especialmente diseñado para perseguir esta clase de delitos. Y por último, se hablaba de la posibilidad de establecer un tribunal internacional ad hoc por las Naciones Unidas, semejante al Tribunal Penal Internacional localizado en cualquier Estado o de crear un tribunal nacional con asistencia de las NU, siendo ejemplo de ello el Tribunal Especial para el Líbano o el Tribunal Especial para Sierra Leona.

En relación con la ejecución y cumplimiento de las sentencias, este informe analiza una serie de posibilidades: se plantea el cumplimiento de las sentencias dentro de aquel Estado que las dictó, el cumplimiento en un tercer Estado (refiriéndose fundamentalmente a Somalia) pero que garantizase el respeto a mínimos en materia de derechos humanos y que permitiese visitas para la vigilancia y control del modo en que se cumplen las penas, o bien, el cumplimiento en países afectados gravemente por la piratería tanto por el pabellón de los buques afectados como por la nacionalidad de la tripulaciones secuestradas así como por los lazos comerciales que existen en la región. Por tanto, se puede concluir que este informe emitido por el Secretario General del Consejo de la UE enfatiza la importancia de la participación regional siendo ésta la clave para lograr avanzar en los problemas de enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas.

No obstante, ninguna de estas soluciones ha logrado materializarse. Por ello, puede concluirse que ni el mencionado informe del Secretario General ni las diversas resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas han resultado efectivas en la práctica. En consecuencia, la respuesta adoptada frente a la piratería en Somalia ha sido principalmente la intervención militar. Prueba de ello son operaciones como Atalanta y Ocean Shield, así como el despliegue de contingentes militares por parte de países como China, Corea del Sur, Japón, Rusia o India, lo que ha permitido garantizar, en cierta medida, la seguridad de la navegación en las aguas cercanas al Cuerno de África. Sin embargo, este enfoque militar obedece, en gran parte, a los intereses estratégicos y comerciales de los Estados en la región.

De igual modo, el estudio del caso de la piratería en Somalia evidencia que, aunque muchos Estados participan en el apresamiento de presuntos piratas, también son numerosos los que renuncian a ejercer su jurisdicción penal sobre ellos. Esta renuncia suele deberse, bien a la falta de interés estratégico, o bien a la ausencia de tipificación del delito de piratería en sus ordenamientos internos. A pesar de los esfuerzos y propuestas impulsadas por organizaciones como las Naciones Unidas o la Unión Europea, persisten importantes desafíos

en la persecución efectiva de este crimen internacional. Además, surgen serias dudas sobre la posible arbitrariedad en la atribución de la competencia penal, que parece estar influida por criterios políticos más que jurídicos. Así, los tribunales competentes pueden pertenecer al Estado de nacionalidad de los piratas, al pabellón del buque atacado, a la nacionalidad de las víctimas, a Estados vecinos dispuestos a ejercer jurisdicción o incluso a cualquier otro Estado interesado, aunque éste presente un historial deficiente en materia de derechos humanos y garantías procesales. Por ende, tal y como se ha podido evidenciar aun cuando se lograra una aplicación efectiva del principio de jurisdicción universal y los Estados asumieran su obligación tanto de apresar como de enjuiciar los delitos de piratería, persistiría otro desafío fundamental: garantizar que cada Estado cumpla con los estándares procesales y respete los derechos fundamentales que deben amparar a todo individuo.

## 6. CONCLUSIONES

Tras la realización de este estudio, estamos en condiciones de responder al objetivo principal y afirmar que la comunidad internacional enfrenta numerosos retos tanto operativos como legales en la lucha contra la piratería marítima. A pesar de su limitada extensión, este trabajo ha permitido identificar tres de los más significativos, lo que nos permite llegar a las siguientes conclusiones.

**Primera.- Ausencia de una armonización normativa que permita ofrecer una lucha coordinada y eficaz contra la piratería.**

En efecto, como hemos podido comprobar, existe una gran necesidad de que los Estados adapten sus ordenamientos internos a las obligaciones asumidas en tratados internacionales de los que son parte. Particularmente, la CONVEMAR establece un marco regulador claro en materia de piratería marítima, pero su aplicación efectiva se ve obstaculizada por las disparidades existentes entre los distintos ordenamientos jurídicos nacionales. En el contexto europeo, estas discrepancias resultan evidentes, ya que son muchos los Estados que no cuentan con este delito en sus códigos penales o que, aun incluyéndolo, presentan diferencias con la regulación internacional, dando lugar a zonas grises que, en muchas ocasiones, son aprovechadas por los piratas. Asimismo, en América, el caso de Estados Unidos es especialmente relevante, dado que ni siquiera ha ratificado la CONVEMAR. Esto le permite mantener regulaciones propias sobre este delito, potencialmente en conflicto con las normas internacionales.

En España, el caso Alakrana puso en evidencia esta problemática, ya que, a pesar de tratarse claramente de un delito de piratería conforme a lo fijado en la CONVEMAR, los detenidos fueron enjuiciados por toda clase de delitos excepto el de piratería en sí mismo, debido a la falta de una regulación interna tras la entrada en vigor del Código Penal de 1995. España, a su vez, es un claro ejemplo de que, a pesar de haber finalmente introducido el delito de piratería marítima en su Código Penal, aún plantea grandes diferencias respecto a las disposiciones internacionales, al no especificar elementos clave como el lugar de comisión o el “propósito personal”, considerados esenciales en la tipificación de este delito.

La tipificación adecuada de este crimen de alcance internacional es crucial para evitar la impunidad derivada de la ausencia de un marco legal sólido. La falta de una regulación específica no solo dificulta su persecución y sanción, sino que también refuerza la sensación de inseguridad jurídica. Solo a través de una respuesta coordinada y jurídicamente sólida será posible garantizar una lucha efectiva contra la piratería y fortalecer la seguridad marítima a nivel global, evitando que los delincuentes continúen operando con un riesgo mínimo de ser detenidos y procesados.

### **Segunda.- Traslado de la piratería en alta mar a aguas soberanas de otros Estados.**

Otro de los desafíos que enfrenta la comunidad internacional es el cambio en la estrategia de los piratas, quienes han trasladado sus operaciones desde alta mar a aguas territoriales de Estados con capacidad limitada para combatir este delito. Esto se debe a que, según el Derecho Internacional, la piratería solo puede ser perseguida libremente en alta mar, mientras que en aguas soberanas la competencia recae exclusivamente en el Estado ribereño.

Este fenómeno ha convertido ciertas áreas marítimas en refugios seguros para los piratas, ya que muchos Estados costeros carecen de los recursos, la infraestructura legal o la voluntad política para combatir eficazmente la piratería. Esto supone un grave riesgo para el comercio marítimo y la seguridad de las rutas internacionales, ya que limita la posibilidad de intervención de otros Estados y organizaciones internacionales. Ante ello, se han adoptado mecanismos excepcionales como la Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de la ONU, que permitió la intervención de terceros Estados en aguas somalíes. No obstante, este tipo de soluciones son temporales y dependen de la autorización expresa de los Estados afectados, lo que a su vez, restringe su eficacia a largo plazo.

Como posible solución, se ha propuesto que ciertos espacios marítimos con altos niveles de inseguridad sean *de facto* considerados "mares fallidos", cediendo parcialmente su soberanía en favor de la justicia universal. Esta medida permitiría que cualquier Estado pudiera actuar contra los piratas en aguas territoriales de países que no pueden o no quieren hacer frente a este fenómeno, evitando que estos territorios se conviertan en zonas de impunidad. Es decir, daría lugar a un escenario en el que los Estados priorizarían la protección de la seguridad global por encima de sus intereses nacionales, garantizando así una respuesta coordinada y eficaz en beneficio de toda la comunidad internacional.

### **Tercera.- Problemas generados en torno a la aplicación del principio de justicia universal para dar respuesta a la piratería marítima.**

A pesar de que el principio de justicia universal es considerado una de las herramientas más importantes en la lucha contra la piratería, su aplicación en la práctica ha resultado limitada. Este principio faculta a cualquier Estado para enjuiciar actos de piratería sin importar dónde hayan ocurrido o la nacionalidad de los responsables. No obstante, aunque este principio es sólido en teoría, su aplicación en el caso de la piratería enfrenta numerosas dificultades prácticas. Entre ellas, los largos y costosos traslados de los detenidos y las complicaciones para cumplir con los plazos procesales, la asistencia letrada, la obtención de pruebas o la sanción de actos preparatorios. Debido a estos desafíos, muchos Estados renuncian a ejercer su jurisdicción en estos casos.

De hecho, la persecución de la piratería suele estar motivada por intereses nacionales o políticos, dejando de lado el compromiso con la justicia universal cuando entra en conflicto con la soberanía o los intereses estratégicos de otro Estado. En consecuencia, no parece haberse superado la visión realista de las relaciones internacionales, en la que cada país prioriza sus propios intereses. Además, la CONVEMAR establece únicamente un derecho a efectuar apresamientos, sin imponer una obligación, lo que permite a los Estados renunciar discrecionalmente a la lucha contra la piratería. Como resultado, en muchos casos, los piratas son simplemente desarmados y liberados, en lugar de ser enjuiciados.

Ante esta situación, organizaciones como la Unión Europea y la OTAN han tratado de plantear diversas soluciones, incluyendo la creación de un tribunal internacional especializado o tribunales regionales para el enjuiciamiento de la piratería. Sin embargo, ninguna de las soluciones propuestas ha llegado a materializarse. En este contexto, en el marco de

operaciones como la Atalanta, se firmaron acuerdos con terceros países, como Kenia y Seychelles, para la entrega y posterior enjuiciamiento de los sospechosos en dichos territorios. No obstante, aunque dichos acuerdos permitieran superar el reto jurisdiccional derivado de la negativa de los Estados a procesar a los piratas, surge un tercer reto relacionado con el respeto a las garantías procesales mínimas. A pesar de incluir cláusulas de salvaguarda para evitar la aplicación de la pena de muerte y garantizar ciertos derechos fundamentales, estos mecanismos resultaron insuficientes. Se evidenció que los sistemas judiciales de los Estados receptores carecían de la capacidad para proteger dichas garantías, lo que puso de manifiesto el deber de establecer mecanismos de verificación previos y posteriores a la entrega, con el fin de evaluar su capacidad y compromiso con el cumplimiento de los acuerdos.

En consecuencia, la superación del reto jurisdiccional no resuelve completamente el problema, y la aplicación efectiva del principio de justicia universal sigue siendo un desafío pendiente para la comunidad internacional. No solo se ha de garantizar que los Estados asuman responsabilidad en la persecución de este delito, sino que también deben establecerse garantías adecuadas para asegurar que los enjuiciamientos se lleven a cabo con pleno respeto a los derechos fundamentales y al debido proceso. A su vez, la lucha contra la piratería no puede limitarse a soluciones policiales y judiciales, sino que debe incluir estrategias políticas y de cooperación al desarrollo. Sólo mediante la estabilización de las regiones afectadas así como la creación de alternativas económicas viables se podrá reducir la dependencia de la población local en la piratería y otras formas de delincuencia.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

### 1) Obras doctrinales

#### 1.1 Libros

- Díez Sánchez, J. J., *El Derecho penal internacional: Ámbito espacial de la Ley penal*. Madrid, 1990, pp. 335-359.
- Gabaldón García, J.L., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 1999, pp 175-183.
- Glaser, S., *Introduction a l'étude du Droit international penal*, Bruselas-París, 1954 pp 7-8.
- Gimeno Sendra, V., *Derecho procesal penal*, Colex, Madrid, 1999, p. 83.
- Ollé Sesé, M., *Justicia universal para crímenes internacionales*, La Ley-Universidad Nebrija, Madrid, 2008, pp. 107-111, 355-359.
- Sepúlveda, C., *Terminología usual en las Relaciones Internacionales*, SRE, México, 2009.

#### 1.2 Capítulos de libros

- Cabrera Martín, M. “Delitos de piratería” en Ventura Puschel, A. (coord.), *Tratado de Derecho Penal Español Parte Especial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pp 735-793.
- García Arias, L., “La piratería, delito del Derecho de gentes”, en *Estudios de historia y doctrina del Derecho internacional*, Madrid, 1964, pp 362-363.
- Marín Castán, F. “La piratería como crimen internacional” (Capítulo 3). *Cuadernos de Estrategia*, 160, 2013 pp. 117-164.
- Ollé Sesé, M.. “La piratería marítima como delito transnacional”, en A. I. Pérez Cepeda (dir.), *Política criminal ante el reto de la delincuencia transnacional*, 2016, pp. 505-548.
- Rodríguez-Villasante y Prieto J.L., “Delitos contra la Comunidad Internacional” en *VIII Seminario Duque de Ahumada*, Seguridad Nacional-Seguridad Internacional, Ministerio del Interior, Madrid, 1997, pág. 56.

### 1.3 Artículos de revistas

- Lara Martínez,R. “El delito de piratería a navíos en América del Norte y el Caribe”, *Revista de investigación en Derecho, Criminología y Consultoría Jurídica*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, , No. 24, 2019, pp. 233-256.
- Oehling de los Reyes, A. , “Algunos aspectos jurídico-constitucionales con relación al abordaje de buque pirata en alta mar: función de policía de la Armada, abordaje y registro de la nave y pautas en orden a la detención de sospechosos”, en *Estudios de Deusto: Revista de Derecho Público*, 2011, pp. 133-181.
- Pena González, W. . “La piratería como delito transnacional”, *Revista CEFLegal*, 217,2019 pp. 101-130.
- Petrig A. y Geib R., “Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden”, *Oxford University Press*, 2011, pp. 140- 144.
- Rodríguez Nuñez, A. “El delito de piratería”. *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales*, Vol. 50, Ministerio de Justicia-BOE, Madrid, 1997, p. 211-262.
- Rodríguez Núñez, A., El delito de piratería. Antecedentes y reforma del Código Penal por la Ley Orgánica 5/2010. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2013, p.213-240.
- Rodríguez-Villasante y Prieto, J.L., “Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería: Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Revista española de derecho militar*, 93 junio 2009., pp. 187-222.
- SIERRA NOGUERO, E. “Régimen jurídico de la prevención y enjuiciamiento de la piratería marítima”. *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, núm. 4, 2010, págs. 44 y ss.
- Kraska, J. y Wilson, B.. Maritime Piracy in East Africa. *Journal of International Affairs*, LXII(2), 2009, pp 55-68.

## 2) Otros recursos web

- Bermejo García, R. Derecho Internacional Público. *Revista Española De Derecho Internacional*, 61(2), 2009, 533–566. <https://www.revista-redi.es/redic/article/view/1045>
- Coll, O., "El nuevo delito de piratería tras la reforma del Código Penal", *Economist & Jurist*, 2011. <https://www.economistjurist.es/articulos-juridicos-destacados/el-nuevo-delito-de-pirateria-tras-la-reforma-del-codigo-penal/>
- Corrales Elizondo, A., “Soluciones jurídicas en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar”, 2005. <http://www.asesmar.org/conferencias/temas/politicamaritimayderechomaritimo.html>
- Fernández Fadón, F. “Piratería en Somalia: 'mares fallidos'”, Documento de Trabajo núm. 10/2009, *Real Instituto Elcano*, 20 de febrero de 2009. <https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/pirateria-en-somalia-mares-fallidos-y-consideraciones-de-la-historia-maritima-dt/>
- Grafulla, D. “El régimen jurídico de la piratería en el mar”. Universidad pública de Navarra, 18 de mayo de 2022. <https://academica-e.unavarra.es/server/api/core/bitstreams/4f3bdf94-4668-4414-9334-efe01b54a92d/content>
- Ibáñez Gómez, F. “La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia”. *Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional*, 2012. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/200903.pdf>;
- Kontorovich, E., & Art, S. “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”. *Faculty Working Papers*, 38, 2010. <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/facultyworkingpapers/38>.
- Maldonado Narváez, M., “La piratería marítima y los vacíos legales para combatirla”. *Revista de Derecho Público*, junio de 2015. <http://dx.doi.org/10.15425/redepub.34.2015.10>
- Marín Cáceres, L., “Otra vez el delito de piratería marítima en torno a la reforma del Código Penal Español de 2010”. *Revista de Estudios Jurídicos* n°12/2012.

<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rej/article/view/840>

- Middleton, R.(2008). “Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars”. Briefing Paper, *AFP BP 08/02*, Londres, *Chatham House*, 2008.  
<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>
- Ministerio de Defensa, “La delgada línea entre el terrorismo y la piratería en el Océano Índico”. Documento de análisis del IEE 13/2010, noviembre de 2010.  
[https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2010/DIEEEA13-2010LineaTerrorismoPirateria.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2010/DIEEEA13-2010LineaTerrorismoPirateria.pdf)
- Oehling de los Reyes. “Los derechos del detenido en caso de apresamiento de buque pirata en alta mar”, Universidad Complutense de Madrid, 2009.  
<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap04.pdf>
- Pena, W. “La piratería como delito transnacional”. *Revista CEFLegal*, 217, 101-130, 2019. <https://doi.org/10.51302/ceflegal.2021.9949>
- Ramos Koprivitz, U., “El delito de la piratería y el principio de justicia universal”. Tesis doctoral. Universidad de Salamanca, 2013, *Gredos*.  
[https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/124202/DDPG\\_RamosKoprivitzUlisesSandal\\_Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/124202/DDPG_RamosKoprivitzUlisesSandal_Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Rivero Santana, V., “Los derechos del detenido en el ámbito de los derechos fundamentales”, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2016.  
[https://acedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/22469/4/0736275\\_00000\\_0000.pdf](https://acedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/22469/4/0736275_00000_0000.pdf)
- Rodríguez-Villasante y Prieto, J.L., “La represión del crimen internacional de piratería: una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional” , *Real Instituto Elcano*, 8 de mayo de 2009.  
<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-represion-del-crimen-internacional-de-pirateria-una-laguna-imperdonable-de-nuestro-codigo-penal-y-por-que-no-un-crimen-de-la-competencia-de-la-corte-penal-internacional-ari/>.

- Rodríguez Núñez, . A., “El delito de piratería”, *Anuario De Derecho Penal Y Ciencias Penales*, 50(1-3),1997, 211–262, Recuperado a partir de <https://revistas.mjusticia.gob.es/index.php/ADPCP/article/view/362>
- Sobrino Heredia, J. M., “El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 15, 2011, pp. 235-260. <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/10341/AD%2015%202011%20art%2011.pdf?sequence=1>
- Yacouba, C. “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar”. *Informe de la Comisión de Derecho Internacional*, 2019, pp 407-32. [https://legal.un.org/ilc/reports/2019/spanish/annex\\_c.pdf](https://legal.un.org/ilc/reports/2019/spanish/annex_c.pdf)

### 3) Legislación

- Ley Orgánica 1/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. Boletín Oficial del Estado, 1985, nº 155, de 2 de julio.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982. *Tratados y acuerdos internacionales*, 1982, nº 50.
- Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. Publicado en BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971.
- Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Publicado en «BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 1997.
- Instrumento de Ratificación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, hecho en Roma el 17 de julio de 1998. BOE núm. 126, de 27 de mayo de 2002.
- Código Penal Español de 1995. Boletín Oficial del Estado, 1995, nº 251, de 23 de octubre.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm.281 del 24 de noviembre de 1995.
- Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.«BOE» núm. 266, de 4 de noviembre de 2009.

- Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal, BOE, núm.63, de 14 de marzo de 2014.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. «BOE» núm. 152, de 23 de junio de 2010, pp 54811 a 54883.
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.Publicado en:«BOE» núm. 180, de 25/07/2014.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20/10/2011.
- Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.«BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989.
- Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio. Publicado en:«BOE» núm. 134, de 05/06/1981.
- Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia [DOUE L 301, de 12 de noviembre de 2008].
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Publicado en GACETA de 17 de Septiembre de 1882.

#### **4) Jurisprudencia**

- **Tribunal Constitucional**

- Sentencia núm. 140/2018 de 20 de diciembre de 2018 (20/12/2018) [Buscador de Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, ECLI:ES:TC:2018:140]. <https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/25823> (Última visita 12/01/2025)
- Sentencia núm 21/1997, de 20 de febrero de 1997. Fecha de última consulta: 15/01/25

- **Tribunal Supremo**

- Sentencia 122/2003, de 22 de mayo de 2003. Boletín Oficial del Estado, 2003, nº 146, de 20 de junio.

- Sentencia del Tribunal Supremo, Sección Primera, Nº 327/2003 de 25 de febrero de 2003 (25/02/2003), Ref.CENDOJ, STS 1270/2003.
- Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.<sup>a</sup>), Sentencia núm. 313/2014 de 2 de abril de 2014 (02/04/2014). Roj: STS 1347/2014 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2014:1347].  
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/c6fff0d5329d7048/20140415> (Última visita 12/01/2025)
- Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.<sup>a</sup>), Sentencia núm. 134/2016 de 24 de febrero de 2016 (24/02/2016). Roj: STS 611/2016 [CENDOJ, ECLI:ES:TS:2016:611].  
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/818617ea803f42cd/20160301> (Última visita a 12/01/2025)
- STS 1200/1998, de 9 de octubre.Fecha de última consulta: 15/01/25.
- **Audiencia Nacional**
  - Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.<sup>a</sup>) Sentencia núm. 64/2013 de 30 de octubre de 2013 (30/10/2013). Roj: SAN 4438/2013 [CENDOJ, ECLI:ES:AN:2013:448].  
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/529e775ea565d572/20131113> (Última visita a 12/01/2025)

#### 4.2 Tribunales internacionales

- International Tribunal for the Law of the Sea. The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), de 1 de julio de 1999 (01/07/1999).
- Permanent Court of International Justice. The Case of the S.S. “Lotus” (France v. Turkey), de 7 de septiembre de 1927 (07/09/1927)
- United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit, United States of America, appellant v. Ali Mohamed Ali, also known as Ahmed Ali Adan, also known as Ismail Ali, appellee, No. 12-3056, June 11, 2013 (11/06/2013)