

NUEVOS PERFILES DE LA PIRATERÍA MARINA Y NUEVOS ENFOQUES PARA COMBATIRLA

JUAN MANUEL DE FARAMIÑÁN GILBERT

CATEDRÁTICO DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO Y RELACIONES INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE JAÉN

RESUMEN

La piratería se ha convertido en la actualidad en un fenómeno emergente y de proporciones inesperadas que han puesto en evidencia la necesidad de alcanzar una regulación jurídica apropiada que permita prevenirla y perseguirla. La Comunidad internacional ha reaccionado generando operativos y acuerdos con los países afectados, entre los que cabe destacar la *Operación Atalanta* de la Unión Europea. No obstante, aún quedan muchos aspectos a mejorar para que los instrumentos jurídicos que se apliquen contra los presuntos piratas puedan ser efectivos.

Palabras clave: Piratería, Operación Atalanta, Regulación jurídica.

ABSTRACT

Piracy has become an emerging phenomenon of unexpected proportions that has highlighted the need for appropriate legal regulation to prevent and prosecute it. The international community has reacted by generating operations and agreements with affected countries, including the European Union's *Operation Atalanta*. However, there are still many aspects to be improved if the legal instruments that are applied against suspected pirates are to be effective.

Keywords: Piracy, Operation Atalanta, Legal Regulation.

1. LA PIRATERÍA, UNA REALIDAD EMERGENTE Y CONTROVERTIDA

Fuera de los tópicos que puedan acuñarse en relación con la figura de la piratería en el mar lo que, sin duda, parece estar fuera de cualquier representación antropológica es que la piratería en nuestros días se ha convertido en un fenómeno recurrente con serias implicaciones en lo que respecta a la seguridad en la navegación marina. No se trata, ahora, de analizar reminiscencias de pasadas experiencias, sino, por el contrario, de examinar con la mayor precisión jurídica el modo en el que la Comunidad internacional debe enfrentarse a este fenómeno de depredación en los mares, que acarrea consecuencias perniciosas para el tráfico marino de mercancías, y las implicaciones económicas que de este tráfico se derivan.

Cabe preguntarse cuáles son las causas que han generado la proliferación de la piratería en los siglos XX y XXI y, dentro del amplio abanico etiológico que nutre su nacimiento, cabe señalar dos motivos como los más acuciantes: por un lado, la ex-

trema pobreza¹ de ciertas áreas del planeta que condicionan la mera supervivencia y, por otro, el deterioro de la gobernanza en algunos Estados que les convierten en “Estados fallidos” sin capacidad de maniobra ni control sobre las mafias o los señores de la guerra que se enquistan en su interior.

Las reacciones de la Comunidad internacional no se han hecho esperar, no obstante, cabe reflexionar sobre la necesidad de aunar esfuerzos en una actividad común que alcance a calificar con mayor exactitud los tipos penales aplicables.

Si observamos la definición de piratería², que se ha plasmado durante la III Conferencia de Derecho del Mar de Montego Bay en 1982, podemos colegir que, dentro de límites muy precisos, se entiende por actos de piratería todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos ya sea contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos o, también, contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Teniendo en cuenta que se considera piratería todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente³. Además, se agrega que todo acto de amotinamiento debe interpretarse como un acto de piratería cuando sea perpetrado por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado⁴. Por su parte, para poder catalogar estos tipos de acciones de piratería, la Convención de Montego Bay califica como buque o aeronave pirata los destinados a cometer cualquiera de los actos a los que me he referido anteriormente llevados a cabo por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran y, también, se consideran piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos⁵.

A tales preceptos se agrega, en la citada Convención, que todo Estado⁶ pueda apresar en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o aeronave pirata, o a un buque o aeronave capturado, como consecuencia de actos de piratería, que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo, mediando, en su caso, el previo derecho de visita⁷ para comprobar la naturaleza de tales actividades. En este sentido, cabe aclarar que esta medida limita el principio general de que los buques en alta mar solo se encuentran sujetos a la autoridad y jurisdicción del Estado de su pabellón, lo que, sin duda, acrecienta las facultades de otros Estados en la persecución y captura de buques piratas; a lo que puede agregarse que, sin perjuicio del derecho de los terceros de

1 En esta línea, MACKINLAY, A.: “La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral” *Real Instituto Elcano, Madrid*, Área: Seguridad y Defensa, Documento de Trabajo 19/2010 (23/06/2010).

2 Por su parte, el Diccionario de la Real Academia Española define al pirata como “*la persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar*”, y la piratería como el “*robo o presa que hace el pirata*”.

3 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 101.

4 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 102.

5 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 103.

6 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 105.

7 Vid. Convención de Montego Bay, Derecho de visita, artículo 110.

buena fe, los tribunales del país que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse a los responsables de los actos de piratería, así como las medidas que deban tomarse respecto de los buques, aeronaves o bienes apresados. No obstante, cabe una limitación de seguridad cuando en la Convención se apunta que la mencionada autorización⁸ para realizar los apresamientos, como consecuencia de actos de piratería, solo cabe a los buques de guerra y a las aeronaves militares y otros buques o aeronaves que lleven signos inequívocos, claros e identificables de que se trata de buques o aeronaves al servicio de un gobierno y que, como tales, están autorizados para tales fines; recayendo la responsabilidad en el Estado que realice el apresamiento frente al Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave ante todo perjuicio o daño causado por la captura, cuando un buque o aeronave sean apresados por sospechas de piratería sin motivos suficientes⁹. De tal modo, estas actividades se enmarcan dentro del criterio general de que todos los Estados deberán cooperar en la medida de lo posible en la represión de la piratería en alta mar o en otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado¹⁰.

2. LA REALIDAD SE IMPONE: EL CASO SOMALÍ

Sin duda, el caso somalí ha sido uno de los factores paradigmáticos que han hecho saltar las alarmas sobre el peligro de este tipo de criminalidad en expansión¹¹ y ha sido en el marco de los organismos internacionales donde se han ido desarrollando los nuevos enfoques jurídico-políticos para combatirla. En efecto, como consecuencia del incremento de la actividad pirática en la zona del Cuerno de África, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha ido hilvanando una serie de importantes Resoluciones con el fin de clarificar las acciones que deberán tomarse en relación con estos delitos¹². Siguiendo el marco del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, se adoptan la Resolución 1814 (2008) y la Resolución 1816 (2008), en las que se insta a los Estados y a las organizaciones regionales a que tomen las medidas oportunas con el fin de proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia; teniendo en cuenta que la falta de medios del Gobierno Federal de Transición somalí le hace incapaz de interceptar a los piratas o de patrullar y asegurar las rutas marítimas internacionales frente a las costas o aguas territoriales de Somalia, volviendo a insistir en que los Estados miembros de las Naciones Unidas deberán actuar contra la piratería y el robo a mano armada bajo la custodia del citado Capítulo VII.

En las siguientes Resoluciones va más allá. Así en la Resolución 1838 (2008), en la Resolución 1846 (2008) y en la Resolución 1851 (2008)¹³, como también en la Resolución 1851 (2008) y en la Resolución 1897 (2009), se exhorta a los Estados

8 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 107.

9 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 106.

10 Ref. Convención de Montego Bay, artículo 100.

11 HERBERT-BURNS, R.: Compound piracy at Sea in the early twenty-first century: a tactical to operational level perspective on contemporary, Multiphase piratical Methodology. *Violence at sea: piracy in the age of global terrorism*. New York: Routledge, 2007. pp. 95-120.

12 Además, Naciones Unidas ha creado, ante la cuestión de la piratería frente a las costas de Somalia, el Grupo de Contacto de Naciones Unidas para la Lucha contra el Crimen y la Droga (UNODC).

13 En la Resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, trata de cubrir uno de los principales problemas que plantea la lucha contra la piratería en aguas somalíes como es la ausencia de falta de adopción de medidas contra los piratas capturados.

miembros a desplegar buques de guerra y aeronaves militares con el fin de emplear todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería, sin violar, por ello, la legalidad internacional. No obstante, se amplía la autorización para penetrar en las aguas territoriales de Somalia¹⁴ y propone coordinarse con el Gobierno Federal de Transición de Somalia para asegurar el tráfico marítimo internacional de los transportes realizados por el Programa Mundial de Alimentos (WFP) desde el puerto keniano de Mombasa hasta la capital somalí de Mogadiscio.

No debe pasar desapercibida la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA) pues, aunque tanto la Convención como su Protocolo adicional fueron firmados en el año 1988, posteriormente han sido enmendados por sus correspondientes Protocolos en 2005 a instancias de los Estados Unidos, como corolario a los atentados contra las Torres Gemelas en Nueva York y contra el Pentágono en Washington¹⁵. En ella se plantea la preocupación por la escalada mundial de los actos de terrorismo que, en todas sus formas, ponen en peligro vidas humanas inocentes, comprometen las libertades fundamentales y atentan gravemente contra la dignidad de los seres humanos para, seguidamente, asegurar que tales actos preocupan seriamente a la Comunidad internacional. Agrega, lo que resulta ilustrativo para el análisis que estamos realizando, que los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima comprometen la seguridad de personas y bienes, afectan gravemente la explotación de los servicios marítimos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la navegación marítima. De tal modo, que la Convención tipifica una serie de delitos cometidos contra un buque, aunque sin especificar el término de piratería, puesto que seguramente planeaba sobre sus redactores el incidente terrorista del buque de pasajeros *Achille Lauro* en 1985¹⁶. Se recogen y tipifican los actos de apoderarse, ilícita e intencionadamente, de un buque¹⁷, aunque, a decir verdad, tampoco en la Convención SUA ni en su Protocolo se nominalizan estos delitos como terroristas. No obstante, la referencia a esta Convención nos resulta útil en la medida en la que la Comunidad internacional tomó en cuenta los problemas de la seguridad en el tráfico marítimo, y en este sentido resulta interesante la referencia que se hace a la posibilidad de la colaboración internacional en la persecución de estos delitos. De este modo, la Convención abre la vía para que cada Estado pueda tomar las medidas necesarias con el fin de establecer su jurisdicción frente a este tipo de delitos en los que media el apoderamiento de un buque¹⁸. Por lo cual podemos colegir que en el espíritu de sus redactores estaba el conferir las capacidades oportunas para favorecer la colaboración internacional y la ayuda mutua entre los Estados firmantes. Con el fin de que la puesta en práctica del procedimiento de visita y registro no afectara los principios de respeto a la jurisdicción del Estado del pabellón ni al principio de

14 En este caso, en la Resolución 1846, amplió el plazo otorgado por la Resolución 1816 de penetrar en el mar territorial somalí.

15 Las enmiendas de 2005 al Convenio y al Protocolo SUA, buscaban establecer normas que permitiesen la inspección en alta mar de un buque extranjero por oficiales de un Estado distinto al del pabellón y, además, la ampliación de los tipos delictivos.

16 El barco de línea de pasajeros *Achille Lauro* fue secuestrado el 7 de octubre de 1985 por cuatro integrantes del Frente para la Liberación de Palestina en un confuso incidente que terminó con la vida de uno de los rehenes que fue asesinado y arrojado por la borda. No se trataba de un acto de piratería, sino de un secuestro de perfil terrorista, con el fin de exigir la liberación de 50 prisioneros palestinos encarcelados en Israel.

17 *Vid.*, Convención SUA, artículo 3 ap. 1.

18 *Vid.*, Convención SUA, artículo 6, ap. 1 y 2.

libertad de navegación se especificaron una serie de cautelas¹⁹ durante la ejecución de tales medidas y, también, la posibilidad de indemnizar por parte del Estado interviniente a favor de los perjudicados, cuando tal intervención resulte infundada o las medidas aplicadas se hayan excedido de lo razonable o hayan sido ilícitas.

Sin olvidar, tampoco, la posibilidad que ofrece la Convención de Montego Bay del derecho de persecución²⁰ que corresponde a todo Estado ribereño cuando tenga motivos fundados para creer que un buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado, pudiendo comenzar su persecución mientras el buque extranjero se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, pudiendo continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que la persecución no se haya interrumpido. Incluso en la Resolución 1897 (2009) se autoriza a realizar la persecución desde la alta mar hasta y dentro de las aguas territoriales somalíes e incluso en tierra firme, lo que podría considerarse como una persecución en caliente “a la inversa”; ante “mares fallidos” en los que el Estado ribereño se muestra incapaz de controlar sus propias aguas territoriales.

En efecto, fue a mediados del año 2008 cuando las autoridades de la Unión Europea manifestaron su preocupación por el aumento de la piratería en el entorno marítimo somalí, al que se le ha adjetivado como “el mar fallido somalí”, y se arbitraron dos importantes iniciativas legales en el marco de un modelo de “acción global”²¹. El primer paso se acometió con la puesta en marcha de la Acción Común 749 aprobada el 19 de septiembre de 2008 por la que se crea la Célula de Coordinación sobre Piratería (EU-NAVCO)²² y que se ocupó de coordinar de la manera más eficaz posible los medios navales y aéreos aportados y desplegados en las costas somalíes por los distintos Estados miembros, en cooperación con otras organizaciones internacionales implicadas en la seguridad marítima internacional²³. Tengamos presente que en el Índico, y como consecuencia de la profusión de los ataques a buques mercantes, pesqueros, embarcaciones de recreo y otros de naciones aliadas, la OTAN fue planeando las sucesivas operaciones *Allied Provider*, *Allied Protector* y *Ocean Shield*, desplegando allí los Grupos Marítimos Permanentes (*Standing NATO Maritime Groups 1 y 2*) alternativamente desplegados en el Atlántico y Mediterráneo²⁴. Meses más tarde, en noviembre de 2008,

19 Tales como no poner en riesgo la seguridad de la vida humana en la mar; velar porque las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve la dignidad humana, conforme con la legislación internacional sobre derechos humanos; realizar las visitas y registros de acuerdo con el derecho internacional aplicable; tener en cuenta la seguridad del buque y su carga; procurar que las medidas que se adopten sobre el buque y su carga sean ecológicamente razonables; asegurarse de que el capitán del buque sea notificado de la intención de realizar la visita, así como que tenga oportunidad de contactar con el propietario del buque y el Estado del pabellón a la mayor brevedad y hacer lo posible por evitar la demora o inmovilización indebida del buque.

20 Vid. artículo 111, Convención de Montego Bay, Derecho de persecución “en caliente” (*hot pursuit*).

21 BACAS FERNÁNDEZ, J. R.: “La participación europea en la lucha internacional contra la piratería en el Cuerno de África: la Operación Atalanta”. *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009. p. 149-174.

22 Que estuvo durante varios meses bajo el mando del capitán de Navío español Andrés Breijo Claúr.

23 La OTAN, la UE y la coalición de Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF), lideradas por Estados Unidos, desplegaron misiones internacionales para luchar contra la piratería. Otros países como: Rusia, China, India, Japón, Australia, Irán, Indonesia, Malasia y Arabia Saudí decidieron actuar de forma unilateral enviando medios militares aéreos y navales a la zona.

24 Vid. TREVIÑO RUIZ, J.M.: “La seguridad marítima y la piratería”, *Elcano*, ARI 51/2010 - 17/03/2010.

el Consejo de la Unión Europea aprueba otra Acción Común, la 2008/851/PESC²⁵, con el fin de generar una estrategia de sinergia con la Organización de las Naciones Unidas, apoyando lo dispuesto en las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad y con la finalidad de luchar de manera efectiva contra la piratería en las aguas somalíes, poniendo en marcha lo que denominó la *Operación Atalanta*. Al mes siguiente, en diciembre de 2008, se aprueba por parte del Consejo de la Unión Europea una Decisión complementaria, la número 918, con el fin de que la citada *Operación Atalanta* sirviese, también, para desarrollar la protección de los buques utilizados para el transporte de ayuda humanitaria hacia Somalia, dentro del Programa Mundial de Alimentos, en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) de la Unión Europea. En el primer despliegue en las costas de Somalia, realizado en octubre de 2008, dentro de la Operación *Allied Provider*, la agrupación naval aliada SNMG2 sirvió como fuerza de protección temporal para los buques que transportaban cargamentos del Programa Mundial de Alimentos. Esta responsabilidad fue transferida por la OTAN en diciembre de 2008 a los buques de la UE que participaban en la *Operación Atalanta*.

Un año más tarde, en diciembre de 2009, ante los casos de reincidencia y actos de piratería, otra vez el Consejo de la Unión Europea aprueba la Decisión 907 para ampliar temporalmente la *Operación Atalanta* durante una año más, máxime cuando se detectaban asaltos a embarcaciones de pesca que faenaban habitualmente en las costas somalíes, incrementándose los cometidos originales de la mencionada Operación con la idea de cooperar con otras Organizaciones y Estados que, también, se han implicado en la lucha contra la piratería. Como por ejemplo la *Combined Task Force 150 y 151* y la asistencia a las autoridades somalíes, dentro del complejo entramado político que afecta a Somalia, para mejorar su capacidad marítima e incentivarles en la lucha contra la piratería en sus propias costas.

En efecto, en esta línea de actuaciones contra la piratería cabe destacar que, tanto en el Cuerno de África como en la zona del Océano Índico, se establecieron dos importantes fuerzas de acción: la *Combined Task Force 150 (CFT-150)* y la *151 (CFT-151)*, destinadas a prevenir el terrorismo y los delitos en el mar, promovidas por los Estados Unidos dentro de la Coalición Multinacional. En este complejo entramado de defensa, el modelo *CFT-150* planteó, en el Golfo de Adén, establecer un área de patrulla y control relacionada con la seguridad en el mar, con el fin de gestionar espacios de protección para el tráfico marítimo en la zona. Posteriormente, como consecuencia del buen funcionamiento del sistema y de la reincidencia de la piratería a comienzos del año 2009, el Mando Central de los Estados Unidos (*US Central Command, USCENTCOM*) y su componente naval (*NAVCENT*) pusieron en marcha una nueva agrupación naval, la *CTF-151*, con el particular cometido de llevar a cabo operaciones contra la piratería en el Golfo de Adén y en el Océano Índico en las aguas costeras de Somalia²⁶.

Por su parte la OTAN desplegó, en su momento, tres fragatas pertenecientes a la fuerza naval del *Standing Naval Maritime Group-2 (SNMG-2)* y que fue tomando diversos apelativos como Operación "*Allied Provider*", para llamarse posteriormente

25 Actos adoptados en aplicación del título V del tratado UE 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, 12.11.2008, Diario Oficial de la Unión Europea L301/33.

26 La *Combined Task Force 151 (CFT-15)*, se ha dotado de buques de una veintena de Estados, no sólo norteamericanos sino también de Estados europeos y asiáticos.

“*Allied Protector*” y finalmente, en agosto de 2009, lanzarla con el nombre de Operación “*Ocean Shield*”.

3. SUS CONSECUENCIAS PARA ESPAÑA

Durante todo este periodo España²⁷ ha colaborado intensamente con las distintas acciones enmarcadas por la Unión Europea dentro de la *Operación Atalanta*²⁸ y en el marco de la actual Política Común de Seguridad y Defensa²⁹ que se establece en el Tratado de Lisboa. Además, España se ha visto lacerada en sus propios intereses por el flagelo de la piratería cuando barcos atuneros que faenaban en aquella zona del Índico fueron secuestrados. Fue el caso de los pesqueros *Playa de Bakio* en 2008 y *Alakrana* en 2009, en los que la marina española resolvió el rescate con la participación de las fragatas de la Armada *Méndez Núñez* en 2008 y *Canarias y Méndez Núñez* en 2009 y ha servido, también, de protección para el tráfico marítimo del pabellón español que navega por estos mares. La *Operación Atalanta* sigue su curso³⁰, con el buque de asalto anfibia *Galicia* junto a otros buques y aviones de pabellón español, una fragata italiana y una fragata y avión alemanes.

Téngase en cuenta que, si bien los ejemplos analizados sobre el desbordamiento de la acciones llevadas a cabo por piratas en el Golfo de Adén y las costas de Somalia junto al Cuerno de África constituyen un referente necesario para abordar este problema que atezca la seguridad marítima en pleno siglo XX, el fenómeno no se centra exclusivamente en esta zona del continente africano, más allá de su singular incidencia, sino que se ha ido extendiendo a otras partes del planeta. Zonas como el Oeste de África y el Golfo de Guinea o las aguas del Pacífico, por lo que se hace necesario definir los medios jurídicos que pueden utilizarse en su represión y su tipificación como delito internacional³¹.

27 Vid. BARRADA FERREIRÓS, A.: *Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el caso Alakrana y MARÍN CASTÁN, F.: El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español*, España ha ratificado los protocolos de 2005 relativos al Convenio y el Protocolo SUA, y ha introducido el delito de piratería en el Código Penal por la Ley Orgánica 5/2010 y también, su consideración como delito de persecución universal por la Ley Orgánica del Poder Judicial. Cabe apuntar que España ha sido pionera en materia de enjuiciamiento de piratas somalíes con ocasión del juicio sobre el caso del secuestro del pesquero *Alakrana*, con la detención de los dos presuntos piratas en aguas cercanas a la costa de Somalia, su traslado a España, los recursos de casación interpuestos contra la sentencia de la Audiencia Nacional y la sentencia resolutoria del Tribunal Supremo.

28 El Consejo de Ministros ordenó la misión mediante Acuerdo de 23 de enero de 2009, según el cual España contribuiría con la ‘*Operación Atalanta*’ con un contingente máximo integrado por una fragata, un avión de patrulla marítima, un buque de aprovisionamiento logístico y hasta 395 efectivos. Para autorizar su participación, la ministra de Defensa compareció el día 21 de enero de 2009, ante el Pleno del Congreso de los Diputados.

29 Continuada en el Tratado de Lisboa de la anterior Política Europea de Seguridad y Defensa.

30 Desde el mes de mayo de 2015, un oficial español, el contraalmirante Gómez Fernández de Córdoba, ha asumido el mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVOR), en un acto celebrado en Yibuti y presidido por el ministro de Defensa español, Pedro Morenés, junto al jefe del Estado Mayor de la Defensa, el almirante García Sánchez, a bordo del buque holandés *Johan Dewitt*. Se trata de la quinta vez que España asume el mandato de la “*Operación Atalanta*” desde que se puso en marcha en diciembre de 2008 en aguas del Cuerno de África.

31 MARÍN CASTÁN, F.: *Las respuestas legales de la comunidad internacional para la prevención y represión de la piratería*, ponencia en el Curso de Verano 2011 sobre la Seguridad Marítima y la Piratería, organizado en Cuenca por la Universidad de Castilla-La Mancha, bajo la dirección de José Luis Rodríguez-Villasante y Francisco Javier de León Villalba, y también *El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español*, Documento Marco 02/2011, IEEA, marzo de 2011.

En esta línea, la legislación española ha dado marchas y contramarchas a la hora de tipificar el delito de piratería³². En un principio, el Código Penal de 1944 (posteriormente modificado en 1963 y 1973) recogía este delito en sus artículos 138 y 139, sin embargo con la reforma de 1992 se quitó la figura de la piratería de nuestro Código Penal, por considerar que se trataba de un delito extemporáneo, sin caer en la cuenta de que la piratería se estaba convirtiendo en un fenómeno emergente, como se puso de evidencia con el secuestro de los atuneros *Playa de Bakio y Alakrana*³³. Aunque los presuntos piratas fueron apresados por miembros de la Armada española y trasladados y juzgados en España no se les pudo acusar del delito de piratería³⁴ por la laguna de nuestro Código Penal en esta materia, que hubo de subsanarse con la Ley Orgánica 5/2010 que introdujo en el Código Penal el “delito de piratería”³⁵.

4. EL PERFECCIONAMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA COMBATIR LA PIRATERÍA MARINA

En el actual desarrollo de la actividad pirática cabe preguntarse sobre su catalogación como delito internacional pues, aunque se recoge en la III Convención sobre el Derecho del Mar, se hace necesario abundar en la cuestión con el fin de delimitar aún más su tipo delictivo.

Un fenómeno tan proteico, como el auge de la piratería en la actualidad, reclama una análisis jurídico de fondo que afortunadamente en nuestro país ha sido llevado a cabo por eminentes juristas³⁶, que con rigor han desbrozado las lagunas legales a las que deben enfrentarse los operadores jurídicos a la hora de combatirlo. En esta línea, cabe resaltar el estudio que realiza Marin Castán sobre las insuficiencias de la III Convención ante la necesaria prevención de la piratería, donde apunta una serie de específicos problemas que presenta la Convención de Montego Bay en su configuración de la piratería, tales como: “*la insuficiencia de la determinación del elemento circunstancial del lugar en la definición y el ejercicio de la jurisdicción respecto del delito de piratería; la dificultad de interpretación de la expresión «propósito personal» como elemento subjetivo o intencional del tipo; la posible insuficiencia de las acciones típicas que conforman la piratería y la conveniencia de que el deber de cooperación entre los Estados para la represión de la piratería se extendiera a todos los espacios y no solo a la alta mar*”³⁷. En efecto,

32 Vid. 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*, nº 12, 2012.

33 En este sentido vid. el esclarecedor trabajo de 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”. *Elcano, ARI*, n.º 73 (2009).

34 El magistrado de la Audiencia Nacional, Baltasar Garzón, tuvo que recurrir para la acusación a la figura de otros delitos como asociación ilícita, detención ilegal, robo con violencia y uso de armas.

35 Código Penal, Capítulo V “*Delito de piratería*”, vid artículo 616 *ter.* y artículo 616 *quáter*. Resulta interesante el comentario de 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”, *Op.cit.*, cuando indica que “*destaca sobremanera el hecho de que el ámbito territorial de comisión del delito sea «en el mar», lo que supera con creces lo que establece el artículo 101 de la CONVEMAR, que solo habla de actos cometidos en «alta mar»*”.

36 Vid. MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Cuadernos de estrategia*, ISSN 1697-6924, Nº. 160, 2013 (Ejemplar dedicado a: La respuesta del derecho internacional a los problemas actuales de la seguridad global), págs. 117-164.

37 MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Op.cit.* pp. 123 y ss.

con respecto a la *insuficiencia de la determinación del elemento circunstancial de lugar*, señala que el artículo 101 de la Convención de 1982 limita el delito de piratería al ataque producido en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Indica que, a primera vista, parece que está excluyendo la posibilidad de comisión de este delito y su persecución universal, no solo en aguas interiores y territoriales de otro Estado (lo que parecería lógico al estar dichas aguas sujetas a las leyes y jurisdicción del Estado ribereño), sino también en zona económica exclusiva. Por ello, pese a que tal interpretación parece derivarse del tenor literal de los preceptos citados, en el criterio del mencionado autor, con el que coincide, resulta factible mantener otra interpretación más acorde con la verdadera intención perseguida por la Convención, en favor de la libertad de navegación, la paz y la seguridad marítima. Y ello es posible si se tiene en cuenta que la soberanía de los Estados ribereños sobre sus respectivas zonas económicas exclusivas no es absoluta, sino que está limitada a los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales y otros de contenido económico, limitando igualmente su jurisdicción a los actos relacionados con ellos (artículo 56 de la Convención); por tanto, señala que nos encontraríamos, en caso de seguirse la interpretación literal antes referida, con un importante vacío, pues ningún país, ni siquiera el ribereño, podría reprimir la piratería en la zona económica exclusiva, interpretación que por absurda debe ser rechazada³⁸. En segundo lugar, por lo que respecta a la *dificultad de interpretación de la expresión “propósito personal” como elemento subjetivo o intencional del tipo*, indica que la expresión “propósito personal” utilizada por el artículo 101 a) de la Convención añade un elemento de difícil prueba a la hora de su enjuiciamiento, no resultando tampoco sencilla la determinación de su significado. Para el autor, tal como está redactado el tipo, podrían surgir dudas sobre si cabría calificar de piratería los actos de violencia, detención o depredación cuando los mismos estuvieran inspirados en motivos ideológicos, sean políticos, sociales o religiosos. Resulta previsible que cualquier inculpado por acciones de piratería invoque motivos para sus acciones distintos del mero lucro o goce personal. Por lo que Marín Castán estima que podría sostenerse una interpretación según la cual con la expresión “propósito personal” precisamente se ha querido no solo limitar la razón de la piratería al exclusivo ánimo de lucro, sino incluir, probablemente por la gravedad de las acciones tipificadas, otros ánimos también personales que pueden mover a sus autores, como puedan ser los políticos, sociales o religiosos³⁹. Por otra parte, a todas estas reservas, Marín Castán añade la *posible insuficiencia de las acciones típicas que conforman la piratería*. Por ello especifica que en algunos documentos de las organizaciones internacionales se viene hablando, junto a la piratería, de robo a mano armada o actos de bandidaje como conceptos distintos de aquella. La diferencia esencial entre ambas figuras no parece ser otra que la de los distintos espacios marítimos en los que se cometen los actos de depredación: en alta mar, zona económica exclusiva o aguas no sometidas a la jurisdicción de Estado alguno

38 MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Op.cit.*, pp. y 123 ss, agrega que, “aun siendo conscientes de la existencia de opiniones en contra, nos parece más acorde con el espíritu del Convenio la interpretación que extiende la definición de piratería y la posibilidad de reprimirla por cualquier estado en todas las zonas económicas exclusivas.”

39 MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Op.cit.*, p. 125, siguiendo el análisis agrega que: “bien es verdad que tal interpretación podría ser criticada por la excesiva asimilación que lleva aparejada la piratería con el terrorismo, pero la realidad es que la línea divisoria que separa ambos delitos es cada vez más fina, habiendo podido llegar el momento de resultar conveniente el darles un tratamiento conjunto, dando predominio al bien jurídico primariamente protegido, la seguridad marítima”.

se trataría de piratería mientras que en aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial, la denominación sería robo a mano armada. Tal distinción es consecuencia de la propia definición de piratería, contenida en la Convención que, como hemos visto, la limita a *alta mar* o *lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado*. Por ello, el autor incide en que aun cuando resulta preferible tender a un concepto más amplio de piratería no condicionado por el espacio marítimo en el que se comete, en el momento actual la piratería por robo a mano armada tiene la virtud de dar cobertura a aquellos Estados que, aun no teniendo tipificado en sus legislaciones penales el delito de piratería –como ocurría hasta hace algunos años en España–, sí tienen tipificadas conductas concretas como el robo, las amenazas o las detenciones ilegales que pueden considerarse comprendidas en la tipificación de la piratería según el mencionado convenio⁴⁰. Finalmente, por lo que respecta a *la conveniencia de que el deber de cooperación entre los Estados para la represión de la piratería se extendiera a todos los espacios y no solo a la alta mar*, a juicio del autor que reseñamos, la capacidad de movilidad que están demostrando los piratas para trasladarse con rapidez de unos a otros espacios marítimos –o a sus bases de tierra–, aprovechando la natural permeabilidad de dichos espacios, pone en cuestión, si se pretende combatir eficazmente la piratería, la restricción contenida en el artículo 100 de la Convención de 1982. Por ello apunta, con buen criterio, que este deber de cooperación debería extenderse a todos los lugares, sean espacios marítimos o terrestres, y en esa dirección se inscriben las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. No obstante, puntualiza que cuestión distinta sería la de condicionar la capacidad de intervención directa de terceros Estados en territorio, aguas interiores o mar territorial de otro país a la previa petición o consentimiento de este. De ahí que concluye con la idea de que la definición de piratería de la Convención “es ilógicamente restrictiva”⁴¹.

En definitiva, la piratería constituye un crimen de compleja catalogación, dado que entremezcla diversos factores que generan un cierto galimatías en la medida que reúne delitos de asalto a mano armada, redes de crimen organizado, tráfico de drogas e, incluso, relaciones con grupos terroristas⁴². En este sentido, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, con sede en Viena, ha llamado la atención sobre la necesidad de establecer sistemas operativos y eficaces en la lucha contra la piratería. En efecto⁴³, en 2009 la citada Oficina elaboró un Programa puntual sobre Kenia (con el efecto amplificador de cubrir a otros países afectados en la zona, tales como las Seychelles, la Isla Mauricio, Tanzania, Maldivas y la propia

40 MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Op.cit.*, p. 126, por lo cual matiza que “*cuestión distinta es la que se refiere a la conveniencia de incluir, dentro del concepto de piratería a efectos internacionales, los actos referidos en el artículo 101 de la Convención de Jamaica cuando son realizados no por los pasajeros o tripulantes de otro buque como prevé el Convenio sino por los del mismo buque en el que estaban embarcados (...)* Sin embargo, para ello entendemos que sería necesaria una modificación del Convenio, pues con la redacción actual solo cabría considerar como piratería los actos ilícitos que cometiera el buque –o aeronave– objeto de apoderamiento respecto de otros buques o aeronaves”.

41 MARIN CASTÁN, F.: “La piratería como crimen internacional”, *Op.cit.*, p. 127, señala que “*no comprende todos los actos graves de violencia, detención o depredación en la mar, aun cuando el daño causado a las víctimas sea de igual naturaleza y de igual o incluso superior intensidad, y ello en atención a criterios tan aleatorios y, desde mi punto de vista, endeble como el espacio marítimo en el que se produzca o la intencionalidad última que persiga el autor del daño*”.

42 Vid. CASTELLÓN MORENO, J.: *La delgada línea entre el terrorismo y la piratería en el océano Índico*, Documento de Análisis n.º 13/2010, IIEE, noviembre de 2010.

43 <https://www.unodc.org/unodc/fr/piracy/index.html?ref=menuse> (consultada 19/05/2015)

Somalia) con el fin de colaborar en la gestión de salvaguardar a estos Estados contra el ataque de piratas somalíes, conforme a las reglamentaciones internacionales, el estado de derecho y el respeto a los derechos humanos. De tal manera que el Programa promociona modelos de detención y persecución de los presuntos piratas con el fin de que puedan ser detenidos en condiciones justas, reforzando modelos equilibrados de justicia penal. En esta línea, el Programa de Lucha contra la Piratería de la mencionada Oficina establece acciones de capacitación de la policía y la justicia y el establecimiento de equipos de guardacostas en los litorales de los citados Estados, modernizando, además, los Centros de Detención, con la intención de que los piratas somalíes que hayan sido reconocidos culpables del delito de piratería cometido en otros países puedan cumplir su condena en su país de origen⁴⁴. Con tal cometido, la Oficina está llevando a cabo la formación de equipos técnicos y de asistencia logística en cada una de las etapas del proceso de detención de los presuntos piratas, con el fin de alcanzar modelos de justicia eficaces. Como ha señalado la Oficina, no se trata de “no inculpar a los culpables”, sino de aplicarles correctivos jurídicos apropiados con el fin de poder reinsertarles, por lo cual, preconiza la necesidad de que los Estados regionales no retengan durante largos plazos a los detenidos de otras nacionalidades, sino que estos puedan ser remitidos a su país de origen con el fin de cumplir sus debidas penas de prisión, en condiciones en las que se tenga en cuenta la cercanía con sus familias, su propia cultura y los métodos de formación y reinserción social dentro de las cárceles; como de hecho, con claros y oscuros, ya está ocurriendo en Kenia y en Seychelles⁴⁵. De este modo se activan sistemas que permiten diferenciar a los presuntos piratas de otros delincuentes pertenecientes a mafias de tráfico de drogas o seres humanos o a grupos terroristas, pudiendo aplicar a los piratas estimados culpables las leyes contra la piratería⁴⁶.

Los Estados del Este de África han manifestado su seria preocupación por la ingente escalada de la piratería en la zona y con tal fin elaboraron un Código de Conducta firmado en Yibuti, en enero de 2009, entre numerosos países de la región⁴⁷ y la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de combatir el delito de piratería que asola sus costas bajo la idea de crear un Centro de Capacitación en Yibuti

44 La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen ya ha llevado a cabo una buena parte de este trabajo con la puesta en marcha de un Centro de Detención en Hargeisa, la capital de Somalilandia y también ha construido o remodelado las cárceles de Puntland en Somalia.

45 Este Programa de Lucha contra la Piratería, después varios años de actividad, ha logrado formar a profesionales locales en materia de justicia penal, policía, procuradores, jueces y personal penitenciario keniatá y seychellenses que han llevado a cabo numerosos procesos inculcando a más de 200 sospechosos. De tal modo, que 17 piratas reconocidos culpables que habían sido detenidos por los guardacostas seychellenses, una vez juzgados en Seychelles, fueron transferidos al Centro de Detención de Hargeisa, construido y gestionado por la Oficina en Somalilandia.

46 El Servicio para la prevención del Terrorismo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (ONUDC), que constituye una de las principales entidades de las Naciones Unidas en aportar ayuda técnica y jurídica a los Estados miembros, con el fin de luchar contra el terrorismo, el tráfico de drogas, el tráfico de armas, la trata de seres humanos y la piratería, ha llamado la atención sobre la posible relación entre los grupos piratas en la zona de Somalia y los grupos terroristas de *Al-Shabaab*.

47 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti Code of Conduct), presentado a la firma de numerosos países de la zona (Comores, Yibuti, Egipto, Eritrea, Etiopia, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mozambique, Islas Mauricio, Oman, Arabia Saudí, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudan, Emiratos árabes Unidos, Tanzania, Yemen).

para compartir información, interceptar barcos sospechosos de piratería y proteger a las gentes del mar que hayan sufrido un ataque o secuestro pirático. El paso realizado por medio de este Código ha sido sumamente importante, al punto que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se hizo eco del mismo en la Resolución 1819 (2010) en la que, apoyándose en todas las Resoluciones anteriores adoptadas en la lucha contra la piratería⁴⁸, destaca nuevamente la necesidad de resolver los problemas causados por la limitada capacidad de los sistemas judiciales de Somalia y otros Estados de la región para enjuiciar efectivamente a los presuntos piratas. Resalta que acoge con beneplácito los progresos que se están realizando para aplicar el Código de Conducta de Yibuti y exhorta a sus participantes a que lo apliquen plenamente lo antes posible. Solicita al secretario General que presente un informe sobre las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia y las correspondientes disposiciones en materia de encarcelamiento, teniendo en cuenta la labor del Grupo de Contacto, con el fin de obtener resultados sustantivos y mantenerlos. Además observa con aprecio la labor que realizan la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y otras organizaciones y donantes internacionales, en coordinación con el “Grupo de Contacto”, sobre la piratería frente a las costas de Somalia que, sin duda, ha servido para aumentar la capacidad de los sistemas judiciales y penitenciarios de Somalia, Kenia, Seychelles y otros Estados de la región a la hora de enjuiciar y encarcelar a los convictos, respetando en todo momento las normas internacionales de derechos humanos aplicables. Se resalta, también, en la mencionada Resolución, la importante labor realizada por la *Operación Atalanta* de la Unión Europea, así como por las operaciones *Allied Protector* y *Ocean Shield* de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, por la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas y por otros Estados que actúan a título individual, cooperando con el Gobierno Federal de Transición en Somalia y entre sí, para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de este Estado, haciendo comparecer ante la justicia a las personas sospechosas de piratería.

Siguiendo el ejemplo del Código de Conducta de Yibuti en 2013, en el marco de la Cumbre para la Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea, se realizó un nuevo paso con la puesta a punto del Código de Conducta de Yaundé⁴⁹ en Camerún, agrupando a numerosos Estados del África central y occidental. Esta Cumbre convocó a los jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y de la Comisión del Golfo (CGG) sobre la protección y la seguridad marítimas en el Golfo de Guinea⁵⁰. Tras intercambios fructíferos sobre el Informe de la Conferencia interministerial y sobre los proyectos de textos sometidos para su aprobación por dicha conferencia, los jefes de Estado y de Gobierno reafirmaron su adhesión a los textos

48 Las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) y 1897 (2009).

49 BOLAÑOS MARTÍNEZ, J.: “Piratería en el Golfo de Guinea: nuevo código de conducta regional para contenerla”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento Informativo*, 21/2013, 30 julio de 2013.

50 La Comisión del Golfo de Guinea, fundada en 2001 y formada por ocho países: Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, y Santo Tomé y Príncipe.

fundamentales de la CEEAC, de la CEDEAO y de la CGG sobre la buena gobernanza, la paz y la seguridad, y reiteraron su preocupación frente a las graves amenazas que plantean la piratería, el robo a mano armada y otras actividades marítimas ilícitas en el Golfo de Guinea. En esta línea se felicitaron por la adopción de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de la Estrategia Africana Integrada para los Mares y Océanos prevista hasta el año 2050 por la Unión Africana. Deseos de conjugar sus esfuerzos para definir un marco jurídico común y apropiado para la lucha contra la piratería, los robos a mano armada e incluso otras actividades ilícitas perpetradas en mar, en el ámbito marítimo de África Central y de África Occidental, los jefes de Estado y de Gobierno adoptaron el Código de Conducta de Yaundé, relativo a la prevención y represión de los actos de piratería, robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en África Central y Occidental y cuya implementación será evaluada en un plazo de tres años. También adoptaron el Memorándum de Entendimiento entre CEEAC, CEDEAO, CGG sobre la protección y seguridad en el espacio marítimo de África Central y de África Occidental. De tal modo que, siguiendo estos criterios, los jefes de Estado y de Gobierno adoptaron y firmaron la Declaración sobre la protección y seguridad en el espacio marítimo común, llamada “Declaración de Yaundé”, y solicitaron a la CEEAC, CEDEAO, y a la CGG que apliquen el mecanismo de implementación de decisiones del Memorándum de Entendimiento con el apoyo de todos los socios.

5. A MODO DE CONCLUSIONES

A tenor de lo apuntado cabe señalar que la piratería debería tratarse jurídicamente como un delito de carácter internacional, frente al cual todos los Estados tienen el derecho y el deber de combatirlo y que además deben someterse al Derecho internacional con la posibilidad de tipificarse como crimen internacional y, en la medida de su alcance actual, sujeto al principio de jurisdicción universal. A pesar de ello, no existe una normativa internacional que conmine a los Estados a elaborar en sus legislaciones nacionales el deber de combatir y procesar a los piratas que hayan sido detenidos, por lo cual nos enfrentamos a legislaciones nacionales muy variopintas e insuficientes y, en la mayoría de los casos, los piratas terminan siendo liberados. Como se ha señalado con acierto⁵¹, ante esta indefinición e incertidumbre sería oportuna la celebración de una conferencia internacional en la que se elabore una convención específica y eficaz a la hora de prevenir y perseguir a la piratería marítima.

Otro problema adicional es la línea indefinida entre una acción pirática y una acción terrorista que por momentos confunde la ejecución de las medidas aplicables, donde el concepto de “*propósito personal*” se diluye entre intereses no solo económicos, sino también políticos o religiosos.

El lugar de producción del delito de piratería sigue siendo un tema recurrente ya que la resolución 1816 (2008) distingue entre “actos de piratería” que ocurren en alta mar y “robos a mano armada” que suceden dentro de las aguas territoriales de un Estado. Por lo cual, para casos específicos como el de las aguas territoriales somalíes se ha autorizado a los navíos que operan en el área a entrar en aguas territoriales con el fin de

51 Vid. SOBRINO HEREDIA, J. M.: «La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional». *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* (2009)

perseguir a los piratas, siempre que se obtenga la autorización del Gobierno Federal de Transición (GFT) somalí. No obstante, los actos de violencia contra buques o personas y bienes a bordo de ellos, cometidos dentro de las aguas interiores y del mar territorial de un Estado o dentro de aguas archipelágicas, no tienen la consideración de piratería, y en cambio son actos de piratería cuando el robo, la detención o cualquier otro acto ilegal de violencia se producen en el resto de las aguas de carácter internacional⁵².

Estos contratiempos de carácter jurídico han promovido la necesidad de que tanto la Unión Europea, como, particularmente, los Estados Unidos, el Reino Unido, China y Canadá entre otros, hayan firmado acuerdos de cooperación con el Gobierno keniano (y también se han firmado otros acuerdos con Seychelles, con Yibuti, con Mauricio, con Tanzania y con Montenegro) con el fin de entregar a los presuntos piratas detenidos por fuerzas militares para que sean juzgados en esos países. Sin embargo, el sistema por varias razones no funciona bien, dado que en Kenia no se proporciona asistencia jurídica al acusado o en Seychelles y Yibuti solo aceptan enjuiciar a piratas que han sido apresados en sus aguas territoriales y cuando no se pueden presentar las pruebas pertinentes el presunto pirata debe ser puesto en libertad⁵³.

En esta línea resulta oportuno señalar que las definiciones de piratería que se han elaborado hasta el momento, en los instrumentos internacionales que hemos analizado, resultan insuficientes en la medida que los Estados solo pueden perseguir a los piratas en aguas internacionales y solo podrán ser juzgados por los tribunales del Estado que los capture, siempre que exista el delito de piratería en la legislación interna del país que efectúe la captura.

Sin menoscabar los importantes avances que se han realizado, sin embargo, aún queda mucho por hacer.

Fecha de recepción: 19/09/2015. Fecha de aceptación: 17/12/2015

52 Resulta muy ilustrativo el ejemplo que aporta IBÁÑEZ GÓMEZ, F.: "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", *Revista CIDOB d'afers internacionals*, n.º 99, (septiembre 2012), p. 159-177; sobre un ejemplo basado en un estudio de la aseguradora alemana Munich Re, que permite escudriñar las consecuencias legales que puede tener un acto de piratería para los distintos actores que intervienen cuando un barco es secuestrado por piratas.

53 Para mayor información en este sentido, *Vid.* IBÁÑEZ GÓMEZ, F.: "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", *Op. Cit.*