

Indagando en la definición de piratería marítima y su regulación

*Researching in definition of
maritime piracy*

*Alejandro Villanueva Turnes**

* Doctorando en Derecho en la Universidad de Santiago de Compostela.
Licenciado en Derecho con la especialidad de Derecho Público por la misma
Universidad.

Correo electrónico: alexvitur@gmail.com

Resumen

En el presente estudio se intenta conocer el fondo de la definición que existe de piratería marítima, analizando los aspectos más relevantes de la misma y las opiniones doctrinales que existen al respecto. Al mismo tiempo se hablará en general de su regulación tanto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, como en el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, haciendo una mención particular a su regulación en el ámbito español, debido a que hace no mucho este Estado ha sufrido este tipo de actividades. A lo largo de la investigación se concluirá con la necesidad básica que consiste en actualizar la definición y normativa referente a la piratería al tratarse de un problema que aún sigue existiendo.

Palabras clave: Piratería marítima, Unclos, SUA, Código Penal Español.

Abstract

The main objective of this research is to try to understand the root of the actual maritime piracy's definition, this research will analyze the actual most relevant aspects and doctrinal opinions. At the same time it will discuss about its regulation in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 and in the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime, followed by a special mention about the Spanish regulation, because this country have suffered not so long ago this kind of activities. In the course of the investigation it will be concluded that there is a need of an update of the maritime piracy definition and their rules, as the piracy is still a real threat nowadays.

Keywords: Maritime piracy, Unclos, SUA, the Spanish Penal Code.

Introducción

Cuando se habla de piratería marítima, suele pensarse en algo de épocas pasadas, y en cierta forma esto es así. Hay que tener presente que la piratería tiene un origen bastante antiguo, tal y como señala Corrales (2006: 2), probablemente sea tan antigua como el marino o cuanto menos desde la existencia de embarcaciones de una entidad considerable. Sin embargo, a pesar de la trayectoria histórica que tiene este tipo de actividad, no por ello ha de pensarse que en la actualidad está extinguida y no hay manifestaciones de la misma. La piratería no es un problema del pasado.

Atendiendo a lo establecido por el Parlamento Europeo, en el año 2011, una fecha que no dista tanto de la actual, un total de veintiocho barcos fueron interceptados, cuatrocientos setenta tripulantes secuestrados y un total de quince de ellos murieron asesinados debido a la piratería en la costa somalí (Parlamento Europeo 14/05/2012). Bien es cierto que del año 2011 al pasado año 2014, este tipo de actividades se ha visto reducida de manera considerable (IBM, 1 Enero-31 Marzo 2014), pero aun así no deben caer en el olvido, puesto que caer en el olvido y permitir dichas actividades, por mínimas que sean, sin intentar ponerles remedio, supondría dejar a la intemperie a todos aquellos que se adentren en el mar. No debe olvidarse que la piratería marítima afecta a las principales rutas de navegación y supone poner en peligro las vidas de marineros y marinos mercantes que pueden proceder de cualquier lugar del mundo, siendo una parte de ellos secuestrados por los piratas, los cuales piden y reciben rescates que se cifran en cantidades millonarias (Interpol 2012).

Concretamente entre el año 2005 y 2012 se pagaron entre US\$339 millones y US\$413 millones para el rescate de barcos secuestrados frente a las costas de Somalia y el Cuerno de África. Además se considera que la piratería marítima cuesta a la economía mundial alrededor de US\$18 billones (The World Bank 01/11/2013).

1. Regulación Internacional

La regulación de la piratería puede encontrarse en su gran mayoría dentro de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982¹ (cuyas siglas inglesas se corresponden con Unclos). Dentro de esta Convención, los artículos referidos a la piratería se encuadran en la Sección I de la Parte VII.

La definición de piratería aparece en el artículo 101, que establece literalmente:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

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

¹ Hay que tener presente que las negociaciones de esta normativa comenzaron en los años setenta, justo en el momento en el cual la Comunidad Internacional entendía la necesidad de revisar la regulación relativa al Derecho del Mar clásico. Concretamente, la Asamblea General de las Naciones Unidas va a aprobar la Resolución 2750 por la que se daba inicio a la III Conferencia sobre derecho del Mar, que se desarrolló en once períodos de sesiones y cuyas negociaciones duraron diez años teniendo como resultado que se adoptara la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se hace en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

La precisión con la que se establecen los elementos necesarios para que un acto sea categorizado como acto de piratería, ha provocado que se hable de una problemática en relación con la definición, ya que al igual que todo va evolucionando, los actos de piratería no podrían quedar atrás, siendo necesario adaptar la definición a los nuevos modelos que han ido surgiendo en esta actividad.

Si nos centramos en la definición que se establece en la Convención de las Naciones Unidas, encontramos una serie de elementos fundamentales (Marín, 2012: 2) que se analizarán en detalle en lo que sigue.

En primer lugar, el primero de estos elementos del artículo 101 es doble. Se habla de actos ilegales de violencia o de detención o de todo acto de depredación cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque o aeronave privada y dirigidos contra otro buque o aeronave, así como contra las personas o bienes que se encuentren en ellos. Esto sirve no sólo para conocer qué actividades entran dentro de los actos de piratería, sino que también sirve para observar que, por la forma en la que se redacta el precepto, parece que nos encontramos con una necesidad de concurrencia de dos embarcaciones. Esta necesidad de que existan dos buques coarta muchas posibilidades de considerar actos de piratería a aquellas actuaciones que se producen en el propio buque, como por ejemplo sucedería con los amotinamientos².

Por otro lado, si se analiza con detenimiento estas palabras de Unclos, nos encontramos con otra necesidad implícita, y es que el buque que actúa como sujeto activo de la acción que se describe, tiene que ser una embarcación de carácter privado, por lo que no se van a incluir a los buques de guerra ni a los pertenecientes al Estado. Esto tiene una excepción, tal y como apunta el artículo 102³ del mismo cuerpo normativo, consistente

² A este respecto, es imperativo señalar la existencia de autores como Rodríguez-Villasante (2011: 118-119), quien considera que el amotinamiento de la tripulación de un buque sería una cuestión de orden interno de dicho buque y no un delito de piratería.

³ Artículo 102: Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101, perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

en el caso de un buque que no tenga carácter privado pero en el cual la tripulación se hubiese amotinado y empleasen las embarcaciones para llevar a cabo acciones piratas⁴. No obstante, en este supuesto, tal y como señala algún autor, podría darse una responsabilidad por parte del Estado (Jorge, 2009: 335).

En este punto es necesario realizar un inciso, debido a que la inmunidad que tienen las embarcaciones públicas es un tema candente que preocupa a un sector doctrinal que tiene en cuenta que se han producido actos de piratería llevados a cabo por dichas embarcaciones. Este sector doctrinal, en el cual destaca la presencia de Sobrino (2009a: 114), se plantea la necesidad de hacer una revisión al artículo 103 de la Convención que define los buques piratas de la siguiente manera:

Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

Un segundo elemento que destaca por su importancia en la definición de piratería y que debemos tener en cuenta, es el que se ha denominado “propósito personal”. Hay que tener presente que el considerar que este propósito se corresponde meramente con el *animus furandi* (Moreno 2013: 85) sería un claro error, ya que se trata de un concepto que abarca mucho más que la intención de obtener una utilidad o beneficio económico, aunque este siga siendo el objetivo principal que tienen los piratas. Dentro del propósito personal hay que añadir la intención de herir, dañar, secuestrar o destruir únicamente por razones de venganza personal o de odio, sin tener en cuenta el punto de vista económico (Rodríguez-Villasante, 2011: 121).

⁴ Esta situación podría llevar a considerar el amotinamiento como una causa indirecta de piratería.

Ahora bien, una vez señalado esto y la interpretación amplia que debe hacerse de este propósito personal, ¿qué ocurre cuando se tiene una motivación de tipo religiosa, política o simplemente la acción se realiza bajo otra causa como por ejemplo para llevar a cabo una protesta? ¿Este tipo de motivaciones podría formar parte del propósito personal en el sentido amplio al que acaba de hacerse mención? Va a haber ocasiones en las cuales no es fácil hacer una diferenciación entre una de estas motivaciones y una motivación personal o privada, y la cosa se complica mucho más si nos encontrásemos en una situación que tiene un doble propósito, piénsese en un suceso en el cual existe un propósito religioso y al mismo tiempo una venganza personal. En estos actos, en los que hay una motivación de este tipo, no debe entenderse que existe delito de piratería, siendo necesario centrarse en la amplitud que se le ha dado al concepto de propósito personal⁵ sin ampliarlo más. Ello debería ser así con independencia de que se trate de un supuesto de doble motivación, sopesándose en esta situación cuál es el objetivo principal que se tiene en la situación específica, y si no es uno de los que entra en el propósito personal, deberá tenerse en consideración otros tipos delictivos distintos al de piratería, como pueden ser el de terrorismo o el de rebelión, dependiendo del caso en concreto de que se trate.

No obstante, si atendemos a lo señalado por el profesor Jorge Urbina (2009: 332-334), será necesario centrarse en la motivación que se tiene en el momento en que se realiza la acción, y no en la finalidad última pretendida. Al hablar de estos requisitos, resulta difícil olvidarse del suceso que tuvo lugar el 7 de octubre de 1985, cuando se produjo el secuestro del Achille Lauro por parte del Frente de Liberación Palestina, secuestro que no fue considerado como piratería aunque casi todas las naciones afectadas consideraban que sí se trataba de un acto de piratería internacional (Genskowsky, 1997: 126-127). No fue considerado del tal modo por existir unas motivaciones políticas por parte de los asaltantes y por el hecho de ser los mismos pasajeros del barco los que llevaron a cabo

⁵ Podríamos decir que el propósito personal en relación con la piratería es aquella motivación privada o personal de tipo económico, vengativo o de odio en la que se fundamenta la realización de actividades que pueden ser categorizadas de piratas. Ningún otro tipo de motivación podrá ser considerado como propósito personal.

las acciones, lo que hacía que tuviese consideración de amotinamiento al faltar el requisito de la existencia de dos embarcaciones del que hablamos en el primer elemento básico de la definición de piratería (Ibáñez, 2012: 164).

El tercer punto clave de la definición transcrita con anterioridad es probablemente el más relevante de los que se han ido analizando. Este corresponde al lugar de comisión de las actividades. Sin embargo, existen opiniones contrarias a considerar el lugar de realización de la actividad como el elemento esencial en la definición de la piratería. La Oficina Marítima Internacional (siglas inglesas IMB), considera que debería ser la conducta y no el lugar de comisión lo que determine la calificación de la misma. Tal y como queda de manifiesto y ha señalado algún autor (Elizalde, 2012: 108), la definición realizada por la Oficina Marítima Internacional se abstiene de hacer mención alguna al lugar en el que se comete el acto. Concretamente la definición reza del siguiente modo: “acto de embarque o intento de abordar un buque con la intención aparente de cometer un robo o cualquier otro delito, y con la intención aparente o la capacidad de usar la fuerza en la comisión de ese acto”.

No obstante, y teniendo presente el artículo 101 Unclos, en el primer sub-apartado del primer apartado del precepto se establece de forma clara que estos actos tienen lugar en Alta Mar, y en el segundo sub-apartado del mismo apartado se habla también de los lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado⁶. Éste es uno de los aspectos que ha ido cambiando a lo largo de los años. En el presente, se están produciendo actos de piratería en aguas territoriales de Estados, por lo que, atendiendo a la definición que se nos proporciona en la Convención, no es posible que se considere piratería desde un punto de vista internacional, sino que por el contrario se tendrían que considerar como robo a mano armada (Jiménez, 2008: 4).

⁶ Esto podría considerarse como algo innecesario si tenemos en cuenta el hecho de que en Alta Mar no existe jurisdicción de ningún Estado, por lo que bastaría simplemente con señalar que se daría en zonas no sujetas a jurisdicción de un Estado. El propio artículo 87 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 establece que en Alta Mar se atenderá a la propia Convención y a las normas de derecho internacional.

En atención a lo que acaba de decirse, puede hacerse una reflexión, siendo esta que no existen diferencias materiales entre la piratería y robo a mano armada salvo por el lugar en el que estos actos se cometen (Regueiro, 2011: 206), de tal manera que tenemos dos hechos que consisten en la misma conducta pero que se categorizan de forma diferente si se cometen en uno u otro sitio creando así cierta inseguridad jurídica y siendo lo ideal que una conducta fuese catalogada como un delito u otro con independencia del lugar de comisión.

Una vez realizada esta reflexión, cabe preguntarse: ¿qué sucede con la Zona Económica Exclusiva?

Por un lado, al hacer referencia a la Zona Económica Exclusiva, es evidente que se está tratando con una zona excluida de la soberanía estatal. Aun así, los propios Estados poseen ciertas competencias dentro de ella. Para responder a esta duda, es necesario prestar una especial atención a toda la Convención de las Naciones Unidas de 1982, de tal manera que si nos centramos en el artículo 58.2, este dice:

Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

Con base a este precepto, sería perfectamente válida la existencia de piratería en la Zona Económica Exclusiva, a pesar de que en el artículo 101 no se hable de ella. Siguiendo a Marín (2008: 192), éste considera que esto es así no sólo con base al artículo 58.2, sino también poniendo atención al 58.1⁷ que reconoce el principio de navegación a todos los Estados sobre la Zona Económica Exclusiva.

⁷ Artículo 58.1: En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

Visto todo esto, queda patente que una de las modificaciones que sería necesario realizar en la definición de piratería que se acaba de examinar, sería posiblemente lo relativo al lugar de comisión. Si se modifica esta definición de piratería y por tanto se omitiese el lugar en el que se realiza como elemento característico de su definición, podría llegar a pensarse que se produce una merma de soberanía en el Estado sobre sus respectivas aguas, ya que otros buques podrían entrar en ellas en una persecución de los piratas, mas esto no es así. La modificación que se pretende es únicamente para la actualización de la definición, de tal manera que se necesitaría una autorización para navegar por las aguas territoriales de un Estado. Asimismo, se permitiría la captura de las embarcaciones piratas que han cometido los actos de piratería fuera de Alta Mar, ya que una vez que saliesen de esa zona de protección que les brinda la actual definición, podrían ser perseguidos por tal delito. Esta modificación a la definición a que se hace referencia, también serviría como una forma de suplir lagunas dentro de los ordenamientos jurídicos internos, ya que si en las aguas territoriales de un Estado se cometiesen actos de piratería y dicho Estado no tuviese regulado este delito, no podría actuar para perseguirlo, cosa que se podría hacer con la modificación de la definición (Jorge, 2011: 41-42).

Una vez analizados someramente estos elementos fundamentales que definen el concepto de piratería en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, es igualmente interesante hacer una breve reflexión acerca de la condena que realiza el artículo 101 c) en relación con la incitación a la piratería y la facilitación intencional de la misma. En este precepto surge un problema, y es que el mismo no define qué se entiende por incitación ni por facilitación. Este artículo permite una interpretación muy amplia de las actividades que podrían ser condenadas por entenderse incluidas en el precepto⁸.

⁸ No cabe duda de que tanto la organización de actividades con fines piratas y la financiación de las mismas entrarían dentro de este supuesto, pero al margen de estas, hay actividades muy ambiguas que dependerán de la interpretación que se le dé.

Ahora bien, fuera de la regulación ofrecida por la Convención de Naciones Unidas, es importante hacer mención al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA) y su Protocolo Adicional de 2005. A priori, el hacer referencia a este Convenio en un tema de piratería, puede resultar extraño ya que ni el Convenio ni su Protocolo hacen referencia específica a la piratería y se centran en lo que serían actos terroristas. No obstante, a simple vista podríamos considerar que existe una cierta semejanza entre el Convenio SUA y Unclos, ya que el primero establece en su artículo 8 un deber de cooperación de los Estados en relación con los delitos que se recogen en el Convenio, algo que resulta claramente similar a lo establecido en el segundo, que prevé la cooperación de los Estados para la represión de la piratería en su artículo 100. Podría considerarse que el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima completa ciertas deficiencias que tenía el Convenio de las Naciones Unidas, en el sentido de que a pesar de no hacer mención expresa al delito de piratería, hay ciertos actos que podrían entrar en el mismo. Esto sucede en el artículo 3 del SUA que dice:

1. Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente:
 - a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o
 - b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o
 - c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o
 - d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o

- e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o
 - f) difunda información a sabiendas esa persona de que es falsa, poniendo en peligro la navegación segura de un buque.
2. También comete delito toda persona que amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los párrafos 1 b), 1 c) y 1 e), si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.

Atendiendo a autores como Ibáñez (2012: 164-165), el apartado a) de este artículo 3 podría constituir tanto un delito en el sentido del Convenio SUA, como un delito de piratería. No obstante, hay que tener siempre presente lo señalado por López y Fernández (2009: 104), quienes advierten que “el Convenio SUA no resulta de aplicación a los actos de piratería cometidos en la navegación marítima que ha de desarrollarse íntegramente dentro de los límites del mar territorial de un único Estado, siendo éste, como titular de la soberanía y exclusiva jurisdicción sobre ese espacio al amparo del artículo 2 del Convenio Unclos, el único que resultaría competente para reprender tales actos de piratería”.

Una vez que se ha hablado de los dos grandes instrumentos sobre el tema a nivel internacional, es conveniente resaltar que la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar establece tres posibles acciones que pueden llevar a cabo los distintos Estados en relación con la piratería, dos de las cuales se encuentran en íntima relación con el Convenio SUA tal y como se indicará a continuación. La primera de estas acciones aparece en el recientemente mencionado artículo 100, el primero referido a este tema, el cual lleva por rúbrica “deber de cooperar en la represión de la piratería”, y que dice:

Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Este precepto es claro, estableciendo un deber genérico de cooperación que es similar al que se estableció en el artículo 8 del SUA, para los delitos que se recogían en él.

Si atendemos al artículo 105 Unclos, nos encontramos con la segunda de las acciones a las que hacíamos referencia. Este artículo autoriza el apresamiento de buques piratas o embarcaciones que hayan sido tomadas por piratas en Alta Mar, concretamente dice:

Todo Estado puede apresar, en la 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. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Este precepto no es original de la Convención, sino que es prácticamente coincidente con el artículo 19 de la Convención sobre Alta Mar de 1958.

Puede considerarse que el artículo 105 establece una jurisdicción universal absoluta en relación con este tipo de delitos. Esto no ocurre, sin embargo, en los hechos contenidos en el artículo 3 del Convenio SUA, en el cual, atendiendo al artículo 6, se exigirían ciertos nexos con el Estado que tiene intención de enjuiciar. En el caso que se está tratando, el artículo 105, puede decirse que los buques han perdido los beneficios que derivan del pabellón de su bandera⁹, por lo que los apresadores podrán decidir las penas por la comisión de los actos de

⁹ A esta situación se refiere el magistrado del Tribunal Supremo Corrales (2006: 13) diciendo que el buque en cuestión se encuentra al margen de la teoría de la “ficción de extraterritorialidad”.

piratería (Rodríguez-Villasante, 2011: 123-124). Lo cierto es que existe un acuerdo doctrinal en autorizar al Estado captor a enjuiciar en los Tribunales que le son propios aquellas conductas que se llevan a cabo en una zona que se encuentra fuera de la soberanía estatal, existiendo una cierta excepción en otorgar la competencia al Estado del cual el buque es nacional y respecto de la nacionalidad de las víctimas. No obstante, y ante toda lógica, esto sólo será posible en el caso de que el Estado que realiza el apresamiento tenga regulado el delito de piratería, ya que es éste el que se va a enjuiciar, y aquí encontramos un gran problema, y es que no todos los Estados tienen dicha regulación, y la Convención de las Naciones Unidas no establece ninguna obligación para los Estados de regular dicha actividad (Marín, 2012: 5). La solución que se establece en estos casos es reconducir el delito de piratería a uno que sí esté regulado en la legislación interna del país de que se trate, lo cual es una solución factible, pero no es la ideal, ya que las consecuencias pueden ser muy variables de unos delitos a otros.

De ello puede decirse que a la hora de enjuiciar el delito de piratería, hay que tener en consideración que se trata de un asunto global y no particular, y sin ninguna duda siempre deberá existir un respeto ineludible a los derechos humanos, tanto a la hora de perseguir estos delitos, como en la captura y la detención debiéndose seguir de forma taxativa lo establecido en la Ley (Vicente, 2013: 21).

Finalmente, la tercera acción la encontraremos en el artículo 110, el cual habla del derecho de visita de la siguiente manera:

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:
 - a) Se dedica a la piratería;
 - b) Se dedica a la trata de esclavos;

- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
 - d) No tiene nacionalidad; o
 - e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.
2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.
 3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.
 4. Estas disposiciones se aplicarán, mutatis mutandis, a las aeronaves militares.
 5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

En atención a este artículo y siguiendo a Jiménez (2008: 3), resulta “indiferente que la inspección y el apresamiento se den antes (ex ante facto) o después (ex post facto) de un acto de piratería. Lo que cuenta es la prueba de la actividad ilícita del buque en cuestión”.

Una vez señalados estos instrumentos internacionales como básicos en el ámbito de la piratería, y como punto final a este apartado, es necesario indicar que un importante sector doctrinal (Sobrino, 2009b: 2) considera que es necesaria la realización de una revisión y actualización de la normativa existente, ya que ésta no resulta suficientemente adecuada a la situación que se está viviendo en la actualidad en distintos lugares, en atención a los cuales, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha tenido que hacer frente mediante Resoluciones específicas.

También se pone de manifiesto que es necesaria una revisión del concepto de piratería para adaptarla a los nuevos tiempos. Un claro ejemplo de esto es la posición que sostiene Martínez (2009: 234), quien considera que atendiendo a las relaciones internacionales actuales, el concepto de piratería podría ampliarse quedando de tal manera que “comete piratería quien en el mar, desde tierra o aire, realiza cualquier acto de violencia, amenaza de violencia, depredación, detención o cualquier otra forma de intimidación, contra las plataformas, los buques, su carga, personal a bordo, o sus bienes”. Así, una parte de la doctrina incide en la creación de un nuevo instrumento para tratar el tema de la piratería, lo cual supondría carecer de solución a un corto plazo, por lo que algún autor ha propuesto una revisión de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Rodríguez-Villasante, 2011: 141-142), con el fin de lograr una regulación que se adapte a la nueva situación, lo cual llevaría menos tiempo que la elaboración de un instrumento desde cero.

Por otra parte, también se ha sugerido la celebración de acuerdos regionales. Dichos acuerdos tendrían la finalidad de considerar como aguas internacionales las aguas interiores de los Estados para los casos de piratería, de tal forma que hubiese un mayor margen de actuación y persecución¹⁰.

Regulación en España

Como ya se adelantó, uno de los puntos a examinar en este trabajo es la regulación española. Esto tiene una explicación bastante sencilla, y es que España es uno de los países que ha sufrido no hace mucho una actividad de este tipo en una de sus embarcaciones, lo cual fue el detonante de la regulación que se estableció en el año 2010 en este país con relación a la piratería.

¹⁰ Esta es la posición que adopta Sobrino (2009a: 124 -125) tras considerar que la creación del nuevo instrumento no daría una solución al problema actual, sino que se trataría de una solución futura.

Lo primero que es necesario señalar es que la regulación de la piratería como delito tipificado en el Código Penal, no siempre ha estado presente en el ordenamiento jurídico español.

Ha de advertirse que la piratería ha sido regulada por parte del Código Penal de la Marina de Guerra de 1944 en sus artículos 138 y 139, del que derivaría posteriormente la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante que trataba este delito en su artículo 9. Por su parte, el Código de Justicia Militar de 1945, en su artículo 9.2, permitía a la justicia militar conocer de estos actos con independencia de la nacionalidad que tuvieran los acusados, siguiendo este precepto con la línea que había marcado la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1840. Con todo, en los años noventa, hubo un momento en el que no se hallaba rastro de la piratería en el ordenamiento jurídico español, dado que el Código Penal de 1995 no la recogía en su texto, al igual que sucedía con el Código Penal Militar. A ello había que sumarle la derogación de la Ley Disciplinaria de la Marina Mercante que fue sustituida por la Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992, que tampoco hacía ninguna mención a la piratería. Esta omisión de la regulación de la piratería resultaba claramente incomprensible a la vez que contradictoria con lo dispuesto en el artículo 23.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, artículo que disponía:

Igualmente será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley penal española, como alguno de los siguientes delitos:

- a. Genocidio.
- b. Terrorismo.
- c. Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.
- d. Falsificación de moneda extranjera.
- e. Los delitos relativos a la prostitución y los de corrupción de menores o incapaces.
- f. Tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes.
- g. Tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores.

- h. Los relativos a la mutilación genital femenina, siempre que los responsables se encuentren en España.
- i. Y cualquier otro que, según los tratados o convenios internacionales, deba ser perseguido en España.

Por lo tanto, este precepto sí trataba en su letra “c)” la piratería, lo cual hacía inconcebible la falta de regulación en el resto de instrumentos¹¹.

Dicho esto, es necesario comentar que la recuperación del delito de piratería en el Código Penal se produce a partir de un importante suceso, el cual es el secuestro del atunero Alakrana. Esta inclusión se hace efectiva mediante la modificación que efectúa la Ley Orgánica 5/2010, la cual en su Exposición de motivos hace mención a la imperante necesidad de incluir este tipo delictivo en el ordenamiento jurídico penal estableciendo con el fin de dar “respuesta a la problemática de los eventuales actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y aérea, y se conforma recogiendo los postulados del Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982 sobre el Derecho del Mar y de la Convención sobre la navegación marítima firmado en Roma el 10 de marzo de 1988”¹².

La Ley Orgánica 5/2010 creó un nuevo Capítulo dentro del Título XXIV correspondiente a los delitos contra la Comunidad Internacional,

¹¹ En este punto debe recordarse que en la actualidad, tras la reforma efectuada por la Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. Dicha reforma cambia al apartado d) la mención a la piratería haciéndolo en el siguiente término: 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.

¹² Esta motivación ha sido criticada por Marín (2012: 9-10), quien señala que las actividades de piratería no tenían nada de eventual, tal y como se dice en la Exposición de motivos, sino que era algo sistemático. Asimismo señala que la inclusión del término eventual, da la sensación de que en el momento en el cual no se produzcan estas actividades, se eliminara el delito correspondiente a las mismas. En este sentido, mi concordancia con Marín Cáceres es absoluta, ya que sería como decir que por el hecho de no cometerse ningún delito de terrorismo durante una temporada, dicho delito debería desaparecer, dejando una laguna en el ordenamiento que se supliría cuando se volviesen a dar.

concretamente el Capítulo V, en el que se incorporan dos artículos: el art. 616 *ter* y 616 *quáter*. El artículo 616 *ter* dice:

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 años. En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.

Lo característico de este primer precepto que trata la piratería, es la falta de concordancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, ya que si analizamos de principio a final lo establecido en el 616 *ter*, nos encontramos que, en primer lugar, falta la conducta de la detención que sí aparece en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. En segundo lugar, no se especifica en qué zona se va a considerar que existe piratería, por lo que para España, se produzca donde se produzca, será siempre un delito de piratería (Marín, 2012: 10). Cabe recordar que la Convención hablaba de forma específica de Alta Mar o zona no sujeta a jurisdicción de un Estado, a las cuales habíamos añadido la Zona Económica Exclusiva debido al artículo 58.2 de la misma Convención. Finalmente, en tercer y último lugar, nos encontramos con una de las discrepancias más llamativas respecto de la Convención, y es que en el Código Penal español no se hace referencia al propósito personal, este propósito que, tal y como se dijo en su momento, era tan necesario para su diferenciación de otro tipo de delitos.

El segundo artículo que se incorpora al nuevo Capítulo V del Título XXIV, es el 616 *quáter*, que dice:

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.

Respecto de este segundo artículo, la mayor crítica que se le ha hecho (Marín, 2012: 12-13) es que se trata de un artículo superfluo, puesto que las acciones que se establecen en él ya estaban recogidas en el Código Penal español en los artículos 556, 550 y 554, que se corresponden con los delitos de resistencia, desobediencia o atentado contra la autoridad o sus agentes. Dicho en otras palabras, este precepto es innecesario porque las conductas ya aparecen reguladas a través de otros delitos genéricos.

Conclusiones

Una vez finalizado el presente estudio, puede concluirse diciendo que los actos de piratería son un tipo de delito que está presente en el día de hoy en distintos lugares del mundo, no debiendo tomarse dichos actos como algo sin importancia.

Sin lugar a dudas, para lograr una erradicación de estas actividades es imprescindible que se produzca una revisión de la normativa internacional existente, y de ser necesario, revisarla hasta el punto de crear una nueva normativa que se adapte a las necesidades actuales. Sin embargo, un punto clave para lograr la supresión de las actividades piratas, son los propios Estados. Es esencial que todos los Estados contengan una regulación de estas actividades en su ordenamiento jurídico, para evitar resquicios legales de los cuales los piratas puedan agarrarse y verse impunes de sus delitos.

Una buena normativa, que se adapte a los tiempos que corren, una regulación interna de cada Estado de este tipo de actividades y una cooperación entre los propios Estados, son las claves que pueden lograr la represión eficaz de la piratería marítima.

Bibliografía

- Corrales Elizondo, Agustín. (2010). “Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar”. En: *Conferencia de Política marítima y derecho marítimo*, Fundación Asemar de estudios del mar. Recuperado de: <http://www.asesmar.org/conferencias/temas/politicamaritimayderechomaritimo.htm>. En: octubre-2-2014.
- Elizalde Monteagudo, Pedro Alfonso. (2012). *La incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo*. Tesis Doctoral de la Carrera de Derecho, Facultad de la Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Genskowsky Moggia, Maximiliano. (1997). “El delito internacional de piratería”. En: *Revista de marina* vol. 114. Recuperado de: <http://revistamarina.cl/revistas/1997/2/indice.htm>.
- Ibáñez Gómez, Fernando. (2012). “Obstáculos legales para la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”. En: *Revista CIDOB d'afers internacionals* nº 99. Barcelona: Centre for international affairs.
- Interpol. *Piratería marítima*. Recuperado de: <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Piratería-marítima/Piratería-marítima>.
- Jiménez Piernas, Carlos Bartolomé. (2008). “Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis desde el derecho internacional”. En: *Análisis del Real Instituto* N° 168. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Jorge Urbina, Julio. (2009). “La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar”. En: *La gobernanza de los mares y océanos. Nuevas realidades, nuevos desafíos*, Coord. Jorge Pueyo Losa y Julio Jorge Urbina. Madrid: Iustel.
- (2011). “El Régimen Jurídico Internacional de la Piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el Golfo de Adén”. En: *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*. Coord. Raquel Castillejo Manzanares. Valencia: Tirant lo Blanch.
- López Quiroga, Julio y Fernández Quirós, Tomás. (2009). “La piratería marítima en el derecho internacional”, En: *Revista Actualidad Jurídica Uría Menéndez*. Madrid: Uría Menéndez.
- Marín Cáceres, Laura. (2012). “Otra vez el delito de piratería marítima en torno a la reforma del Código Penal Español de 2010. En: *Revista de Estudios Jurídicos* N° 12. Jaén: Universidad de Jaén.

- Marín Castán, Fernando. (2008). “Marco jurídico de la seguridad marítima”. Obra colectiva: *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, p. 192. Coord. Sebastián Zaragoza Soto. En: *Cuaderno de Estratégica* N° 140. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf. En: octubre-9-2014.
- Martínez Alcañiz, Abraham. (2009). “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”. En: *Revista general de marina*. Vol. 256.
- Moreno Torres, José Carlos. (2013). *Tráficos ilícitos, piratería y terrorismo en la mar*. Sevilla: Punto rojo libros.
- Parlamento Europeo. (2012). *Piratería marítima, una amenaza para el comercio internacional*. Noticias. Recuperado de: <http://www.europarl.europa.eu/news/es/news-room/content/20120510STO44857/html/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima-una-amenaza-para-el-comercio-internacional>.
- Regueiro Dubra, Raquel. “La vuelta a la delincuencia del pasado: la piratería y el robo a mano armada”. En: *África ¿nuevos escenarios de confrontación?* p. 206. Recuperado de: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4545117>. En: octubre-9-2014.
- Rodríguez-Villasante y Prieto, José Luís. (2011). “Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería”. En: *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*. Coord. Raquel Castillejo Manzanares. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Sobrino Heredia, José Manuel. “Piratería y Terrorismo en el Mar”. (2009a). En: *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz 2008*. País Vasco: Universidad del País Vasco.
- (2009b). “La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional”. En: *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* n° 17 (2009). Recuperado de: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3033218>. En: octubre-2-2014.
- The World Bank. (2013). “Un informe sobre la ruta pirata describe el recorrido del dinero ilegal generado”, *Comunicado de prensa*. Recuperado de: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/11/01/pirate-trails-tracks-dirty-money-resulting-from-piracy-off-the-horn-of-africa>. En: abril-29-2015.
- Vicente Álvarez, Francisco José. (2013). *Seguridad marítima y piratería* (2013), p. 21. Recuperado de: http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2013_INVES_01_B_01.pdf. En: octubre-2-2014.