



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Piratería en el mar: pasado, presente y futuro. Un reto para el derecho internacional público

Nathalia Eugenia Pagán Montoya

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Facultat de Dret

Programa de Doctorado en Derecho y Ciencia Política
Línea de Investigación: Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales

**PIRATERÍA EN EL MAR: PASADO, PRESENTE Y FUTURO. UN RETO
PARA EL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO**

Director: Dr. David Bondia Garcia

NATHALIA EUGENIA PAGÁN MONTOYA

BARCELONA, 2021

*Dedicado a todas aquellas personas que trabajan por lograr un mundo más justo y
compasivo.*

AGRADECIMIENTOS

Mientras se avanza en un escrito doctoral la vida continua ocurriendo, por más que tratemos de enfocarnos en nuestra investigación, pueden presentarse retos que debemos afrontar con todas nuestras energías y una vez superados, volveremos rápidamente a nuestro escrito, que llega a convertirse en el centro de la vida temporalmente. Llegado este ansiado momento, es más que justo pensar en las personas que de una u otra forma nos han acompañado y ayudado a culminar este proyecto.

Quisiera agradecer al conjunto de personas de la Facultat de Dret de la UB. Docentes y compañeros de estudio por sus conocimientos compartidos y por enriquecer la experiencia vivida en las aulas. Al personal administrativo, al equipo del programa de Doctorado en Derecho y Ciencia Política, especialmente a la Sra. Marta Ruíz por su constante apoyo a los doctorandos. Asimismo, a los miembros del tribunal que evaluarán este trabajo, por su tiempo y conocimientos que seguramente harán mejor este escrito.

Gracias a mi director de tesis, el Dr. David Bondia (quien también dirigió la tesina de Suficiencia Investigadora) por sus innumerables aportes, la perspectiva de los Derechos Humanos que aprendí en sus clases junto a las Sanciones Internacionales, su humanidad y sobre todo por su inagotable paciencia.

Igualmente quisiera agradecer al conjunto de personas de la Teilbibliothek 4 de la Universidad de Bamberg, en Alemania, por todas las facilidades que me ofrecieron y que pusieron a mi disposición (sin tener obligación alguna para ello) para que pudiese seguir investigando en su biblioteca mientras pasaba una larga temporada en su ciudad.

Asimismo, un agradecimiento muy especial al Departamento de Derecho Internacional Público de la Universidad de Leiden, en los Países Bajos; tuve la gran oportunidad de poder estar allí una muy corta temporada gracias a una beca LERU y vivir una experiencia más que enriquecedora gracias a la amabilidad de mis colegas y su disposición para que

aprovechara todas las facilidades de recursos a la investigación de que disponen. De la misma forma agradecer a mis amigos Leonardo y Marc por haber revisado el correcto uso de sus idiomas en los resúmenes.

Gracias a la familia Mehling por su cariño y apoyo para que lograra este objetivo.

A mi hermano y compadre Eduardo, no tengo palabras para expresar la suerte que es tener un hermano como él. A Lisa y mis sobrinos, gracias por vuestro cariño.

Gracias Ismael por hacer mi vida más fácil y acompañarme en ella, agradezco tu amor, esfuerzos y que te hicieras cargo de todo para que pudiese estar concentrada en este escrito en la última etapa, sino habría sido imposible.

Finalmente, quiero agradecer a mis padres Dato y Nora, también a mi tío Francisco, un *tripartito* que he tenido la fortuna de tener en mi vida y enriquecerla. Gracias por sus enseñanzas, cariño, apoyo e ilusión en ver este trabajo finalizado. Y transmitirles que siempre valoraré sus esfuerzos, constancia, y por creer siempre en mí aunque yo no lo hiciera esporádicamente. Los quiero, gracias eternas.

RESUMEN

El fenómeno de la piratería actual ha sido abordado, generalmente, desde el enfoque de la seguridad de la navegación y la protección al comercio internacional, que moviliza más del 90% de mercaderías por la vía marítima; así que pensar en algo que impida ese libre flujo de mercaderías se convierte en un problema urgente que debe ser reprimido. Tal es el caso de la piratería marítima. Pero si se considera que siempre ha existido y no ha sido lograda su anhelada desaparición ¿Qué falla a través de los períodos históricos? ¿Cómo se ha construido su regulación a través del tiempo?

Un acercamiento integral rige la perspectiva de este escrito, analizando el fenómeno pirático a la par que la construcción del derecho internacional público. Considerando que en su origen se entendió como un atentado contra la humanidad y no solo contra el principio de libertad de la navegación. Sobre la piratería se ha cimentado una regulación internacional que se origina en la aceptación de un concepto del mundo antiguo *hostis humani generis*. Quedando establecida la jurisdicción universal en espacios marítimos no sometidos a jurisdicción estatal alguna. Pero la creación de esos espacios fue posterior a una piratería proveniente de la antigüedad, por ende, surgen desafíos en ese encuentro que obligan al derecho internacional a deslindar otro tipo penal como el robo a mano armada contra buques.

Esta tesis doctoral aspira a estudiar el fenómeno de la piratería en las diferentes etapas históricas de la humanidad, cuál ha sido su construcción jurídica y su relación inquebrantable con el derecho internacional público, que ha ido formándose a propósito de este ilícito para afrontarlo y responder a los retos que le ha impuesto a través del tiempo. Asimismo, se espera determinar cuáles son los desafíos a futuro de este fenómeno ¿Podrá desaparecer? ¿Ha sido adecuado el acercamiento jurídico internacional? ¿Qué papel juegan los Estados y los seres humanos en esta sempiterna vorágine?

Para el desarrollo de este escrito, además del análisis de las fuentes tradicionales del Derecho y del funcionamiento de organismos internacionales, se han analizado los períodos históricos, las zonas geográficas de incidencia de piratería, la situación social y económica de estas etapas tratando de establecer una relación de *causa-efecto* entre la fragilidad de las poblaciones y el auge de la piratería, siendo esta última una consecuencia de la primera.

La cooperación entre Estados ha demostrado ser efectiva, beneficiosa y debidamente coordinada por la ONU en el caso de Somalia, ejemplo marco de estudio en esta tesis, al imponer un nuevo modelo de acercamiento al fenómeno pirático; provocando cambios importantes en la industria marítima, en las responsabilidades de las tripulaciones y en la interpretación de las normas en los juicios locales.

Sobre todo, debe resaltarse el cambio observado en la exigencia de aplicación de la normativa internacional de los derechos humanos, antiguamente los piratas no tenían derechos, ni las tripulaciones dejadas a su suerte tampoco. Hoy se les reconoce como seres humanos, no como productos de sus oficios.

RESUM

El fenomen de la pirateria actual ha estat abordat, generalment, des de l'enfocament de la seguretat de la navegació i la protecció al comerç internacional, que mobilitza més del 90% de mercaderies per la via marítima; així doncs pensar en alguna cosa que impedeixi aquest lliure flux de mercaderies es converteix en un problema urgent que ha de ser reprimit. Tal és el cas de la pirateria marítima. Però si es considera que sempre ha existit i no ha estat aconseguida la seva anhelada desaparició, quina cosa falla a través dels períodes històrics? Com s'ha construït la seva regulació a través del temps?

Un acostament integral regeix la perspectiva d'aquest escrit, analitzant el fenomen piràtic a l'una que la construcció del dret internacional públic. Considerant que a l'origen es va entendre com un atemptat contra la humanitat i no sols contra el principi de llibertat de la navegació. Sobre la pirateria s'ha consolidat una regulació internacional que s'origina en l'acceptació d'un concepte del món antic *hostis humani generis*. Quedant establerta la jurisdicció universal en espais marítims no sotmesos a cap jurisdicció estatal. Però la creació d'aquests espais va ser posterior a una pirateria provinent de l'antiguitat, per tant, sorgeixen desafiaments en aquesta trobada que obliguen el dret internacional a delimitar un altre tipus penal com el robatori a mà armada contra vaixells.

Aquesta tesi doctoral aspira a estudiar el fenomen de la pirateria en les diferents etapes històriques de la humanitat, quin ha estat la seva construcció jurídica i la seva relació indestructible amb el dret internacional públic, que ha anat formant-se a propòsit d'aquest il·lícit per a afrontar-ho i respondre als reptes que li ha imposat a través del temps. Així mateix, s'espera determinar quins són els desafiaments a futur d'aquest fenomen, Podrà desaparèixer? Ha estat adequat l'acostament jurídic internacional? Quin paper juguen els Estats i els éssers humans en aquesta perpètua voràgine?

Per al desenvolupament d'aquest escrit, a més de l'anàlisi de les fonts tradicionals del Dret i del funcionament d'organismes internacionals, s'han analitzat els períodes històrics, les zones geogràfiques d'incidència de pirateria, la situació social i econòmica d'aquests

períodes tractant d'establir una relació de causa-efecte entre la fragilitat de les poblacions i l'auge de la pirateria, sent aquesta última una conseqüència de la primera.

La cooperació entre Estats ha demostrat ser efectiva, beneficiosa i degudament coordinada per l'ONU en el cas de Somàlia, exemple marc d'estudi en aquesta tesi, en imposar un nou model d'acostament al fenomen piràtic; provocant canvis importants en la indústria marítima, en les responsabilitats de les tripulacions i en la interpretació de les normes en els judicis locals.

Sobretot, ressaltar el canvi observat en l'exigència d'aplicació de la normativa internacional dels drets humans, antigament els pirates no tenien drets, ni les tripulacions deixades a la seva sort tampoc. Avui se'ls reconeix com a éssers humans, no com a productes dels seus oficis.

ABSTRACT

Generally, the current phenomenon of piracy has been addressed from the safety of navigation and protection of international trade that mobilizes more than 90% of goods by sea; if something illegal prevent the free flow of goods then it becomes an urgent problem that must be repressed. Such is the case of maritime piracy; it's relevant to consider that it has always existed and its long-awaited disappearance has not been achieved yet. What has failed through historical periods that piracy is still existing? How has been piracy international regulation created through time?

A comprehensive approach governs the perspective of this writing, analyzing the pirate phenomenon as well as the construction of public international law. Considering that originally it was understood as an attack against humanity and not only against the principle of navigation freedom. An international regulation has been cemented on piracy that originates from the acceptance of an ancient era concept *hostis humani generis*. Situating the universal jurisdiction established in maritime spaces as not subject to any state jurisdiction. But the creation of those spaces took place after a piracy that came from ancient time; therefore, challenges arise in that encounter that force international law to create another penal type, such as armed robbery against ships.

This doctoral thesis aspires to study the phenomenon of piracy in the different historical stages of humanity, what has been its legal construction and its unbreakable relationship with public international law, what is being done regarding this illicit activity to face it and respond to the challenges that time has given to it. Likewise, it is expected to determine what the future challenges of this phenomenon are. Could it disappear? Has the international legal approach been adequate? What role do States and human beings play in this everlasting maelstrom?

For the development of this writing, in addition to the analysis of the traditional sources of law and the functioning of international organizations, the historical eras, the geographical areas of incidence of piracy, the social and economic situation of these

periods have been analyzed, trying to establish a cause-effect relationship between the fragility of those populations and the rise of piracy, being the last a consequence of the first.

The cooperation between States has shown that is effective, beneficial and properly coordinated by the UN in the case of Somalia, framework example study in this thesis, imposing a new model approach to the piratical phenomenon; causing important changes in the maritime industry, in the responsibilities of the crews and in the interpretation of those international rules in local hearings.

Above all, the change observed in demand of international human rights regulations application should be highlighted. In the past, pirates didn't have rights, neither the crews left to their fate. Today, they are recognized as human beings, not as products of their livelihoods.

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y SIGLAS

- AMISOM African Union Mission in Somalia. Misión de la Unión Africana en Somalia
- ASEAN *Association of Southeast Asian Nations*. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
- AU/ UE *African Union*. Unión Africana
- CEDH Convenio Europeo de Derechos Humanos
- CGPCS *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*. Grupo de Contacto sobre Piratería frente a las Costas de Somalia.
- CICR Comité Internacional de la Cruz Roja
- CIDH Corte Interamericana de Derechos Humanos
- CIISE Comisión Internacional sobre Intervención y Soberanía de los Estados
- CONVEMAR/ CNUDM Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982
- CPJI Corte Permanente de Justicia Internacional
- CSNU/CS Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas
- CTC *Counter-Terrorism Committee*. Comité contra el Terrorismo
- DOALOS División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar
- D&T Detención y Traslado (UNODC)
- DUDH Declaración Universal de los Derechos Humanos
- EU/ UE *European Union*. Unión Europea
- EUA/ USA Estados Unidos de América. United States of America.
- EUNAVFOR *European Union Naval Forces*. Fuerzas Navales de la Unión Europea
- FSI *Fragile State Index*. Índice sobre Estados Frágiles.
- GMCP *Global Maritime Crime Program*. Programa Contra el Crimen Marítimo
- HRW Human Rights Watch.
- HSP *Hostage Support Programme*. Programa de Apoyo a los Secuestrados
- ICJ /CIJ *International Court of Justice*. Corte Internacional de Justicia
- ILC/CDI *International Law Commission*. Comisión de Derecho Internacional
- ILO/OIT *International Labour Organization*. Organización Internacional del Trabajo.
- IMB *International Maritime Bureau*. Bureau Marítimo Internacional.
- INDNR *Illegal, unreported and unregulated fishing*. Pesca Ilegal No Declarada y No Regulada

INTERPOL *International Criminal Police Organization*. Organización Internacional de Policía Criminal

IRTC *Internationally Recommended Transit Corridor (Gulf of Aden)*/ Corredor Internacional Recomendado (Golfo de Adén)

ITLOS *International Tribunal for the Law of the Sea*. Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar

KFR *Kidnapping for Ransom*. Secuestro por Recompensa.

K&R *Kidnapping and Ransom insurance*. Seguros de secuestro y rescate

MASE Programme to promote Regional Maritime Security. Programa para la Promoción Regional de la Seguridad Marítima

MEND *Movement for the Emancipation of the Niger Delta*. Movimiento para la emancipación del delta del Níger

MLC *Maritime Labour Convention*. Convenio sobre Trabajo Marítimo.

MPHRP *Maritime Piracy Humanitarian Response Programme*. Programa de Respuesta Humanitaria contra la Piratería Marítima

MSCHOA *Maritime Security Centre- Horn of Africa*. Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África

MSC *Maritime Safety Committee*. Comité de Seguridad Marítima

MT Mar Territorial

OFAC *Office of Foreign Assets Control*. Oficina de Control de Activos Extranjeros.

OIM Organización Internacional para las Migraciones

OMI Organización Marítima Internacional

ONU Organización de las Naciones Unidas

PMA Programa Mundial de Alimentos

PSI *Proliferation Security Initiative*. Iniciativa

RCSNU Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

ReCAAP *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*. Acuerdo Regional de Cooperación para Combatir la Piratería y el Robo Armado contra Buques en Asia

SAR *International Convention on Maritime Search and Rescued*. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos

SUA *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*. Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima

TEDH Tribunal Europeo de Derechos Humanos

TFG / GFT *Transitional Federal Government of Somalia*. Gobierno Federal de Transición de Somalia

UKMTO *United Kingdom Marine Trade Operations*. Operaciones Comerciales Marítimas del Reino Unido

UNITA Unión Nacional para la Independencia Total de Angola

UNITAF Unified Task Force in Somalia. Fuerza De Tareas Unificadas en Somalia

UNOCA *United Nations Regional Office for Central Africa*. Oficina Regional de las Naciones Unidas para África Central.

UNODC *United Nations Office on Drugs and Crime*. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito

UNOSOM *United Nations Operation in Somalia*. Operación de las Naciones Unidas en Somalia

UNOSOM II *United Nations Operation in Somalia II*. Operación de las Naciones Unidas en Somalia II

W&R *War and Risk* clauses. Cláusulas de guerra y riesgo

ZC Zona Contigua

ZEE Zona Económica Exclusiva

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	ii
RESUMEN	iv
RESUM	vi
ABSTRACT	viii
ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y SIGLAS	x
INTRODUCCIÓN	1
A) Edad Antigua.....	6
B) Edad Media	23
1. Europa y el Mediterráneo	28
2. Asia	37
C) Edad Moderna	44
1. Nuevas zonas de expansión pirática y su legitimación	54
2. Hacia el consenso normativo en la regulación sobre piratería.	60
II: MARCO CONCEPTUAL Y JURÍDICO EN EL QUE SE DESARROLLA LA PIRATERÍA MARÍTIMA	62
A) El Dominio Marítimo	63
1. Antecedentes históricos del dominio marítimo: desde la Antigüedad hasta la Edad Media.....	66
2. Segundo período histórico: Desde la Edad Moderna hasta la Contemporánea	69
3. La soberanía sobre el territorio marítimo	73
B) El Alta Mar.....	79
1. Marco conceptual y jurídico.....	83
2. El principio de la libertad de navegación	91
C) ¿Qué es la piratería marítima contemporánea?	98
1. Concepto actual de la piratería marítima.....	108
2. La jurisdicción universal adherida al propio concepto de piratería.....	113
3. Régimen jurídico internacional aplicable a la piratería marítima	116
III. HECHOS ILÍCITOS EN EL MAR RELACIONADOS A LA PIRATERÍA Y SU COSTE HUMANO	119
A) La violencia pirática contra las migraciones masivas por vía marítima.....	120
1. El coste humano ocasionado por la piratería en los éxodos por la vía marítima.....	125
2. ¿Cómo respondió la comunidad internacional ante el reto de la piratería contra los migrantes en barco « <i>the boat people</i> »?	136
B) El rentable negocio de la piratería en el mar	142
1. El <i>negocio</i> del secuestro y pago de rescates.....	148

2.	Otros negocios interconectados a la piratería.....	159
C)	La delgada línea roja entre terrorismo y piratería	164
1.	¿Se financia el terrorismo a través de la piratería marítima?	165
2.	Peligrosas consecuencias del estatus de terrorista a los piratas.....	171
IV.	EL ROL DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y SU LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA.....	174
A)	La Organización de las Naciones Unidas	176
1.	La cooperación regional en la represión de la piratería.....	178
2.	Marco legal que legitima el uso de la fuerza mediante operaciones navales	195
B)	Misiones navales internacionales para la represión de la piratería: El caso de Somalia 204	
1.	El acercamiento integral de la UE hacia el fenómeno pirático en el Cuerno de África 212	
2.	Otras operaciones navales desplegadas en el Golfo de Adén.....	223
V.	PROCESOS JUDICIALES CONTRA PRESUNTOS PIRATAS.....	233
A)	Los acuerdos judiciales entre naciones y el establecimiento de la jurisdicción	234
1.	Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC (GMCP)	239
2.	El respeto a la normativa internacional de los derechos humanos	240
B)	El proceso judicial contra los sospechosos de piratería.....	245
1.	De la detención provisional al juicio.....	246
2.	Sobre el cumplimiento de la condena.....	258
	CONCLUSIONES	263
	FUENTES DE CONSULTA.....	270
A)	Bibliografía	270
B)	Instrumentos internacionales.....	283
C)	Tribunales internacionales.....	284
D)	Resoluciones De la ONU	285
E)	Organización Marítima Internacional OMI.....	287
F)	Reportes e informes de organismos internacionales	288
G)	Documentos e Instrumentos internacionales de la UE.....	292
H)	Medios de comunicación.....	294
	ANEXOS.....	298

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Mapa del flujo migratorio desde Indochina	127
Gráfico 2.	Índice de Fragilidad Estatal.....	144
Gráfico 3.	Ataques piráticos reportados por año y país.....	146

Gráfico 4. Total de ataques pirata por año en espacios marítimos diferenciados.	147
Gráfico 5. Consecuencias de los ataques sobre las tripulaciones	152
Gráfico 6. Ataques piratas en el Golfo de Guinea durante el 2019.	156
Gráfico 7. Estados signatarios del Código de Djibouti.	184
Gráfico 8. Mapa zonificado del Golfo de Guinea acorde al Código de Yaoundé.	186
Gráfico 9. Área de Alto Riesgo (HRA) y Zona de Reporte Voluntaria (VRA).	190
Gráfico 10. Unidades navales 2009-2013, ATALANTA.....	223
Gráfico 11. Corredor Internacional Recomendado (IRTC).....	227

INTRODUCCIÓN

La piratería en el mar ha sido una realidad desde que el ser humano empezó a navegar. Las condiciones sociales, económicas, militares, culturales y geopolíticas han sido determinantes en la percepción y construcción jurídica de este tipo de violencia en el mar. Desde la antigüedad hasta nuestros días se ha hecho un uso de supervivencia, económico, militar y político de los piratas de acuerdo al interés de quienes ostentaban el poder en el mundo antiguo, medieval y moderno. Esta actividad violenta, sin quererlo, fue generando una regulación internacional para perseguirla y que le acompaña hoy día.

Este estudio pretende examinar la piratería marítima en el pasado y el presente, cuál ha sido su construcción jurídica desde la antigüedad, comprendiendo las posibles causas que le han hecho florecer en diversas regiones del mundo y que le han permitido una actividad constante hasta nuestros días. Asimismo, se espera determinar cuáles son los retos que enfrenta el derecho internacional público ante la piratería marítima en la actualidad, comprobar si ha tenido las herramientas suficientes para enfrentarlos adecuadamente ahora y en el futuro. Examinar el fenómeno pirático desde su origen, partiendo de perspectivas diferentes a la seguridad, puede ayudar a que se aborde su problemática con más certeza y se generen herramientas más eficaces que sirvan para enfrentar los retos que provengan de este crimen marítimo. Se tratará de entender la gestación del concepto de piratería y sus diferentes dimensiones, entendiendo esta tarea como un acercamiento integral al fenómeno pirático desde el derecho internacional público.

En la metodología de investigación se hizo un uso de las fuentes clásicas del derecho como los tratados, costumbres, leyes, principios generales del derecho y el estudio de las decisiones y resoluciones de los organismos internacionales involucrados en la represión de la piratería. De la misma forma, se estudiaron los casos pertinentes de las cortes internacionales relacionadas a la materia en cuestión, y en menor medida los de cortes nacionales, salvo que estuviesen relacionados con las acciones internacionales. Sobre la investigación histórica, se efectuó un análisis crítico sobre las posibles causas y consecuencias de la piratería, estudiando la dimensión social, económica, militar, geopolítica, y familiar de cada período histórico desarrollado en esta tesis. También se

efectuó una comparación entre períodos históricos, referidos al ámbito de la construcción del derecho internacional público y su relación con la piratería marítima. Las regiones marítimas del mundo fueron objeto de estudio y comparación en cuanto al volumen de tránsito marítimo, ataques piratas, robo a mano armada y las condiciones de fragilidad de los Estados costeros, con el objetivo de establecer posibles relaciones entre fragilidad estatal e incremento de la piratería.

Para tratar de conseguir un análisis adecuado al propósito de esta investigación, la estructura de exposición se conforma de cinco capítulos. El primero de ellos centrado en el componente histórico de la piratería, desde el momento que el ser humano se hace a la mar sin regulación de ningún tipo, hasta la Edad Moderna en la que empezó a buscarse un consenso normativo y ya se configuraban espacios marítimos y derechos soberanos que tendrán gran influencia en los futuros acuerdos sobre derecho del mar y en el mapa militar y político de la época.

El segundo capítulo, también de componente histórico, acompaña al lector hasta el mundo actual. Se enfoca en los conceptos legales del derecho internacional público sobre el dominio marítimo, la configuración de espacios soberanos más allá de los terrestres; y sobre los derechos que hoy tienen rango de costumbre internacional como la libertad de la navegación, de comunicación y el derecho de paso (a través de las aguas territoriales) que beneficiaron la expansión comercial de los Estados ribereños, aumentando su capacidad bélica e influencia. A pesar de lo anterior, la piratería continuaba siendo una amenaza que impedía el disfrute de esos derechos.

Con unas bases sólidas sobre los conceptos marítimos que hacen parte de la piratería y que se busca ayuden a entenderla mejor desde varias dimensiones, inicia el capítulo tercero. Pretendiendo aportar un análisis de la violencia e inhumanidad que ha infligido la piratería sobre personas vulnerables, de cómo en un mundo contemporáneo y regulado internacionalmente es posible que ocurran atrocidades como las que se describen en el mismo. Los crímenes conexos y la financiación conseguida de modo ilícito que no permite hacer desaparecer la piratería también son objeto de análisis. Asimismo se trata

de diferenciar la piratería del terrorismo, una acotación necesaria ya que puede repercutir en la vida de personas cautivas por secuestro.

El capítulo cuarto se centra en analizar el rol de la comunidad internacional en la represión de la piratería, analizando si cuenta con la estructura y medios necesarios para conseguir un uso pacífico de los océanos y controlar la expansión de la piratería. Específicamente se estudiará la capacidad de la Organización de las Naciones Unidas y sus mecanismos en la lucha contra la piratería. Determinando cuándo la organización decide emplear el uso de la fuerza y la capacidad de reacción de los Estados Miembros. La sección B de este capítulo, se dedica a las misiones navales que se coordinaron para actuar en el Golfo de Adén, el Mar Rojo y el Mar de Arabia como consecuencia de los constantes ataques piratas frente a las costas de Somalia, afectando el comercio mundial pero sobretodo vulnerando el derecho a la vida y a la libertad de los cientos de tripulaciones que secuestraban para obtener el pago de un millonario rescate.

La piratería ocurre en todo el planeta, con mayor intensidad en algunas zonas propicias para su cometido como en el Sudeste asiático, pero el fenómeno que se presentó en Somalia ha resultado un caso de laboratorio que requiere enfocar el mayor flujo de análisis. Es de resaltar que la misión EUNAVFOR ATALANTA marcó un hito en la historia de la Unión Europea al ser la primera vez que desplegaba sus fuerzas multinacionales en una operación de esta magnitud, y cuyo acercamiento a la piratería no ha sido únicamente mediante el uso de la fuerza, sino que ha desplegado también un plan estratégico para atacar las causas que producen piratas.

Por último, el capítulo quinto versará sobre el final legal que demanda la situación generada por la piratería marítima. Se desarrolla mediante procesos de detención y judiciales garantistas por autoridades competentes, pero que se enfrentan al reto de la jurisdicción. Será interesante descubrir las soluciones jurídicas pactadas por los Estados cooperantes de bandera, ribereños y rectores del puerto, con la asesoría y coordinación de los diferentes organismos y programas de la Organización de las Naciones Unidas. No menos importante es la exigencia a todas las organizaciones, tribunales, centros

penitenciarios, entre otros, de actuar bajo la premisa del respeto a los derechos humanos y a la prevención de tratos crueles, inhumanos o degradantes.

Si bien los ataques piratas se han reducido drásticamente en el Cuerno de África, la capacidad de adaptación y resiliencia de estos parece infinita y no deja intuir su desaparición a corto ni mediano plazo. Otras zonas como el Golfo de Guinea están viviendo incrementos alarmantes de ataques piratas violentos implementando el *modus operandi* del secuestro por rescate; posiblemente las acciones efectuadas en el Golfo de Adén sean replicadas en mayor o menor medida en la zona atlántica precitada y en otras que lleguen a sufrir los incrementos alarmantes de este crimen, motivo por el cual su estudio cobra preponderancia.

El derecho internacional público se enfrenta a una serie de retos que surgen debido a la actual definición de piratería y su deslinde contemporáneo, el robo a mano armada contra buques. Nuevas situaciones relacionadas al comercio, la seguridad, los derechos humanos, la gobernanza de los océanos, el desarrollo costero, la economía azul, y otros escenarios donde confluyen derechos jurisdiccionales están relacionadas a la piratería en nuestros días, dichos asuntos podrán encontrarse en contexto a través de la tesis que empieza a continuación.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA PIRATERÍA EN EL MAR

¿De dónde proviene el término pirata? ¿Cuáles fueron los antecedentes sociales, económicos y de orden político-militar que dieron paso a configurar el concepto? Es interesante regresar al pasado y analizar estas cuestiones con el objetivo de profundizar en las implicaciones que tuvo la piratería en la historia de la humanidad en sus diferentes períodos históricos, desde la edad antigua hasta nuestros días para lograr hacer las comparaciones necesarias de la época actual y prever los posibles cambios hacia el futuro del Derecho Internacional Público sobre este fenómeno.

La piratería no ha sido un fenómeno o concepto estático, ha ido moldeándose de acuerdo a los contextos políticos, sociales y económicos durante la historia que han tendido a la universalización del concepto hasta quedar regulado en la Convención sobre Derecho del Mar de 1982. Pero la piratería también va asociada al espacio marítimo en donde ocurre, en sus inicios conocidos, se podía configurar en cualquier parte del mar, inclusive de ríos y hasta las acciones tomadas en tierra si el ataque provenía desde un espacio marino. No obstante, con el tiempo ese espacio se fue *alejando* de la costa hasta radicarse en alta mar. ¿Qué situaciones pudieron motivar esos cambios en la regulación internacional? ¿Ha sido efectivo? ¿Ha cambiado tanto la piratería de la antigüedad en relación a la actual? ¿Dejaron de ocurrir los hechos delictivos cerca de las costas?

La evolución del Derecho Internacional durante el mundo antiguo y medieval avanzó a pasos agigantados, en un primer momento debido a las guerras e incontrolables consecuencias del uso de piratas en las mismas; en el segundo, debido a la expansión del comercio con lejanas y *nuevas* tierras para occidente en la que numerosos Estados lucharían por no ser excluidos; y en una tercera etapa, la tendencia hacia una universalización de conceptos y con la intención de lograr un uso más pacífico e *igualitario* de los océanos.

A) Edad Antigua

Desde que el hombre pudo hacerse a la mar, el mundo empezó a dejar de ser desconocido. Gracias a la navegación diversas sociedades y culturas se encontraron, pudieron iniciar relaciones comerciales con puntos más alejados, pero también se prestó como otra forma de supervivencia, conquista, poderío y pillaje.

La piratería floreció en el mundo antiguo especialmente durante el predominio ateniense; puede indicarse que de ese florecimiento hay pruebas históricas sin embargo, es imposible negar que estas actividades ya existieran desde mucho antes a pesar de no quedar pruebas escritas sobre ello. Por lo que siempre se explica su origen histórico desde pasajes y escritos del mundo antiguo greco-romano que han sobrevivido hasta nuestros días. Es por ello que el término utilizado actualmente tiene su origen en occidente, sin dejar de excluir que en otras tantas culturas haya existido el fenómeno y se denominase de otra manera, pero el término más universal y traducido a otros idiomas es el de piratería.

Es difícil imaginar que no existió algo similar al pirateo desde que el ser humano se hizo a la mar, cuando se buscaban otras tierras que habitar o conquistar. La navegación prehistórica y primitiva dio origen al fenómeno y es a partir de ella que el ser humano inicia *la vida como gente de mar*. La primera prueba de navegación fue la ocupación de Australia y Melanesia «Este hecho documenta, aunque sea indirectamente, la primera navegación humana, pues exige cruzar los más de 70 km. del Estrecho de Torres que separan Nueva Guinea de Australia, continente ocupado hacia el 40.000 a.C. durante la regresión del Wünn II, por un tipo humano de *homo sapiens sapiens* que ha dado lugar a los aborígenes, de cultura preneolítica»¹.

Hacia finales de la Edad de Bronce la navegación ya era más usual y cada vez se iba tecnificando o perfeccionando más; el inicio de una tradición de expediciones por mar se

¹ ALMAGRO-GORBEA, M. «La navegación prehistórica y del mundo atlántico» p.14-15, disponible en http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/9340/1/CC-013_art_1.pdf [Última visita: 20/2/2017].

fueron fortaleciendo, alentadas por nuevos descubrimientos, riquezas y «afán de pirateo»² unas condiciones y expectativas que fueron a la par tanto en los pueblos del mar del Atlántico como del Mediterráneo.

En el mundo antiguo los griegos ya soportaban las consecuencias de la piratería en sus carnes, o bien participaban en ella. Afortunadamente dejaron muchas pruebas escritas de este fenómeno y es así como desde sus inicios trataron de describir y buscar el término adecuado que podría definir a quienes se dedicaban a estos actos. El concepto sobre los piratas comienza a emerger en el período arcaico de la historia griega, entre el 800 y 500 a.C.³ ya existían escritos que se referían a los piratas, los más antiguos encontrados en la *Ilíada* y *Odisea* de Homero.

El bandidaje y la piratería se percibían casi como lo mismo y se utilizaban indistintamente los términos griegos *leistēs* y *peirates* para referirse a ellos; el primero, durante el período del 500 al 330 a.C. y el segundo, a partir del 267 a.C. *Leistes*, deriva de la misma raíz *leis* que significa botín o saqueo. *Peirates*, posiblemente deriva de la palabra *peira* que significa probar o intentar, y puede estar conectada con *peirao* que significa hacer un intento o tentativa de algo⁴ sobre un barco.

Un término menos utilizado en el mundo antiguo fue *katapontistes*, una palabra que no se prestaba para confusiones entre bandidos o piratas, sino que significaba literalmente “aquel que arroja al mar”. Si bien era el término más específico sobre la piratería se utilizó muy poco, posiblemente por tratarse de una palabra larga y poco elegante⁵. El historiador y senador romano Cassius Dio hizo un uso regular del término *katapontistes* cuando quería hacer la distinción entre actividades marítimas y las desarrolladas en tierra, indicando que los piratas siempre atacaban a los barcos, así como los bandidos atacaban

² ALMAGRO, M., «La navegación... » p. 16.

³ DE SOUZA, P., *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999, p. 17.

⁴ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 3.

⁵ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.9

a quienes vivían en la tierra, si bien los primeros tenían la habilidad para obrar en cualquier lugar⁶.

En el lenguaje latino existían dos palabras principales para la palabra pirata que son *praedo* y *pirata*. El primer término fue el más común en la literatura latina y se derivaba de *praeda* que significaba botín o saqueo. El segundo, y utilizado hasta el día de hoy, deriva del término griego *peirates*⁷. Ambas palabras se utilizaban tanto para bandidos como piratas, aunque posteriormente podrían ser diferenciados con el uso de un adjetivo o frase que los distinguiera, por ejemplo *maritimos praedones* (saqueadores marítimos).

Diferencias por conveniencia política llegaron con el tiempo, el uso de *peirates* o *peirato* tenía una connotación de legitimad política y beligerancia aplicada a aquellos que se encontraban dentro de la hegemonía romana; y *pirata*, se aplicaba a quienes se encontraban fuera de esa esfera de predominio⁸. No obstante, puede comprobarse que la percepción sobre los piratas también dependía de sus participaciones bélicas según el bando que mejor les pagase o que mayor porcentaje de botín les permitiese.

Durante el período arcaico griego la actividad pirática no estaba exclusivamente delimitada al mar, sino que abarcaba las actuaciones delictivas en tierra. En la antigüedad, y debido al fortalecimiento del comercio, las poblaciones se asentaban cerca de la costa y de la misma forma crecía la delincuencia para aprovechar la *bonanza*. Una situación favorable para los piratas, de la que no dudaron en tomar ventaja y se dedicaron a saquear habitualmente dichos asentamientos. Asimismo abordaban y robaban a los barcos, apresaban a la tripulación y pasajeros. Es importante recordar que la geografía de la zona, plagada de islas, islotes, grietas, calas y similares, favorecían la labor de los piratas ya que podían preparar sus ataques desde estos lugares y regresar a ellos para esconderse o *desaparecer*.

⁶ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 10

⁷ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 13.

⁸ Adam Young, «Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia», en *Piracy in Southeast Asia: status, issues and responses*, Ed. JOHNSON, D. y VALENCIA, M., Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005. p. 3

Uno de los *modus operandi* de los piratas era investigar cuáles eran las fiestas o celebraciones de los pueblos costeros ya que solían asistir mujeres y hombres desarmados⁹ una situación idónea para sus objetivos. Además de los saqueos, una de las causas más temidas por las personas de la época era la de ser secuestrados, en caso de no pagar el rescate exigido el destino del individuo sería la esclavitud¹⁰ de cualquier forma los piratas obtendrían beneficios económicos.

Las poblaciones costeras iniciaron un proceso de protección para prevenir los saqueos y secuestros, es así como construyeron torres de vigilancia a una distancia entre la costa y su población que les permitiese tener tiempo de resguardarse en caso de señal de alarma. Las ciudades mediterráneas también se fortificaron con murallas y la fuerza naval griega comenzó a desarrollarse¹¹.

El modo operativo de los piratas en la antigüedad consistía en tener el personal dispuesto a arriesgar la vida por un beneficio económico. No solía actuar una sola persona sino los individuos suficientes que cupiesen en la embarcación para poder sorprender a los tripulantes de otras naves. Los barcos que utilizaban solían ser pequeños, ligeros, de poco calado y de remos, usualmente «la hemiolia y el myoparon, rápidas y ligeras, si bien en su momento de apogeo llegaron a dotarse de birremes, también veloces, aunque más robustas y relativamente fáciles de construir. Poco podían hacer contra una trirreme o una quinquerreme armada, pero sí eran eficaces ante los navíos mercantes»¹², estos dos últimos tipos de barcos eran los más utilizados por las fuerzas navales de la época. La quinquerreme podía llegar a medir 45 metros de eslora por 5 metros de manga y fue de habitual uso por los romanos en su faceta de fuerza naval.

⁹ ORMEROD, H.A., *Piracy in the Ancient World, an essay on Mediterranean history*, Liverpool University Press, (1ª Ed. 1924), Liverpool, reedición de 1978, p. 36.

¹⁰ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 26.

¹¹ *Ibid.*, p. 38.

¹² ARRAYÁS MORALES, I., «Miseria, guerra, piratas. Sobre los orígenes y el desarrollo del fenómeno pirático en la Anatolia meridional» *PYRENAE*, núm. 43, vol. 2, 2012, p. 39. Disponible en <http://www.raco.cat/index.php/Pyrenae/article/viewFile/260717/347901> [Última visita: 10/2/2016].

La idea de tener embarcaciones ligeras es que permitían a los piratas el factor sorpresa cuando atacaban a un barco mercante de mayor tamaño y en el momento de la huída les favorecía la velocidad que podían alcanzar, además de poder adentrarse en zonas marinas en las que un barco mayor encallaría, o bien adentrarse por ríos, pantanos o lagunas. Otra ventaja de este tipo de embarcaciones piratas era que podían ser cargadas y escondidas entre la maleza. La nocturnidad fue otro elemento que beneficiaba su actividad delictiva, sumado a la estrategia de atacar a los barcos por la retaguardia¹³. Los piratas iban siempre armados con espadas, cuchillos y cualquier otro elemento que surtiese un efecto similar.

La actividad pirática era muy habitual y podría decirse que tuvo un momento de *oro* hacia el final del tercer siglo a. de C. El espectro de actuación de los piratas era amplio, ya que además de las actividades de saqueo, secuestros, comercio de esclavos, ataques a barcos y demás acciones por cuenta propia, habría que sumar las actividades militares y de geopolítica en las que participaban *apoyando* al mejor postor, por lo que la percepción sobre los mismos podría variar según el bando en que se encontraban y siempre resultaban un recurso interesante en momentos de guerra. Por lo tanto para el análisis de esta época debe tenerse en cuenta estas dos perspectivas de ejercicio de la actividad pirática y sumar a ellos los Estados que se valieron de este tipo de actividades con el objetivo de conseguir suficientes recursos económicos para sufragar los gastos de sus fuerzas militares y participaciones en las guerras de la época.

Durante la guerra del Peloponeso los atenienses se vieron cada vez más desesperados por conseguir fondos para el sustento de sus tropas (pagos y provisiones) y recurrieron a los métodos de la piratería para obtenerlos, siendo sus desafortunadas víctimas los griegos de ciudades de Asia y del Helesponto; un ejemplo de general reconvertido en saqueador fue el caso del reconocido político Alcibíades¹⁴ (410 a.C.), si bien no secuestraba a los sacerdotes ni a las sacerdotisas que encontraba y les dejaba marchar sin el pago de rescate. Pero llegó a *abusar* tanto de esas actividades que después de un saqueo en la ciudad griega de Cyme, en Asia Menor durante el 407 a.C. sus autoridades y población protestaron

¹³ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 26.

¹⁴ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.33

fuertemente en la asamblea Ateniense en contra de Alcibíades¹⁵. Después del ejemplo de Alcibíades otras tropas y ejércitos efectuaron acciones similares para sustentarse.

La participación de piratas comunes en las acciones militares y de connotación política llegaron a ser tan evidentes que llegó a decirse que Mitrídates¹⁶ organizó a los piratas casi como parte de sus fuerzas navales regulares¹⁷; de la misma forma lo hizo Demetrio al utilizarlos en el bloqueo naval a Rodas en el 304 a. de C.¹⁸. Dicho bloqueo fue sorteado por Amyntas de Rodas quien dio captura a un grupo de piratas que formaban parte del bloqueo naval.

Los piratas tenían dos formas de participación con las fuerzas militares de los Estados griegos, como mercenarios o bien como aliados. Ejemplo de ambos fue el caso del archipirata¹⁹ Ameinias quien dirigía a una tropa que en un primer momento fue de mercenarios de Antígono, y posteriormente actuaron como aliados de este. Fue tal la asociación con este líder pirata que Antígono puso a disposición de Ameinias tropas regulares si el caso lo ameritaba. «Luego de la desaparición del archipirata, en las siguientes décadas del tercer siglo, el uso de piratas por cualquiera de los *Epigonoí* fue escaso»²⁰ y perdieron su condición de adjuntos a las fuerzas militares, siendo esa posición ocupada por mercenarios bárbaros, especialmente los galos que resultaban una fuente más barata de guerreros.

Una condición que posteriormente se subsanaría en la regulación internacional sobre derecho del mar, era la responsabilidad y obligación de vigilancia que tenían los Estados griegos sobre su mar adyacente o sobre el que ejercían autoridad y poder. Si bien los actos piráticos de aliados y de las mismas fuerzas navales helenas eran *sobrellevados*, hubo

¹⁵ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.33.

¹⁶ Fue Rey del Ponto, 120-63 a.C. Uno de los grandes enemigos jurados que tuvo Roma.

¹⁷ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p.27.

¹⁸ GABBERT, J., «Piracy in the Early Hellenistic Period: A Career Open to Talents», *Greece & Rome*, Second Series, Vol. 33, No. 2, 1986, p156

¹⁹ Líder de un grupo de piratas, sin más connotaciones.

²⁰ GABBERT, J., «Piracy in the Early...», p. 160.

acusaciones entre ellos cuando alguno permitía negligentemente la piratería de otros o pasaban los límites del saqueo *tolerable*.

Así ocurrió en la región del Helesponto, que los atenienses nombraron como su área especial de responsabilidad debido especialmente a la ruta comercial proveniente del Mar Negro que pasaba por allí, a pesar de esto, los atenienses permitieron actos piráticos en la región casualmente en las zonas de dominio de Filipo II de Macedonia y ciudades aliadas a él. Esto provocó que Filipo II enviase una carta de reclamo a los atenienses en el 340 a.C. en la que además los acusaba de hacerse de la *vista gorda* por las acciones de Kallias de Euboa ²¹ vulnerando inclusive un tratado de paz entre Kallias y Filipo II. (Atenas fue tolerante con las acciones piráticas de Kallias).

Los piratas comunes tenían escondites, puertos *seguros* y se mezclaban en sociedad si no veían comprometida su integridad. De acuerdo a la historia del mundo antiguo Etolia fue conocida como un Estado pirata²². Se dice que tuvo esta connotación debido a que los escritos de mayor referencia al mismo pertenecieron a Polibio, enemigo de Etolia, y quien catalogó a todo el Estado de esa forma, pero también para el resto del mundo heleno eran considerados como enemigos públicos²³. Uno de los piratas etolios más conocidos hasta el día de hoy fue Timarco quien desarrolló sus actividades en Asia Menor²⁴. Pero cabe preguntarse ¿cuáles fueron las condiciones que permitieron la consolidación de la piratería en Etolia? ¿Podrían compararse a las causales de hoy día?

Durante esta época griega, en mayor o menor medida se trataba de cultivar las letras, algo que no fue común en Etolia, por lo que no tuvieron historiadores que escribieran sobre ella y a día de hoy solo pueden considerarse « [...] las noticias dispersas que contiene el relato histórico de un político enemigo o con el formulismo técnico de algunas

²¹ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 37.

²² GABBERT, J., «Piracy in the Early...», p. 162.

²³ GÓMEZ ESPELOSÍN, F., «Estrategia Política y Supervivencia: Consideraciones para una valoración histórica del fenómeno etolio en el siglo III a. de C.» *Polis*, Vol. 1, pp. 63-80, 1988. Disponible en <http://dspace.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/5488/Estrategia%20Pol%C3%ADtica%20y%20Supervivencia.pdf?sequence=163>. [Última visita: 10/12/2017].

²⁴ GABBERT, J., «Piracy in the Early...», p. 162.

inscripciones conmemorativas, que son más bien reflejo del temor que causaban sus piratas y bandidos que muestra de estima o consideración verdaderas»²⁵.

Debido a su geografía también resultó difícil comunicarse con otros Estados helénicos e interiorizar culturalmente su forma de vida; por el mismo motivo no resultaba fácil desarrollar la agricultura y una vida sedentaria. Se consideraba a Etolia como un Estado con características primitivas y que además se iba convirtiendo en una potencia con la suficiente fuerza militar (y amplios poderes) generando prevención y recelo entre los Estados más *civilizados*²⁶. Etolia empleó la piratería como una forma de expansionismo y para incrementar su poder político a través de la fuerza marítima que poseían. Además se aprovecharon del derecho a represalias de la época y se encontraban con el rechazo de los griegos por las simpatías de Etolia con los romanos.

Una gran cantidad de habitantes etolios, de probadas destrezas militares, emigraron con el objetivo de ser mercenarios a las órdenes de monarcas helenísticos. «La piratería y el bandidaje constituían probablemente uno de los principales soportes de la economía etolia, una economía en muchos casos de mera subsistencia que daba así salida a buena parte de su potencial humano, que de otra forma no encontraba unas perspectivas más favorables en el propio interior del país»²⁷. Ese potencial humano llegaba a Etolia a refugiarse y desde allí iniciaban sus actividades como piratas y mercenarios, a donde podían regresar cuando terminaban sus *faenas* en las que estaban incluidos los constantes saqueos a sus vecinos.

La ubicación geográfica no dificultó la actividad pirática de los etolios, se encontraban en una región central y por encima del Peloponeso, operando también en la cuenca del Mar Egeo y apoyándose en el conjunto de islotes que permitían desarrollar su actividad. Otro factor que permitió la constancia de la piratería fue la falta de seguridad en la zona, especialmente debido al debilitamiento de la liga naval lágida²⁸, a la escalada política y

²⁵ GÓMEZ ESPELOSÍN, F., «Estrategia...», p. 63.

²⁶ *Ibid.*, p. 64

²⁷ *Ibid.*, p. 66.

²⁸ Una potente flota, con gran número de barcos, tripulaciones e interés en mantenerla fortalecida para asegurar el comercio y refrenar cualquier amenaza naval contra Egipto, especialmente en el Mediterráneo

sobretudo de poder que fue alcanzando la liga etolia durante el siglo III a. de C. El fenómeno de la piratería se desarrollaba en otras zonas, además de Etolia, pero fue en ella donde hubo mayor concentración de habitantes dedicados a la piratería.

La pobreza fue una de las condiciones que propiciaron la actividad pirática en la antigüedad, generada posiblemente por habitar en zonas de dificultad geográfica «regiones montañosas y boscosas, con importantes problemas de accesibilidad, o dotadas de un litoral escarpado, con escasos puertos y difícil acceso desde el interior, jalonado por pequeñas calas poco visibles»²⁹. Al igual que en Etolia, se percibía a los piratas fuera de la vida habitual de las polis griegas, en donde se respetaban leyes, un modo de vida en sociedad y el temor a los dioses. Los piratas solían profanar tumbas, templos y lugares sagrados en busca de botín (acrecentando el estigma y recelo hacia ellos) generando el consecuente rechazo a su actividad y clamor por su erradicación, siempre y cuando no estuviesen formando parte de una guerra o como fuerzas al servicio de la región en que se encontrasen.

Otra causa que empujaba a ejercer la piratería fueron las mismas guerras y sus consecuentes crisis económicas ya que hubo trabajadores, agricultores y ganaderos, que lo habían perdido todo en esos trances y no les quedaba más oportunidad para sobrevivir que dedicarse al bandidaje y a la piratería, así que hubo una importante relación entre el aumento de quienes se dedicaban a la piratería y los conflictos bélicos.

Pero también grupos del medio urbano se vieron arrastrados hacia la piratería y el bandidaje por la exclusión social y económica que soportaban en las grandes urbes «sufrían la indiferencia y el desprecio de la élite dirigente, tenían unas condiciones de alojamiento y de trabajo miserables, y carecían de cualquier clase de bienes»³⁰, es decir que los piratas no solo provenían de las zonas rurales, sino también de las urbanas en donde eran grupos de personas en los límites de ser excluidos de la sociedad. No solos

y el Egeo. Para conocer más de esta flota egipcia ver el trabajo del Dr. José Pascual González «El Egipto lágida: una potencia naval del Mediterráneo antiguo». Disponible en http://www.uam.es/proyectosinv/sterea/egipto_lagida/egipto_lagida.htm [Última visita: 9/2/2015].

²⁹ ARRAYÁS MORALES, «Miseria, guerra...», p.28.

³⁰ *Ibid.*, p.34.

las condiciones geográficas alimentaron a la piratería, también las condiciones sociales, económicas y políticas.

Las autoridades aplicaron duras penas para combatirlos, como la muerte por crucifixión³¹, pero cabe apuntar que esto generalmente ocurría sobre *otros* piratas o sobre los que ya no tendrían un valor para la guerra para determinada región o provincia. No obstante, la piratería continuó siendo una forma de ganarse la vida, los ataques a las rutas comerciales (en donde poder encontrar mayor botín) y el comercio de esclavos fueron una de sus principales fuentes económicas, fue tolerada por la necesidad de la época en suplirse de esclavos, en *debilitar* en alguna medida a otras provincias.

La trata de esclavos fue algo común en el mundo antiguo y de una u otra forma estuvo asociada a la actividad pirática, o bien hubo intentos de que fuese visto así. Durante el período helenístico la piratería fue una importante fuente de esclavos³². Durante los saqueos llegaban a secuestrar tanto a personas libres como a esclavos, siendo los principales mercados de comercio de esclavos Rodas, Delos y Creta.

Ante el creciente aumento de este comercio y la demanda de esclavos en Italia³³³⁴ las ciudades y provincias empezaron a negociar con los piratas. A cambio de evitar sus incursiones y que tomaran esclavos les pagarían un tributo anual y asegurarían muelles para los barcos piratas³⁵. Otra situación a negociar se desprendía del ya consumado secuestro y con las personas a la venta, esto originó tratados como el de Mileto y unas diecinueve ciudades cretenses (entre el 260 y 230 a.C.), en dicho acuerdo se estipulaba que no comprarían ciudadanos libres de sus respectivas ciudades, si lo hacían a sabiendas de ello serían llevados ante las autoridades; en caso de desconocer que los esclavos

³¹ *Ibid.*, p. 27.

³² DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.60.

³³ En ARRAYÁS MORALES, «Miseria, guerra...», p. 36 se describe la magnitud del comercio de personas en esa época con las siguientes cifras: «Las esclavizaciones masivas fueron habituales desde la II Guerra Púnica: en 209 a.C., 30.000 tarentinos (Liv. 27.16.7); en 204 a.C., 8.000 africanos (Liv. 29.29.3); en 174 a.C., 40.000 sardos (Liv. 41.28.8); en 167 a.C., 150.000 epirotas (Plb. 30.15; Liv. 45.34); en 146 a.C., 50.000 cartagineses (App. *Lyb.* 130). Asimismo, se estableció un enorme mercado de esclavos en Delos, cuyo volumen de ventas diario se calcula que podía llegar a los 10.000 individuos».

³⁴ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 207.

³⁵ *Ibid.*, p. 208.

comprados eran libres quedarían exculpados, podrían recuperar el precio pagado y devolverían a la persona a su ciudad³⁶. El asunto de la esclavitud en el mundo antiguo fue más complejo ya que existió una lucha contra el propio pensamiento de los griegos que no veían con buenos ojos estas prácticas debido principalmente al desarrollo de las ideas de ciudadanía e igualdad del período clásico³⁷.

Otras medidas de protección y de cooperación fueron tomadas con el objetivo de reducir o paliar los efectos de la piratería. Ejemplo de ello fueron los acuerdos de *Asyilia*, *proxenia* y *de isopoliteia*³⁸, esta última otorgaba los mismo derechos a un ciudadano extranjero. El primero de ellos buscaba proteger los templos, santuarios y sitios sagrados de los saqueos piratas, así como a las personas que dedicaban su vida a los dioses; el método consistía en que importantes Ligas o Estados otorgaran esa *gracia*, buscando desalentar así los ataques de piratas u otros tipos de violencia. La *Asyilia* permitía posiblemente, un rescate más expedito o seguro de víctimas secuestradas. Por ejemplo si la Liga Etolia otorgaba esta figura, algún efecto tendría, al menos sobre la gran cantidad de piratas etolios. Mediante la *proxenia* se señalaba a un ciudadano como representante de un Estado extranjero y velaría por el bienestar de las personas de su tierra, era un título honorífico y de prestigio, se estableció por la costumbre de que dignos ciudadanos de un Estado lejano iban a los mercados de esclavos a rescatar a personas de sus tierras y de otras ciudades que habían sido raptados por los piratas.

Los tiempos fueron cambiando en contra de los griegos que fueron debilitándose y cediendo ante el poderío de los romanos quienes dominaban cada vez más el Mediterráneo y Asia Menor, generando el incremento del comercio de esclavos negociados no solo con piratas griegos sino también con otros comerciantes: los bárbaros. Pero que más adelante con la casi supresión de la piratería en el 67 a.C. de parte de los romanos sin los piratas se quedaron faltos de las principales fuentes de esclavos, aunque

³⁶ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 62.

³⁷ *Ibid.*, p. 63.

³⁸ *Ibid.*, p. 62.

la idea del exterminio pirata dominado por griegos, se debió a que Roma quiso controlar ese comercio³⁹.

El pueblo romano estaba agitado por las consecuencias de la piratería en sus vidas, la inseguridad, los saqueos y la escasez de alimentos, especialmente del trigo originaron una grave tensión social y económica. Las autoridades romanas y su poder político no fueron ajenos a esas consecuencias por lo que deciden tomar drásticas medidas para reprimir estas actividades en el Mediterráneo, que además eran *dominadas* por los griegos, podría decirse que uno de los últimos remanentes de *dominio griego*.

Con la idea de reprimir la piratería como *bandera*, ya que los comerciantes romanos siempre se quejaban de los asaltos que sufrían de los piratas de Iliria, Roma se enfrascó y ganó las guerras a los ilirios, entre el 229 y 219 a.C. Posteriormente, durante el continuo fortalecimiento de su imperio entraron en guerra con Cilicia en el 102 a.C. bajo la justificación (en gran parte cierta) de reprimir la piratería en ese lugar, la campaña fue dirigida por Marco Antonio el orador.

Cilicia fue uno de los grandes y más potentes centros piráticos del mundo antiguo. La piratería en Cilicia estaba organizada casi de modo militar inclusive para la repartición de los botines. Estos auxiliares no percibían un salario pero sí un dividendo de lo saqueado. Mitrídates apoyó las actividades piráticas en sus dominios y dio origen a lo que posteriormente serían conocidos como corsarios; permitió la construcción de barcos en sus territorios, ofreció puertos seguros y refugio a los piratas quienes se «se movían a placer» por el Mediterráneo, llegaron a bloquear puertos italianos y a interrumpir el abastecimiento de trigo hacia las provincias romanas que provenía de África⁴⁰.

En este período hacia finales del helenístico se suele hacer referencia al oráculo de Syedra dentro del contexto de la guerra declarada contra la piratería por parte de los romanos y

³⁹ CRAWFORD, M., «Republican Denarii in Romania: The Suppression of Piracy and the Slave-Trade», *The Journal of Roman Studies*, Vol. 67, 1977, p. 122.

⁴⁰ GALL, J. y GALL, F., *El Filibusterismo*, Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1957, p. 19.

que se manifestaba en la *lex de provinciis praetoriis* del año 100^a. C. conocida también como la *Lex de piratis persequendis* que en una de sus provisiones establecía la seguridad de la navegación para los romanos, latinos y amigos de Roma y sus aliados, además de establecer la responsabilidad de iniciativa que debían tener los romanos en cuanto a organizar acciones contra la piratería. El oráculo muestra las variadas actitudes con Roma y la piratería de este pequeño pueblo antes de la celebrada campaña de Pompeyo contra estos actos⁴¹. Syedra se encontraba en Cilicia Tracheia (un epicentro de la actividad pirática meridional) y sus habitantes estaban divididos entre partidarios y detractores de los piratas, motivo que les lleva a consultar el oráculo de Apolo para definir su postura.

Cabe apuntar que en la *lex de provinciis praetoriis* puede verse uno de los indicios de la jurisdicción universal cuando se establece el derecho de los romanos a tomar medidas agresivas e imperialistas (uso de la fuerza) en orden de luchar contra la amenaza de aquellos a quienes designaban como piratas⁴². Con esta ley Roma se declaró políticamente en contra de la piratería, alejándose de la tolerancia propia de los griegos para con este tipo de faenas. Asimismo se inician diversas acciones militares con el objetivo de acabar con la piratería, si bien anteriormente se habían llevado a cabo acciones militares insuficientes como la del pretor Marco Antonio en el 102 a.C.

Mientras los piratas fulguraban por el Mediterráneo y Asia Menor poniendo en jaque al comercio, a la navegación marítima, dedicándose a los saqueos, secuestros (y su negocio asociado de rescates o trata de esclavos), además de sumarse a fuerzas militares durante guerras y conflictos armados a conveniencia, los piratas perpetraron también uno de secuestros más famosos de la historia: el de Julio César. En el 75/74 a. C. Julio César estaba navegando hacia Rodas cuando fue capturado cerca de la isla de Farmacusa y mantenido cautivo durante 40 días hasta el pago de su rescate. Tal como Julio César había augurado a sus captores volvió⁴³ con una pequeña flota al lugar del cautiverio y los

⁴¹ DE SOUZA, P., «Romans and Pirates in a Late Hellenistic Oracle from Pamphylia», *The Classical Quarterly*, New Series, Vol. 47, No. 2, 1997, p. 481.

⁴² DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 113.

⁴³ Sobre este secuestro existen interesantes anécdotas que describen la personalidad de Julio César y el valor que se daba asimismo. Se especula que en un principio el rescate pedido por los piratas ascendía al suma de 20 talentos, pero que Julio César consideró que esa suma no era suficiente para una persona como él, por lo que deberían aumentar el rescate a mínimo 50 talentos (cualquiera de las dos cantidades era ya exorbitante, considerando que el rescate de Clodio fue de 2 talentos). También había prometido que una

mantuvo detenidos mientras pidió al gobernador de Asia Marco Junio Junco que aplicara justicia, ante la inacción del gobernador Julio César tomó la decisión de crucificar a todos los piratas⁴⁴; pero existen dudas sobre la autoridad legal que tendría Julio César para haber tomado esa medida, ya que en un primer momento se dirigió al gobernador de Asia y posteriormente toma la justicia por sus manos posiblemente amparándose en que los piratas no tenían el estatus de ciudadanos, sino de forajidos, por lo tanto no se les consideraría como enemigos⁴⁵.

Este momento histórico fue de gran apogeo pirático en el Mediterráneo en el que destacaban los piratas cilicios, y afectaba en gran medida al comercio y a la seguridad de las personas, especialmente de ciudadanos romanos de *calidad* comercial para los piratas, tales como mercaderes, embajadores, magistrados y miembros de la aristocracia, ya que con ellos podrían obtener mayores sumas de dinero por rescate. En Roma se sucedían elecciones de magistrados dedicados exclusivamente a la represión de la piratería⁴⁶, se discutían soluciones, hubo acusaciones, todo estaba en ebullición con el problema acrecentándose y un momento en el que los discursos de Cicerón sobre este asunto empiezan a tomar fuerza y calar en el pueblo romano (sofocado por la escasez de trigo y otros bienes coartados por la piratería).

Los políticos logran por fin un acuerdo (con la presión del pueblo) sobre las extraordinarias medidas que deben ser aplicadas con urgencia y es así como a principios del 67 a.C. se aprobó la *Lex Gabinia* llamada así por su ponente el tribuno Aulus Gabinio, elegido en el 68 a.C. y partidario de Pompeyo.

Esta ley otorgaría todos los poderes necesarios y extraordinarios a alguien para que limpiara el mar de piratas. Dicho mandato de la ley tendría una vigencia de tres años;

vez liberado regresaría a crucificarlos. Durante su cautiverio trató a los piratas de ignorantes y bárbaros, si bien los utilizaba como público para los poemas y otros escritos que compuso durante este tiempo. En PEREZ-SOSTOA, D., «Prisioneros de los piratas: Política y propaganda en la captura de Julio César y Clodio», *Veleia*, 28, 2011, pp. 69-81, p. 78; disponible en <http://www.ehu.es/ojs/index.php/Veleia/article/view/6295> [Última visita: 20/11/2015].

⁴⁴ Ibid., p. 77.

⁴⁵ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.140.

⁴⁶ ÁLVAREZ PEREZ-SOSTOA, D., *op.cit.*, p. 72.

daría autoridad para reclutar tropas en todas las provincias romanas e inclusive para tener la misma autoridad que otros gobernadores provinciales, en cualquier lugar de toda la costa dentro de cincuenta millas (75 kilómetros)⁴⁷. Ningún nombre fue mencionado en la propuesta para llevar a cabo esta labor, pero era bien conocido que fue parte de una estrategia de Pompeyo Magno a sabiendas que sería señalado para cumplir con la misión, tal como ocurrió.

Pompeyo, con una clara estrategia preparada tiempo antes de la *Lex Gabinia*, tomó el mando de la misión encomendada para tres años y consiguió los resultados esperados en tan solo tres meses «su plan de campaña fue una obra maestra de estrategia y fue llevada a cabo triunfalmente en todos sus detalles»⁴⁸. En un primer momento lo que requería mayor urgencia era restablecer el comercio, para conseguirlo se utilizaron todos los medios de fuerza de que disponía Pompeyo.

Dividió su flota en dos partes, una comandada por él y encargándose de los litorales de África, Sicilia y Cerdeña; sus lugartenientes hicieron lo propio en los litorales de España y la Galia; y fue así como en cuarenta días logró que el comercio fluyera nuevamente en el Mediterráneo y hacia las provincias romanas habiendo dejado libre de piratas las tres cuartas partes del Mediterráneo⁴⁹. A continuación estructuró a sus fuerzas en trece comandos que serían responsables por la defensa de las costas asignadas en el marco del Mediterráneo y el Mar Negro y de la reducción de las fuerzas piratas y sus bastiones, así como también mantener una vigilancia y patrullaje en las zonas de los estrechos. Los comandos también actuarían en cooperación entre ellos con el objetivo de asilar a cualquier banda dispersa de piratas⁵⁰.

⁴⁷ AMELA VALVERDE, L., «La campaña de Pompeyo Magno contra los piratas en Hispania (67 a.C.)» *Hispania antiqua*, N° 30, 2006, p.10. DE SOUZA, *Piracy in the...*, p. 167.

⁴⁸ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 235.

⁴⁹ GALL, J. y GALL, F., *El Filibusterismo*, Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1957, p. 20.

⁵⁰ Las estrategias militares detalladas hasta aquí guardan gran similitud con las acciones actuales para reprimir a la piratería y es posible identificar un posible origen de las capitanías marítimas conocidas hoy en día, pero con funciones civiles.

Pompeyo tomó sesenta de sus mejores barcos y se dirigió hacia el este, en donde estaban las ciudades de Mitrídates, que como se ha mencionado se dedicaban a la piratería sistemáticamente, especialmente en contra los romanos por la existencia de la guerra. No hubo resistencia ante Pompeyo, su fama ya le precedía. No obstante, parte de su estrategia fue también la de reasentamientos de los piratas vencidos en lugares en los que Roma había perdido presencia o bien esta se encontraba debilitada. Es así como Pompeyo, siendo clemente con los cilicios que se rindieron, les dio una oportunidad ofreciéndoles tierras a cambio de sus barcos⁵¹. Esta benevolencia pudo deberse a que Pompeyo entendía las consecuencias de las guerras y que hubo una gran cantidad de personas que se vieron forzadas a practicar la piratería. También, a que convertiría a los piratas en granjeros y los alejaría de las costas, La mayoría de los nuevos reasentamientos fueron dados en la misma Cilicia.

En esta operación naval, una de las más importantes de la antigüedad y amparada en un consenso legal, es interesante detenerse en la descripción de las fuerzas y recursos de Roma empleados en la campaña anti pirática. Pompeyo tuvo la potestad de ir solicitando tropas, dinero y barcos a medida que los necesitara, es decir que no hubo limitaciones en cuanto a ello. En la campaña utilizó ciento veinte mil hombres, cuatro mil jinetes de caballería, seis mil talentos y doscientos setenta barcos⁵². El resultado numérico de esta campaña, además de haber restablecido el flujo comercial de trigo hacia Italia, fue la «captura de más de cuatrocientos navíos, destruyéndose mil trescientos y poniendo fuera de combate a treinta mil piratas»⁵³.

Los efectos de esta campaña permitieron a Roma recuperar el gobierno del mar y no volvieron a ver comprometido su comercio ni el trigo por esta causa. En la estrategia de Pompeyo se dejaba sin puertos base o seguros a los piratas, además la regular vigilancia de la fuerza naval romana mantuvo a raya a los piratas. No obstante después de la caída y muerte de Julio César (44 a.C.) hubo un pequeño incremento de la actividad pirática en el Mediterráneo, «el resurgimiento de la piratería a pequeña escala era inevitable, debido

⁵¹ DE SOUZA, *Piracy in the...*, p.170.

⁵² ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 234.

⁵³ GALL, J. y GALL, F., *El Filibusterismo*, p.21.

a la complicada geografía del mar Mediterráneo (...)»⁵⁴ por lo que su presencia nunca desapareció del todo y posteriormente recobró fuerzas con la caída del Imperio romano.

En el 40 a.C. Sexto Pompeyo (hijo de Pompeyo Magno) llegó a ser acusado de pirata debido a las tramas por el poder en Roma y su lucha contra el triunvirato; en un principio no fue cierto ya que fue víctima de una guerra propagandística para desprestigiarlo (llegaron a acusarle de comerciante de esclavos y pirata), pero es probable que utilizara las estrategias de saqueo y piratería para debilitar a las provincias que estaban en su contra y fortalecerse frente a ellos, además de captar a antiguos piratas en sus filas. Sexto Pompeyo consiguió el objetivo que buscaba y forzó la firma del acuerdo de Miseno en el 39 a.C. mediante el cual obtuvo las soberanías de «Sicilia, Cerdeña y Acaya a cambio de asegurar la libre navegación de los barcos mercantes romanos»⁵⁵. No obstante fue un tratado efímero. Sexto continuó con los ataques a dichos mercantes y Roma se enfrascó en una nueva guerra ganada por su emisario Agripa quien derrotó a Sexto Pompeyo en las costas sicilianas.

Durante los años siguientes no hubo grandes luchas contra los piratas en el Mediterráneo, el comercio fluía con normalidad y los pequeños episodios o ataques a menor escala no influyeron en el normal desarrollo del comercio. En el 69 d. C. hubo un incremento de estos actos piráticos al punto de que las fuerzas navales romanas debieron intervenir nuevamente, pero con la organización y vigilancia que tenían de sus dominios marítimos pudieron restablecer el orden nuevamente. De Souza ubica estas escaramuzas durante el tiempo denominado *Pax Romana*.

En esta época entre el 66 y el 74 d.C. se conoció la piratería judía, después de la caída de Jerusalén en el 70 d.C. algunos sobrevivientes se unieron y se dedicaron a la piratería en las costas de la ciudad de Joppa, atacando principalmente la ruta comercial marítima con Egipto, estas actividades fueron nuevamente controladas por las fuerzas romanas que atacaron fácilmente la base terrestre de los piratas, los habitantes no opusieron resistencia

⁵⁴ AMELA VALVERDE, L., «La campaña de Pompeyo...», p. 18.

⁵⁵ GALL, J. y GALL, F., *El Filibusterismo*, p. 21.

aunque algunos trataron de escapar, sin éxito, por el mar en sus barcos en medio de un mal clima y costa inhospitalaria⁵⁶.

Fuera del Mediterráneo la piratería parecía no estar controlada, el Mar Rojo estaba infestado de piratas árabes que atacaban principalmente la ruta de comercio con la India, siendo temidos además por el uso que hacían de flechas envenenadas⁵⁷, los comerciantes se vieron forzados a llevar personal armado (arqueros) en sus barcos.

En el Mar Negro ocurrían actos similares con los piratas del Cáucaso. En el norte de África (40 d.C.) los *Mauri* (de Mauritania) hacían lo propio especialmente con las costas de España; estas tribus fueron descritas como adictas a la piratería⁵⁸. Los tres primeros siglos de la era común fueron marcados en un principio por el control de la piratería por las fuerzas navales romanas y posteriormente, con su decaimiento, empezó a florecer nuevamente la semilla de la piratería, esta vez ejercida por personas de zonas ajenas al imperio. La entrada de *bárbaros* al Mediterráneo para continuar con actos piráticos, que posiblemente ya ejecutaban en sus tierras pero de las que existen pocos registros históricos, fueron poco controlables por los romanos tanto en mar como en tierra.

B) Edad Media

En la Edad Media los Estados quisieron ganar terreno en el ámbito de comercio marítimo y utilizaron a los piratas de sus zonas como apoyo a sus estrategias para controlar el paso, entrada y salida de barcos mercantes. Los transgresores del mar cerraban acuerdos con los Estados en cuanto a la repartición del botín y a tener disponibilidad de puertos seguros, lo que fue bastante común en la época (tanto en Asia como en Europa, repitiendo casi el mismo patrón) así como también lo fue utilizar o permitir a fuerzas navales y a buques mercantes ejercer actos de piratería en beneficio del Estado dando inicio a la figura del corsario que actuaba legitimado por la autoridad de su Estado o ciudad para *actuar como*

⁵⁶ DE SOUZA, P., *Piracy in the ancient world: from Minos to Mohammed*, University College London, Doctoral thesis, 1992, p. 361.

⁵⁷ ORMEROD, H.A., *Piracy in the...*, p. 258.

⁵⁸ DE SOUZA, P., *Piracy in the ancient...*, p. 366.

pirata contra sus enemigos, por supuesto el resultado era un beneficio económico para todos los involucrados a la hora de repartir el botín con un porcentaje reservado para las autoridades o soberanos que permitían estas prácticas.

En el siglo quinto de la era común un monje chino que regresaba desde la India ya mencionaba el apogeo de la piratería en el Estrecho de Malaca⁵⁹. En el mundo occidental las flotas romanas continuaban con la capacidad para controlar y vigilar el mar. En Inglaterra, algunas ciudades iniciaron nuevamente procesos de protección construyendo torres y algunas fortificaciones a lo largo de sus canales y riberas⁶⁰.

Era una época de nueva ebullición por el poder y territorios, las religiones empezaron a formar parte de esa lucha que también tuvo sus repercusiones en los bandos piratas, especialmente la llevada a cabo entre musulmanes y cristianos. No obstante el comercio se antepuso a las luchas religiosas y los bandos supieron sortear restricciones para mantener su actividad mercante independientemente de las religiones.

El comercio seguía su crecimiento, más regulado (y disputado) tanto en los puertos asiáticos como en los europeos, cada zona vivió situaciones similares en cuanto a la piratería selectiva que promocionaron, la que era rechazada y la que perseguían siempre que proviniera de rivales o no estuviese debidamente controlada. El corso es un tema complejo y amplio que requiere de un estudio particular tanto en tiempo de guerra como en el de paz, en virtud de ello, el análisis de este escrito solo irá relacionado en cuanto a la influencia que tuvo en las diferentes épocas históricas y su estrecha relación o disociación con la piratería.

⁵⁹ YOUNG, A., «Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia», en *Piracy in Southeast Asia: status, issues and responses*, Ed. JOHNSON, D. y VALENCIA, M., Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005, p. 2.

⁶⁰ *Saxon Shore* es como se denominó al sistema de fortificaciones que existieron a lo largo del canal inglés y alrededor de la costa de *East Anglia* durante los siglos III y IV d.C., en DE SOUZA, P., *Piracy in the...* p. 225.

La figura del corsario tendrá sus inicios formales en esta época, se empezó a utilizar la figura jurídica hasta la Edad Moderna, pero las especificidades de cada período histórico relativas al corso se verán en su respectivo momento. Es así como en la Edad Media se instituyen las patentes de corso y se trata de establecer alguna diferencia con los actos de piratería, la primera estaba legitimada por la autoridad correspondiente y era selectiva, solo podía ejecutarse contra los enemigos. La segunda, era una salvajada y estaba prohibida. Era beneficiosa para el Estado ya que podía disponer de una fuerza naval a coste cero y además percibir beneficios económicos con la repartición de las cargas confiscadas (botín), a la vez que consolidaba el poder soberano sobre áreas marítimas.

La acción de corso podía definirse como «todo ataque contra enemigos del propio país que se ejecutaba después de haber obtenido una licencia de corso, en la que se especificaban cuáles eran los enemigos y las demás condiciones a observar, entre las que destacaba la obligación de volver al puerto de salida, donde había que librar un impuesto, proporcional a la captura, y atender a las reclamaciones por las extralimitaciones que se hubieran cometido»⁶¹. Es necesario apuntar la jurisdicción o legalidad de la patente de corso ya que solo tendría valor en los dominios marítimos de la ciudad o autoridad que la expedía, así dependiendo de la fuente consultada es posible encontrar referencias indicando que cierta persona era pirata o corsario, es decir, desde la perspectiva del enemigo se trataría de un pirata y dentro de la jurisdicción propia de un simple corsario⁶².

Sin embargo las necesidades económicas llevaban a los corsarios a actuar contra naciones o ciudades amigas con las que se estaba en paz, desdibujando jurídicamente la figura y convirtiéndose en simples piratas; aunque usualmente los corsarios podían justificarse aduciendo que encontraron armas o carga para un puerto enemigo. Contra las acciones de corso podía proceder alguna reclamación en la ciudad o puerto por parte de los

⁶¹ FERRER MALLOL, M., «Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media», p. 257, disponible en http://digital.csic.es/bitstream/10261/23799/1/Ferrer_Corso_y_pirater%C3%ADa.pdf [Última visita: 10/12/2017].

⁶² *Id.*, se relata la historia de Diego de Barrasa o de Valderrama quien actuó como corsario para la Corona de Aragón a petición del rey Martín el Humano para que colaborase en la defensa de Cerdeña, pero una vez que no fue de utilidad el rey ordenó en el año 1407 la búsqueda y captura de Barrasa por actos de piratería.

mercaderes afectados, indicando los bienes confiscados, el lugar y relato de los hechos e identificando a los agresores.

La cooperación regional para luchar contra la piratería se repetía al igual que en el mundo antiguo, esta cooperación se traducían más bien en controlar el curso entre ciudades amigas y repeler a los piratas de las rivales. Los códigos y compilaciones⁶³ sobre el transporte y el comercio marítimo son más completos, abarcando situaciones más allá de la seguridad de la navegación como los contratos de fletamento, la autoridad del capitán, normas relativas a las tripulaciones, pasaje, a las mercaderías, entre otras.

Reflejo de los peligros de la navegación, como se consideraba a la piratería, eran contenidas en el *Llibre del Consolat del Mar* (Libro del Consulado del Mar) que constituyó la recopilación sobre normas marítimas más importante de ese período histórico. En el Capítulo LXI se establecía que el patrón del buque estaba «obligado a asistir y a guardar a los mercaderes, y a los viajeros [...] Y a toda persona que vaya en su nave [...]» entre otras acciones a «defenderles contra los piratas y contra todos aquellos que intenten atropellarles». Asimismo el Capítulo LXXXI establecía que la condición de miedo del mercader (hacia los piratas) era un motivo válido para que este pudiese retirar la mercancía ya embarcada sin que esto generara la obligación de pagar los fletes⁶⁴.

La navegación en esta época fue generalmente de cabotaje, utilizando remos, la vela y dependiendo de las condiciones climáticas; cuando se trataba de viajes más largos las escalas se convertían en obligatorias a la vez que esto daba más oportunidades a sufrir robos y saqueos. La tecnología de la navegación influyó de sobremanera en la propulsión

⁶³ En Asia el *Código Marítimo de Malaca*, hacia finales del siglo quince y efectuado durante el reinado del Sultán Mahmoud Shah; *Código Marítimo de Macassar* editado por el jurista local Amana Gapa en el mismo siglo y de contenido similar al de Malacca pero adicionaba normas sobre los contratos de fletamento; en ANAND, R.P., «Maritime Practice in South-East Asia until 1600 A.D. and The Modern Law of the Sea», *International and comparative law quarterly*, Vol. 30, 1981, p.446.

⁶⁴ En las técnicas de comercio marítimo de la época se contemplaban contratos de flete, seguros marítimos o de cambio, independientemente de la religión de los comerciantes. Un claro ejemplo de la tendencia hacia la universalización que ha tenido el derecho marítimo. Un muestra de contratación de seguro marítimo en la época medieval es la efectuada «en marzo de 1440 por Daniel Cornet, mercader de Valencia, a Jesuhé Fasvatí, por 70 libras del transporte de vino y de la persona del judío en su viaje hasta Alguer» en HINOJOSA MONTALVO, J., «Judíos extranjeros en el reino de Valencia durante la Baja Edad Media», *Sefarad*, Vol. 70:1, enero-junio 2010, p. 83.

del comercio marítimo pues fue posible pasar del uso de la vela y emplear, como una novedad, el timón favoreciendo así que la navegación pudiese alejarse más de la costa y abriendo posibilidades en la reducción de costos en el transporte de las mercancías, así como alejarse o acercarse a los peligros de la navegación como eran los piratas y los primeros corsarios⁶⁵.

Los ataques piratas ocurrían habitualmente cerca de la costa, siendo la navegación de comercio costero su principal presa. Por ello el transporte de bienes y personas por vía marítima que se hacía sobre barcos más grandes y de navegación profunda tenían menos probabilidades de sufrir ataques piráticos ya que se alejaban de las zonas preferidas de acción pirática que eran las costas. Viajar en barcos armados⁶⁶ no fue una novedad, la ruta marítima entre la ciudad de Berbería en Valencia con el norte de África estaba plagada de corsarios y piratas, y las escalas solían hacerse en la isla de Mallorca, existiendo escalas regulares y predominio de flotas de Venecia, Florencia y de la Corona de Aragón que generalmente utilizaban para el transporte embarcaciones medianas, de cincuenta toneladas aproximadamente y de pequeño y mediano calado⁶⁷.

Pero ese aumento del comercio, favorecido por una cierta libertad de los mares, conllevó al aumento de la piratería y corso, la conquista de territorios mediante este tipo de actividades pasó a un segundo plano salvo para los vándalos y los vikingos; ahora interesaba afianzar las soberanías en los espacios marítimos y obtener el mayor provecho particular y estatal sobre las rutas marítimas, de ser necesario el mismo Estado alentaría a sus habitantes a buscar ese provecho mediante acciones piráticas.

⁶⁵ MOLINA MOLINA, A., «Los viajes por mar en la Edad Media», *Cuadernos de Turismo*, Nro.5, 2000, p.115.

⁶⁶ Otra costumbre de protección contra ataques piratas era el convenio de *pasar cabo* a otra embarcación durante la navegación. Este convenio tenía consecuencias legales de no ser cumplido, así como también encontraba causa exoneratoria si hubiese persecución por parte de piratas, en un pasaje del Capítulo 241 se estipula lo siguiente sobre la exoneración de responsabilidad: « Mas si le acaeciese al patrón impedimento de Dios o de mar, o fuerza de príncipe o de piratas que no le permitiesen cumplir lo que prometió a los accionistas antes de partir, y no fuese por su culpa, no les quedará responsable en nada de lo prometido porque nadie puede quejarse ni disputar en los impedimentos de Dios, de mar o de malhechores» en *Libro del Consulado del Mar*, edición y traducción del original en catalán por Antonio de Campany, Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965, p. 119. Disponible en <https://archive.org/details/librodelconsulad00capm> [Última visita 20/8/2014].

⁶⁷ HINOJOSA MONTALVO, J., «Judíos extranjeros... », p. 87.

1. Europa y el Mediterráneo

Los visigodos y los vándalos formaron parte de la historia de la piratería durante el siglo quinto de la Edad Media. Los primeros, solían atacar las costas de España, especialmente las gallegas (445 d.C.); los segundos si bien fueron conquistadores de zonas de África en el 429 d.C. y no podrían ser etiquetados exclusivamente como piratas, aunque sí desarrollaron esta actividad alternativamente para apoyar la principal de conquista territorial. Los vándalos además se fortalecieron en las zonas de Sicilia, Cartago, Rodas⁶⁸, Sardinia, Córsega y las Islas Baleares. Para el 476 d.C. el reino de los vándalos se había consolidado, tenían buenas y pacíficas relaciones con sus vecinos y sus actividades piráticas no fueron tan necesarias como en sus inicios.

La piratería empezó a cobrar fuerza nuevamente, esta vez de parte de los árabes que en los años 634 al 698 d.C. no solo recuperaron el control del norte de África sino que generaron la ruptura de la unidad en el Mediterráneo⁶⁹. Se esparcieron rápidamente en a lo largo de la costa del norte de África y en España, a pesar de ser guerreros del desierto aprendieron a pelear en el mar o bien llegaron a contratar gente de mar cristiana que pelearan para ellos⁷⁰. Afectaron el comercio por mar, recuperaron el control de Cartago y saquearon sin contemplaciones la costa de Anatolia y del Egeo, aun así, sus faenas piráticas no son comparables a las ocurridas en la antigüedad⁷¹ que conllevó a verdaderas guerras y en su momento crítico llegó a representar la amenaza de una hambruna para todo un país. No obstante, durante los siguientes cien años los árabes se convirtieron en la fuerza naval dominante en el Mediterráneo oriental⁷².

Los árabes también realizaron expediciones piráticas específicamente contra los cristianos, esas acciones se conocían como *koûrsa* y fueron organizadas por las autoridades del Califato durante el siglo VII «esta forma de piratería institucionalizada

⁶⁸ Ante los constantes saqueos de Rodas, el emperador Zeno decide firmar en el año 474 d.C. un acuerdo con el vándalo Gaiseric (quien comandó las grandes oleadas de saqueos y conquistas piráticas de los Vándalos), logrando la tranquilidad para Rodas a cambio de reconocer que Gaiseric tenía autoridad sobre África; en DE SOUZA, P., *Piracy in the...* p. 233.

⁶⁹ DE SOUZA, P., *Piracy in the...* p. 238.

⁷⁰ MURPHY, M. N., «The Barbary Pirates», *Mediterranean Quarterly*, Volume 24, No.4, 2013, p. 20.

⁷¹ DE SOUZA, P., *Piracy in the...* p. 238.

⁷² MURPHY, M. N., «The Barbary...», p. 20.

duró un largo tiempo en el período medieval»⁷³. Las luchas entre *moros* y *cristianos* tuvieron mucho que ver con la piratería que se *profesaban* unos a otros. En el siglo VIII las flotas musulmanas dividieron sus barcos en una flota guerrera y otra de asaltantes con sedes en España, Norte de África, Egipto y Siria⁷⁴, con recobrada fuerza, ejercieron el comercio y la piratería casi como actividades paralelas, en muchos casos los mismos mercaderes actuaban como transgresores del mar por lo que piratería y comercio no podrían concebirse como actividades excluyentes durante esta época⁷⁵. El comercio desde Al-Andalus (actual Andalucía en España) se incrementó hacia el Magreb, al igual que hacia las costas latinas, griegas y africanas.

En el Mediterráneo de esta época los vikingos también fueron una amenaza para los propios piratas/comerciantes musulmanes lo que prácticamente obligó a los emires andaluces a organizar mejor su política marítima y puso a los marineros comunes bajo la autoridad militar del emirato andaluz, afianzando así el poder sobre el dominio marítimo y soberano del Califato de Córdoba⁷⁶ en su zona de dominio marítimo, así que la piratería en estas áreas estaba más o menos controlada o bien, apoyada por una autoridad legítima, una tendencia de este período histórico y enfocada a controlar cada vez más las rutas marítimas.

El comercio musulmán también se extendió a Somalia (Golfo de Adén⁷⁷) que formaba parte de la denominada Costa Swhaili, en donde surgieron ciudades-estado independientes entre el año 900 d.C. y el siglo trece. Somalia, (que también tuvo su piratería originada en el mundo antiguo) desarrolló a lo largo de su historia y especialmente en este período importantes relaciones comerciales y sociales con el litoral del Océano Índico⁷⁸, incrementando su comercio por mar, experimentando cambios

⁷³ DE SOUZA, P., *Piracy in the ancient world...* p. 176.

⁷⁴ MURPHY, M. N., «The Barbary...», p. 20.

⁷⁵ PICARD, C., «*Ba riyyūn*, émirs et califes: l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale (VIII^e-X^esiècle)», *Medieval Encounters*, Vol. 13, Issue 3, p. 437.

⁷⁶ PICARD, C., «*Ba riyyūn*, émirs et califes...», p. 413.

⁷⁷ Más detalle sobre la historia de la piratería en esta zona puede ser leída en apartado siguiente sobre *Asia*, ya que la mayor relación sobre la violencia en el mar está mayormente conectada con el océano Índico y el comercio asiático.

⁷⁸ MAcCARTHY, D., *An Economic History of Organized Crime: A National and Transnational Approach*, Routledge Studies in Crime and Economics, New York, 2011, pp.204-205. Disponible en <http://books.google.de/books?id=s2KrAgAAQBAJ&pg=PA203&lpg=PA203&dq=historical+roots+soma>

sociales y culturales como consecuencia de este y con el respectivo aumento de la actividad pirática que no estuvo excluida en su historia.

Casi al final de la Edad Media los cristianos y musulmanes continuaron el comercio entre ellos a pesar de las prohibiciones por la guerra religiosa que se llevaba a cabo en su nombre, también era época de cruzadas y algunas órdenes cristianas se vieron involucradas en la lucha contra piratas musulmanes, las ciudades libres italianas como Génova o Venecia incrementaron su comercio debido a la lucha religiosa y por ende las cruzadas, ya que esa tropa de fieles necesitaban transportarse y ser aprovisionados regularmente.

Hacia los inicios del siglo catorce la Orden del Hospital de San Juan, inicialmente estuvo localizada en Jerusalén y posteriormente fue movilizada a Rodas⁷⁹, siendo este último lugar uno de los centros más importantes de comercio y de rutas de peregrinos en el Mediterráneo oriental, en virtud de su nueva base privilegiada y convenientemente comercial, la Orden decide consolidar su posición y «estableció torres de vigilancia y guarniciones en Rodas y en las islas vecinas vigilando sus aguas y manteniéndolas libres de piratas»⁸⁰ convirtiendo al puerto de Rodas en un lugar seguro tanto para el comercio como para los peregrinos. La Orden poseía un importante poder naval y lo utilizó en patrullaje de sus costas buscando prevenir incursiones turcas y hacer respetar en sus dominios las prohibiciones papales de comercio con los musulmanes⁸¹.

[li+piracy&source=bl&ots=3DalmmJ5Ob&sig=Izd1K-A_c8sZ1cxuD_lbspjVVRE&hl=es&sa=X&ei=dcbxU_usIOrP4QSc9oGQBg&ved=0CGkQ6AEwBw#v=onepage&q=historical%20roots%20somali%20piracy&f=false](https://www.researchgate.net/publication/324111111) [Última visita: 10/1/2018].

⁷⁹ En el año 1310 capturaron a la Isla de Rodas por la fuerza y desde allí realizaron actividades piráticas contra las flotas musulmanas, en MURPHY, M. N., «The Barbary...», p. 22. La designación de pirata o no, dependerá de la fuente que relate la historia. No obstante ello, es importante tener en cuenta los actos de violencia en el mar que sí eran considerados piratería hasta la Edad Media, es necesario prestar atención a los hechos tratando de dejarlos fuera del halo religioso o político (ya que no era incipiente la diferenciación y legitimación del corso y los permisos estatales), a medida que avance la historia esas diferencias alejarán al concepto conocido hoy en día sobre piratería de otros tipos de transgresiones en el mar.

⁸⁰ REYERSON, K., «Christian, Muslim, and Jewish Mariners in the Port of Rhodes, 1453-1480» *Medieval Encounters*, Vol. 13, No. 1, 2007, p. 159.

⁸¹ No obstante existe evidencia confirmada por el autor de este artículo de que tanto musulmanes como judíos pasaron a través del puerto de Rodas para hacer negocios con los cristianos y conducir negocios en nombre de la misma Orden de San Juan del Hospital, es decir que mientras se mantenía una apariencia de total respeto a las directrices papales finalmente el comercio marítimo tuvo más poder que la guerra religiosa. En REYERSON, K., «Christian, Muslim...», p. 159.

Con la *legitimidad* religiosa que acompaña a los de la Orden sucedió un hecho que refleja claramente la rivalidad entre las mismas ciudades cristianas y los poderes con los que se sentían investidas para ejercer vigilancia (a su favor) sobre el mar, ocurrió que detuvieron a un barco mercante de Venecia en el que dejaron retenidos a dos comerciantes turcos (es decir, buque cristiano con pasaje musulmán), los venecianos no tardaron en responder a esa ofensa y realizaron una incursión en Rodas como represalia⁸².

Los vikingos, «pueblo germánico, originario de Escandinavia y también conocido como Normanni (Normandos) o Dani (Daneses), estaba organizado en jefaturas de guerreros y piratas regidos por un rey»⁸³, fueron un pueblo muy representativo del mundo medieval y pirático. En su primera etapa conocida históricamente e interesante para este análisis, fue la que ejercieron mayoritariamente actividades piráticas con el objetivo primordial de «pirateo individual de guerreros de élite»⁸⁴, en etapas posteriores buscaron colonizar territorios y asentarse como meta principal, sin abandonar del todo la piratería.

La llamada *era vikinga* en Europa está comprendida entre los años 780 al 1080⁸⁵; a partir del 790 fue notable el incremento de brutales ataques piratas y saqueos que eran del tipo *atacar y escapar*, ya que posteriormente regresaban a sus lugares de origen. Para el año 795 los vikingos se habían apoderado de la mitad de Irlanda y continuaron sus actividades por las islas británicas. Los ataques a gran escala se hicieron frecuentes a partir del año 830 y los vikingos comenzaron a agruparse en flotas, en las que participaba su aristocracia, tenían bases temporales establecidas y a partir de allí atacaron ciudades y mercados tanto de la costa como del interior⁸⁶; su interés por las tierras interiores los llevó hasta Paris en el año 912, mediante su navegación por el río Rhin⁸⁷.

⁸² REYERSON, K., «Christian, Muslim...», p. 160.

⁸³ ALMAGRO-GORBEA, M. «La navegación prehistórica y del mundo atlántico» p.12, disponible en http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/9340/1/CC-013_art_1.pdf [Última visita: 20/2/2017].

⁸⁴ *Id.*

⁸⁵ KURRILD-KLITGAARD, P., y TINGGAARD SVENDSEN, G., «Rational bandits: Plunder, public goods, and the Vikings», *Public Choice*, Vol. 117, No. 3/4, Essays in Memory of Mancur Olson, 2003, p. 261.

⁸⁶ *Id.*

⁸⁷ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 40.

Fueron grandes navegantes y representaban a su aristocracia, respetando sus leyes y con gran sentido de gobierno y disciplina, a la vez que en el siglo once recorrían la Europa occidental⁸⁸. Los vikingos buscaban ampliar sus dominios y aprovecharon al máximo cualquier oportunidad para obtener botín y repartirlo, un motivo claro por el cual se les consideraba piratas y no solo conquistadores. Las embarcaciones⁸⁹ en las que se movilizaban eran de poco calado y se estima que podrían albergar tripulaciones de hasta sesenta personas «todos soldados y libres»⁹⁰.

La piratería violenta y brutal que ejercieron los vikingos generó un gran temor y en un principio poca resistencia a sus ataques, abriendo la oportunidad a otro lucrativo negocio generado gracias a esta piratería, llamado *Danegeld*⁹¹ que consistía en tributos pagados por las comunidades a los piratas a cambio de no ser atacados⁹². Los vikingos comenzaron a asentarse en los lugares que saquearon o bien que tenían por bases temporales en un inicio, lugares en los que habían *invertido* parte de sus ganancias provenientes de la piratería; también trabajaron como mercenarios para príncipes cercanos a esos lugares donde se asentaron; o bien, fueron reyes y recibían impuestos a cambio de su protección y seguridad⁹³.

Los asentamientos y cambiar el bandidaje por una vida más sedentaria se asemeja a una de las soluciones que utilizó Pompeyo en su campaña para reprimir la piratería cuando reubicó a los piratas cilicios en zonas donde pudiesen dedicarse a otros menesteres y sustentarse. Los vikingos reasentados utilizaron su violencia para proteger a los

⁸⁸ *Ibid.*, p. 39.

⁸⁹ Los vikingos desarrollaron sus técnicas de navegación al margen del mundo mediterráneo y paralelamente a este; utilizaban barcos de remos, de poco calado y empleaban mantequilla para engrasar las velas de cuero. El Dr. Almagro-Gorbea describe las características de tres barcos conservados en tumbas de los reyes vikingos Tune, Gokstad y Oseberg; el primero «es un barco del siglo IX. Era de roble y pino, con 11 remeros a cada lado y mástil. Tenía 20m. de largo por 4,20 de manga»; el segundo, «tenía 22,8 m. x 5,25 m. de manga x 2 m. de alto; todo él hecho de roble. Posee ya quilla y mástil de pino de 12 m. En 1893, una réplica llegó a América con 16 remeros por borda, llegando a alcanzar con vela una velocidad de 10 nudos.»; y el tercero, «del siglo VIII, es de 21,5 x 5 x 1,5 m. Es de roble con partes de haya y está muy ornamentado en la proa.»; en ALMAGRO-GORBEA, M. «La navegación prehistórica...», p. 23.

⁹⁰ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 40.

⁹¹ KURRILD-KLITGAARD, P., y TINGGAARD SVENDSEN, G., «Rational bandits...», p. 261.

⁹² En el artículo de Kurrild-Klitgaard y Tinggaard Svendsen «Rational bandits...» (previamente citado) se describe en detalle todo un listado de los tributos pagados a los vikingos en concepto de *Danegeld* por parte de los pueblos en estado de amenaza durante los siglos nueve y once. Ver p. 264.

⁹³ *Ibid.*, p. 265.

productores de la tierra y ganado de los ataques de otros bandidos, asimismo utilizaron su poder naval para repeler ataques de otros piratas. Un famoso ejemplo de este tipo de reasentamiento fue el del líder vikingo Rollo, que después de saquear y robar en las costas de Normandía durante años aceptó las tierras que le ofreció el rey Carlos El Simple en el año 911⁹⁴ para reasentarse y regirlas. No obstante, otros vikingos continuaron surcando los mares y se comprometieron en una especie de piratería y comercio con Rusia y el mundo musulmán⁹⁵. La incursión vikinga por Europa ha sido famosa hasta el día de hoy y usualmente ha generado un halo de interés, curiosidad e incluso admiración, a pesar de la brutalidad de sus incursiones.

Los piratas sarracenos⁹⁶ se caracterizaron por su violencia y porque infestaron⁹⁷ las costas del Mediterráneo durante la Edad Media, Italia sufrió en mayor medida dichos ataques piráticos debido a la desunión interna que vivía, así en 926 atacaron la Toscana y se acercaron a Roma, encontraron resistencia en las flotas griegas que lograron defender al sudeste italiano, no así a Sicilia que quedó a su merced. Otras ciudades como Amalfi, Nápoles y Salerno pagaron tributos a los sarracenos o bien permitieron que estos tuviesen bases localizadas en esos lugares⁹⁸.

En el norte de Alemania luchaban contra la piratería que provenía de los mismos vikingos y de otros piratas del norte, en consecuencia de ello para proteger y expandir su comercio se establece la Liga Hanseática. Esta organización se convirtió en uno de los principales enemigos de los vikingos y otros piratas, su primer fin era el de fortalecer el comercio y sus derechos relacionados, pero su esfera se fue ampliando hasta llegar a convertirse en un poder naval y político en la Edad Media⁹⁹ reprobando todo lo relacionado a la piratería

⁹⁴ GRENNES, T., «A Thousand Years of Trade History», *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, Vol. 43, Number 4, October-December 2010, p. 160.

⁹⁵ *Id.*

⁹⁶ El diccionario de la Real Academia de la Lengua los define como habitantes del desierto, natural de la Arabia feliz u oriundo de ella, en <http://lema.rae.es/drae/?val=sarraceno> El término fue utilizado para referirse a los conquistadores y piratas musulmanes, se considera que la Arabia Feliz estaría ubicada en lo que hoy es Yemen.

⁹⁷ PELLEGRINO, F., «Historical and Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping», *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43, No. 3, 2012, p. 430.

⁹⁸ DAVIS, H.W.C., *Medieval Europe*, Project Gutenberg eBook, 2002. Disponible en <http://www.gutenberg.org/cache/epub/6369/pg6369.html> [Última visita: 3/2/2016].

⁹⁹ WUBS MROZEWICZ, J., «The Close ‘Other’: Medieval and Modern Perspectives on Hollanders and the Hanse», *German History*, Vol. 31, No. 4, 2013, p. 461.

y estableciendo que todos aquellos que se atreviesen a albergar a los piratas en sus puertos eran igualmente culpables de ese crimen¹⁰⁰.

Las condiciones físicas del Báltico facilitaron el ejercicio de la piratería, islas que ofrecían refugio, lagunas, arrecifes, que permitían el escondite y ataques por sorpresa a los barcos mercantes que surcaban las costas. A lo anterior se añaden las intrigas de la época provenientes de varios duques de Mecklenburg y la reina Margarita de Dinamarca hicieron caer en medio de ellas a los mercaderes hanseáticos¹⁰¹ incentivando así la piratería, generando y atrayendo a más transgresores del mar. La inestabilidad política por la sucesión en Dinamarca es un período en el que se inician las quejas de los mercantes hanseáticos sobre la piratería¹⁰² y se ven obligados a solicitar paso seguro a través de rutas marítimas diferentes a las de danesas¹⁰³. La Liga decide tomar medidas para salvaguardar la navegación y sobretodo el comercio tales como equipar a *barcos de paz* para que patrullaran el mar en el período comprendido entre el inicio de la navegación hasta el once de noviembre y los barcos mercantes deberían zarpar siempre en grupo. Los costes de estos barcos de paz serían sufragados por todas las ciudades de la Liga mediante el impuesto especial denominado *Pfundzoll*¹⁰⁴.

Las precitadas luchas de poder en el Báltico y el apoyo de sus gobernantes a sus propios piratas dieron lugar a que se crearan organizaciones piráticas con sus propios líderes, reglas y bases de operación; los derechos de los miembros se reconocían y había una división de lo saqueado en proporciones iguales¹⁰⁵, su piratería fue brutal y sin miramientos, además de robar y saquear los barcos, asesinaban a las tripulaciones y las tiraban al mar, se consideraba desproporcionado debido a que ya contaban con los bienes materiales. El comercio en el Báltico sufrió considerablemente y los comerciantes se

¹⁰⁰ BJORK, D., «Piracy in the Baltic, 1375-1398», *Speculum*, Vol. 18, No. 1, 1943, p. 39.

¹⁰¹ *Id.*

¹⁰² En marzo 14 de 1377 se reporta la Liga Hanseática que habían unos doscientos piratas cerca de Fyn; Y un mes después la cifra había aumentado a cuatrocientos piratas cerca de Jutland, **Skåne** y Fyn (territorios de Dinamarca en ese momento), *Ibid.*, p. 45.

¹⁰³ Ver cita 1 de la p. 45 en *Id.*

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 45-46.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 60.

quejaban ante la Liga de esta situación evidentemente generada por Margarita de Dinamarca y los duques de Mecklenburg.

Uno de los grupos piratas que se formaron en esta época fue la cofradía «los Hermanos Avitualladores» conocida también como «Amigos de Dios y enemigos de los hombres»¹⁰⁶. El saqueo y secuestro más resonado del citado grupo pirático fue el incendio de la ciudad noruega de Bergen, allí también secuestraron a ricos mercaderes para luego exigir el rescate por su liberación. Se armaron diversas expediciones¹⁰⁷ para reprimirlos, infructuosas todas ellas, salvo la llevada a cabo con éxito por la flota de Hamburgo dirigida por Simón de Utrecht¹⁰⁸. La piratería también se generó debido a las disoluciones de confederaciones, a los conflictos entre naciones, como por ejemplo el de la fase de sucesión de Escandinavia en el año 1394 que afectó a los mercaderes hanseáticos y eventualmente los burgueses de Hamburgo, convirtiéndose en enemigos el Conde de Holanda y Zelanda debido al uso de los corsarios¹⁰⁹. Después de numerosas luchas para combatir la piratería en el Báltico y una vez conseguida la paz entre las ciudades rivales la piratería se redujo considerablemente en esta zona, pero no fue eliminada sino que se trasladó al mar del Norte¹¹⁰.

Cerca del siglo trece los monarcas y autoridades cívicas de la Europa medieval asignaron penas capitales¹¹¹, usualmente la horca, para aquellos que fueran atrapados dentro de sus jurisdicciones ejerciendo actos de robo marítimo; pero esas mismas autoridades establecieron y permitieron la práctica de piratería selectiva siempre que fuese en su beneficio y en contra de barcos mercantes con la bandera de sus rivales¹¹² es decir, que el estatuto jurídico era ambivalente y dependía de la conveniencia de cada Estado, ciudad o

¹⁰⁶ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 41.

¹⁰⁷ La Liga equipó grandes flotas para luchar contra los piratas, una de ellas estaba conformada por cuarenta barcos y tres mil quinientos hombres armados (BJORK, D., «Piracy...», p. 61) una costosa logística que debilitó a la misma Liga Hanseática ya que sus miembros estaban cansados de costear estas acciones y no conseguir los resultados esperados.

¹⁰⁸ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 41.

¹⁰⁹ WUBS MROZEWICZ, J., «The Close 'Other': Medieval... », p. 463.

¹¹⁰ BJORK, D., «Piracy...», p. 68.

¹¹¹ En los estatutos de Genoa de 1375 se estableció la pena de muerte por ahorcamiento para los culpables de piratería: *ASG, Manoscritti, n. 123, ff. 109v-110r, V, xliii*, en TAI; E., «Piracy and Law in Medieval Genoa: The *Consilia* of Bartolomeo Bosco»; *Medieval Encounters*, Volume 9, Issue 2-3, 2003, p. 260.

¹¹² TAI; E., «Piracy and Law...», p. 260.

autoridad y no era posible establecer un criterio unificado, salvo la idea de *hostis humani generis*¹¹³ en el mundo antiguo y que continuó siendo un fundamento vigente para estos usos indefinidos de la época medieval. Otra figura jurídica común en la Edad Media, entre los siglos trece y catorce, fue la *carta de marca* mediante la cual un soberano otorgaba a uno de sus súbditos el derecho o legitimidad para confiscar los bienes de ciudadanos del estado extranjero en el que había sufrido un agravio sin haber obtenido la debida compensación por ello; siendo la denegación de justicia la condición esencial para obtener el derecho de marca¹¹⁴ y con la idea del castigo colectivo. Es decir que sin buque mercante catalán era objeto de un ataque por piratas franceses, mediante la marca ese comerciante catalán podía a su vez atacar a cualquier barco francés con el fin de obtener su compensación, entonces, se había convertido en pirata con permiso soberano. Esta idea desbordó de tal manera las reclamaciones y la violencia en el mar «que los gobiernos, por vía diplomática, comenzaron a poner limitaciones a la concesión indiscriminada de marcas»¹¹⁵ y poder refrenar un poco la piratería que habían generado (siempre que esos gobiernos fueran amigos o no fuesen rivales públicamente).

En el final de la Edad Media es posible afirmar que los grandes dominadores de la piratería en el Mediterráneo fueron los árabes, quienes a través de ella afianzaron su dominio marítimo. Un hecho histórico que va a influir en el recrudecimiento de esta piratería fue la expulsión violenta de los árabes del sur de España en 1492, habían habitado esta zona por más de ochocientos años. En su huida se reubicaron principalmente en el norte de África y en lo referente a la piratería engrosaron y fortalecieron a los grupos piráticos ubicados en dicha zona africana. Uno de los más destacables históricamente fueron los berberiscos, conformados por personas provenientes principalmente de Marruecos, Tunicia y las costas de Libia; atacaban principalmente a los barcos cristianos y su actividad se extendió desde el siglo catorce

¹¹³ Ver Capítulo II, C sobre Jurisdicción Universal para un análisis de *Hostis Humani Generis*.

¹¹⁴ MUTGÉ I VIVES, J., «Alguns camins per a apaivagar els conflictes per incidents de piratería en el Mediterrani Occidental», *Anuario Estudios Medievales* (AEM), Vol. 38, No. 2, 2008, p. 902, 903.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 903, Mutgé I Vives expone un ejemplo de acuerdo alcanzado el 27 de abril de 1313 entre Felipe IV el Hermoso y el catalán Jaume II, en dicho acuerdo se comprometían a no otorgar ninguna carta de marca entre las dos naciones por el mero hecho de haber hecho una denegación de reclamaciones, por lo tanto la concesión de la carta debía estar precedida por un largo proceso que duraba alrededor de un año. Para conocer en detalle más sobre este tipo de reclamación es muy interesante y profundo el trabajo realizado por Mutgé I Vives.

hasta el diecinueve¹¹⁶. Otro acontecimiento que marcó básicamente el final de la Edad Media fueron los viajes de Cristóbal Colón y la apertura de nuevas tierras y rutas marítimas para el comercio de España, y en esa misma medida nuevos horizontes para la expansión de la piratería.

2. Asia

Asia nunca fue ajena a este fenómeno, sería impensable considerar que con el potente comercio por mar que existía no sufrirían o ejercerían pirateo en algún punto, con mayor o menor fuerza. En el continente asiático se da una explosión del comercio en la Edad Media que concurre con una mayor apertura comercial y cultural debido a que confluían en sus puertos y ciudades cercanas cristianos, musulmanes, indios y todos aquellos que comercializaban bienes entre Asia, África y Europa, por ello es posible afirmar que durante el 900 y el 1300¹¹⁷ fue la época en que el comercio¹¹⁸ del Sudeste asiático creció a pasos agigantados y vivió grandes cambios sociales, culturales, políticos y económicos influenciados por ese comercio. El océano Índico estaba agitado por el paso de comerciantes del Medio Oriente que buscaban los productos asiáticos y poder ofrecer los suyos convirtiendo al sur de la India en un punto estratégico como intermediaria entre Oriente Medio y el Sudeste asiático¹¹⁹.

Hacia finales del siglo siete el negocio marítimo de China empezó a ser notable mediante el incremento del comercio por la vía marina con Egipto, Persia e India; hacia finales de este siglo la utilización como vía de navegación de los Estrechos de Malaca fue cada vez más importante¹²⁰. China pasó de un comercio notable a una explosión del mismo hacia

¹¹⁶ TAI, E., «Piracy and Law...», p.430.

¹¹⁷ WADE, G., «An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE», *Journal of Southeast Asian Studies*, Volume 40, Issue 02, June 2009, p. 222.

¹¹⁸ Los productos que se comercializaron en mayor medida fueron las especias y el arroz; hubo un crecimiento casi exponencial en las exportaciones de cerámicas chinas (haciendo crecer su propia industria local). Los textiles también vivieron su apogeo en esta temprana edad del comercio. Las armas y otros bienes también formaron parte como productos negociables y transportados.

¹¹⁹ HALL, K., «Local and international trade and traders in the straits of Melaka region: 600-1500», *JESHO*, Vol. 621, 2004, p. 216.

¹²⁰ ANAND, R.P., «Maritime Practice in South-East Asia until 1600 A.D. and The Modern Law of the Sea», *International and comparative law quarterly*, Vol. 30, 1981, p. 444.

el siglo once¹²¹, teniendo una mayor apertura, eliminando restricciones y alentando a sus ciudadanos para ejercer el comercio fuera de sus fronteras, este cambio pudo deberse principalmente a que la dinastía Song enfrentaba una situación financiera acuciante¹²², considerando que la mayoría de los beneficios por tráfico y comercio marítimo estaban quedándose básicamente en el imperio de Srivijaya fue una sabia decisión entrar en la disputa por trozo del pastel.

La piratería costera en China data por lo menos desde la dinastía Song entre 970 y 1279 y se trataba de bandas que no reconocían ninguna autoridad ni poder, se consideraban independientes y llegaron a formar y organizar una especie de sociedades costeras¹²³. El Sudeste Asiático es una de las áreas en las que actualmente se desarrollan actividades piráticas (en peligro de seguir aumentando); la piratería en este lugar ha persistido desde el siglo quinto y estas faenas formaban parte de una compleja red social que tuvo elementos de competencia política y económica, así como estar relacionadas al estatus social de sus habitantes, por esta causa la percepción de la piratería puede variar y llegar a considerarse como una actividad repudiable, o bien, tener una connotación heroica¹²⁴. Asimismo puede ser una actividad legítima o ilegítima, dependiendo si era controlada por el líder de la localidad o zona donde se llevaban a cabo estas actuaciones como ocurría en esos momentos en el Mediterráneo, el Báltico y el Mar del Norte.

En la historia de Sri Lanka a través de su libro *Mahawamsa, la gran crónica de Ceylon*¹²⁵ se relata la historia de una princesa que ayudó a un príncipe del norte llamado Vijaya a conquistar su propio pueblo. La princesa les obsequió tesoros provenientes de barcos mercantes de hombres que había devorado¹²⁶. El comercio marítimo era común y frecuente por el sudeste asiático en la época que toma lugar el relato (543 a.C.). El hecho de que al igual que en la Ilíada existan historias en las que se describan actos piráticos

¹²¹ HALL, K., «Local and international trade...», p. 216.

¹²² *Ibid.*, p. 224.

¹²³ MACKAY, J., «Pirate Nations: Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China», *Social Science History*, Volume 37, Number 4, winter 2013, p. 557.

¹²⁴ YOUNG, A., *Roots of contemporary maritime "piracy" in Southeast Asia*, University of Hawai'i, Master of Arts thesis, Asian studies, 2004, p.8.

¹²⁵ Escrita entre el siglo quinto y sexto de la era común. *Mahawamsa, la gran crónica de Ceylon*, Disponible en <http://what-buddha-said.net/library/pdfs/mahavamsa.geiger.pdf> [Última visita 3/4/2019].

¹²⁶ *Mahawamsa...*, Capítulo VII, p. 57.

demuestra, entre otros factores, que en esta parte de Asia se desarrolló la piratería desde la antigüedad.

Si bien la anterior es una mención del período antiguo, es interesante señalarla en este apartado ya que las variaciones y percepciones sobre la piratería en el sudeste asiático no cambiaron en la edad media con respecto a su período anterior, en donde generalmente tenían el consentimiento tácito de sus reyes o gobernantes, una actividad a conveniencia política y económica. Un ejemplo es el caso del rey Dahir quien justificó no tener responsabilidad por las acciones de los piratas de Med, que operaban dentro su reinado de Sind, debido a que no estaban bajo su control esas acciones ya que ellos eran piratas y no tenía que ver con su comportamiento; un segundo ejemplo lo describe Marco Polo durante su estadía en Thana (1290 d.C.), el rey de ese lugar tenía una especie de convenio con los piratas de la zona, mientras él les permitiese tener ese puerto seguro ellos le darían todos los caballos que saquearan de los barcos mercantes, y como el rey no tenía caballos aceptó el acuerdo ¹²⁷.

Hacia finales del siglo séptimo el llamado imperio de Srivijaya debió su fortalecimiento gracias a que su puerto gozaba de una ubicación estratégica envidiable en la desembocadura del río Palembang al sur de Sumatra, y con el aumento del comercio marítimo que utilizaba como vía de tránsito los estrechos de Malaca el puerto en la desembocadura de este río fue cada vez más importante¹²⁸.

Los estrechos de Malaca fueron y una vía idónea para viajar desde la India hacia el Golfo de Tailandia, este último permitiendo la conexión con China y el Este de Asia¹²⁹ por lo que el puerto de Palembang ya era un nodo en las redes de transporte e intercambio de

¹²⁷ SALETORRE, R.N., *Indian Pirates...*, p.31.

¹²⁸ ANAND, R.P., «Maritime Practice...», p. 444.

¹²⁹ «The Straits of Malacca & Palembang», Chapter 24: The Srivijaya Empire, disponible en <http://donlehmanjr.com/SEA/SEA6%20Chap/SEA6%20Ch11.htm>

mercaderías¹³⁰ de larga distancia desde los inicios del comercio¹³¹ y debido a ello empezaron a residir comerciantes de diferentes lugares generando mercados que fortalecieron a otras zonas (además de las portuarias), como por ejemplo la Bahía de Bengala. En el Sudeste asiático se establecieron comunidades musulmanas en parte gracias a la potente actividad comercial existente durante los últimos siglos. Pero el comercio árabe en el estrecho de Malaca se vio afectado por constantes ataques y saqueos de piratas, especialmente recrudescidos entre los años 1019 y el 1050; Los ataques piráticos fueron perpetrados en el área de Srivijaya posiblemente por la fuerza naval de Chola¹³² afectando los enlaces comerciales de los árabes que particularmente eran quienes proveían a los Chola de caballos¹³³.

Durante el dominio de Srivijaya se había establecido que en este y otros puertos del imperio debía pagarse un tributo regular al rey y advertían que debían abstenerse de cualquier desafío a la concentración de las actividades comerciales en Palembang, para ello contaban con una potente fuerza naval que era mantenida gracias a los beneficios que dejaba el mismo comercio marítimo¹³⁴; es decir que se trataba de una clara advertencia a no ejercer actos de piratería en sus rutas marítimas o puertos ya que serían aplacados. No obstante, los Chola también disputaban el comercio en el Sudeste asiático y contaban con una fuerza naval que les permitía luchar por estas rutas comerciales, llegaron a efectuar numerosas incursiones navales (piráticas para Srivijaya) en el siglo once, de tal magnitud que se especula influyeron en el cambio de capital del imperio de Srivijaya de Palembang hacia Jambi¹³⁵. También influyó el interés de China en atraer el comercio a sus propios puertos y a tener negociaciones más directas con los comerciantes por lo que pudieron haber apoyado a los Cholas. En consecuencia hacia finales del siglo trece Srivijaya ya no era un extenso poder imperial¹³⁶.

¹³⁰ Los principales productos de esta ruta con Srivijaya eran madera de agar/gharu, lakewood, clavo, madera de sándalo, perlas, incienso, agua de rosas, colmillos de los elefantes, productos de algodón, hojas de espada, porcelana, brocados de seda, madejas de seda, gasas de seda, azúcar, hierro, samshu (licor destilado del arroz), arroz, galanga, el ruibarbo y alcanfor; en HALL, K., «Local and international trade...», p. 236.

¹³¹ WADE, G., «An Early Age ...», p. 252.

¹³² HALL, K., «Local and international trade...», p. 216, 217.

¹³³ *Ibid*, p. 233.

¹³⁴ *Ibid*, p. 253.

¹³⁵ *Ibid*, p. 253, 254.

¹³⁶ *Ibid*, p. 254.

Las rutas marítimas eran codiciadas para ser dominadas, los ataques piráticos eran comunes como ya se ha indicado, sobrellevados lo mejor posible y usualmente amparados en el poder local. Alrededor del año 1160 hubo un ataque marítimo perpetrado por barcos cingaleses posiblemente en represalia contra los birmanos porque estaban obstruyendo sus vías de comunicación con Angkor, siendo este ataque una de las principales luchas por controlar el istmo¹³⁷. No obstante la cantidad de ataques piráticos estos nunca llegaron a eliminar el comercio marítimo, de hecho las disputas se debían a querer ostentar el dominio sobre las rutas y puertos. Los nobles del Sudeste asiático y cercanos a los mercados no interferían con el comercio, pero sí comandaron flotas de barcos para patrullar los estrechos y mantenerlos libres de piratas, asimismo redistribuían algunos beneficios para aquellos que permanecían subordinados a su autoridad portuaria¹³⁸ buscando incentivar que no se dedicaran a la piratería y demostrar que era más beneficioso para todos la seguridad del puerto y los mercados.

Ariya Cakravarti (gobernador de un pequeño reino) fue un conocido pirata de Sri Lanka que en el siglo catorce dominó la parte norte e islas del país, se decía de él que era un vicioso y perverso pirata¹³⁹ aunque en las crónicas de viaje de Ibn Battuta de 1344 d.C. es descrito como cívico, cortés y un generoso jefe pirata que ofreció a Battuta y acompañantes una espléndida cena y les proveyó de un escolta para visitar lugares de interés¹⁴⁰, teniendo la suerte de no ser saqueados (hasta el siguiente destino de Battuta). Este relato demuestra la relación directa de la piratería con los gobernantes o reyes de las islas del Sudeste Asiático, generando el crecimiento de las actividades piráticas durante esta época.

Otro factor que generó el aumento del crimen sobre el mar fue la desintegración del imperio de Srivijaya, la piratería recobró una fuerza inesperada en el estrecho de Malaca por lo que Kublai Khan (gobernante mongol de China) envió numerosas expediciones navales en 1292 para suprimir la piratería en la zona¹⁴¹. Los chinos estaban más

¹³⁷ WADE, G., «An Early Age ...», pp. 246-247.

¹³⁸ HALL, K., «Local and international trade...», p. 251.

¹³⁹ DE SILVA, B., «Piracy off the Mullaitivu Coast: Is there a Role for India? – Part II», *The Island: online edition*; disponible en <http://www.island.lk/2007/01/31/midweek1.html>

¹⁴⁰ SALETTORE, R.N., *Indian Pirates...*, pp.33-34.

¹⁴¹ ANAND, R.P., «Maritime Practice... », p. 444.

preocupados en el comercio y en la seguridad de la navegación que en ejercer la piratería y realizaron constantes campañas, como la citada, para reprimirla.

Durante los siglos trece y catorce hubo un *boom* del comercio marítimo, los mongoles dominaban China y en la provincia de Quan Zhou (el mayor puerto de toda la costa china) se intensificó el comercio con el Sudeste Asiático, como consecuencia de lo anterior el poder islámico en esta zona se fue debilitando y la represión a la piratería se hizo notar; especialmente gracias a la contribución en dicha represión de Pu Shou-geng nombrado *supervisor del comercio marítimo*¹⁴² del puerto en 1274¹⁴³.

En el Golfo de Adén el comercio y la piratería seguían su curso paralelo. El intercambio de bienes *a y desde* Asia se desarrollaba a través del océano Índico; los mercaderes continuaban con su negocio en el mencionado Golfo y se adentraban a otras ciudades y lugares a través del Mar Rojo. Como era habitual en la época cualquier ciudad, puerto o Estado quería aprovechar los beneficios del incesante comercio marítimo de una forma *legítima* al exigir tasas y otros pagos a los barcos mercantes que llegaban a sus puertos, inclusive permitían contrabando mediante el pago de sobornos. Entre los siglos quinto y trece las ciudades-puerto Kish en el Golfo Pérsico y Dahlak en el mar Rojo históricamente fueron consideradas como *predadoras* tanto por autores medievales como por los modernos¹⁴⁴ y que compartieron tráfico marítimo con la más conocida ciudad de Adén; a esas políticas marítimas de dichas ciudades hay que sumar la piratería particular¹⁴⁵ que debían soportar los comerciantes.

¹⁴² En este período China trató de organizar lo mejor posible el creciente tráfico portuario y comercio marítimo, por ello creó las oficinas de supervisores del comercio marítimo que tenían un gran abanico de funciones, entre ellas: inspección de barcos y su carga; la evaluación de la carga y sus tasas; la compra de productos de monopolio del gobierno; el registro de barcos chinos que salían del puerto; emisión de certificados para los mercaderes; vigilar el cumplimiento de la prohibición de exportación de productos controlados como el cobre; y proveer acomodo a los mercantes marítimos. En WADE, G., «An Early Age...», p. 224.

¹⁴³ WADE, G., «An Early Age ...», p. 234.

¹⁴⁴ MARGARITI, R.X., «Mercantile Networks, Port Cities, and “Pirate” States: Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade before the Sixteenth Century», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Volume 51, Issue 4, 2008, p. 545.

¹⁴⁵ *Surrāq* es el término utilizado para identificar a los piratas en esta zona del Mar Rojo y del Golfo Pérsico, que se dedicaban a la práctica del *qat‘ al-tā rīq* cuyo significado sería robo a mano armada en alta mar; *Ibid*, p. 557.

La isla de Kish trató de expandir su poder sobre el mar e inclusive llegó a atacar a la ciudad de Adén bloqueándola por mar (aunque infructuosamente), lo que se consideró ampliamente como un ataque pirático¹⁴⁶ y no como búsqueda de conquistar territorio y controlar el comercio después de previas rivalidades. Sobre Dahlak no abunda la información porque los poderes de la época nunca quisieron reconocer su existencia más que como una isla, o lugar de paso, pero las pruebas demuestran su clara orientación comercial y al estar dentro de un archipiélago es posible concluir que la piratería particular se favorecía con esas condiciones geográficas. Pero más importante, al ser un lugar de paso, lo era de contrabando. Además contaba con una pequeña flota de barcos para interceptar a buques mercantes¹⁴⁷.

Otro foco de la piratería medieval asiática se encontraba localizado en el Mar de China Oriental, en donde confluían las soberanías de China, Corea y Japón. En los años del 1398 al 1408 los gobernantes de esas naciones mostraron su preocupación por la cruda y expandida piratería que estaban sufriendo, usualmente achacada a piratas de origen japonés, pero que en realidad se trataba de grupos conformados por individuos de diferentes orígenes. En cartas diplomáticas del shogun Ashikaga Yoshimitsu de dicho período, el soberano muestra su preocupación y decisión en liberar las rutas marítimas de los piratas que asolaban las zonas del sur de Japón, del Imperio Coreano y de las costas de Jiangsu y Zhejiang de China¹⁴⁸. La piratería en estos lugares había sido un problema desde hacía más de un siglo, además de los ataques a los barcos mercantes, los piratas atacaban los asentamientos costeros, saqueaban, incendiaban casas y raptaban a todas las personas que podían; llegaron a poner en jaque al comercio marítimo socavando la economía de estos lugares¹⁴⁹, misiones diplomáticas de Corea solicitaban a Japón la repatriación de los cautivos coreanos, ya que los piratas solían asentarse en los dominios japoneses (por ello que fuesen considerados con este origen).

¹⁴⁶ De acuerdo a una de las fuentes de la época el bloqueo pudo ocurrir entre los años 530/1135, con una flota aproximada de quince barcos y setecientos hombres; *Ibid.*, p. 560.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 565.

¹⁴⁸ VON VERSCHUER, C., «Ashikaga Yoshimitsu's Foreign Policy 1398 to 1408 A.D.: A Translation from "Zenrin Kokuhōki," the Cambridge Manuscript», *Monumenta Nipponica*, Vol. 62, No. 3, 2007, p. 261.

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 262.

En 1392 el nuevo soberano coreano T'aejong junto a los Lores de Tsushima en Japón hicieron un esfuerzo colaborativo con el fin de controlar la acuciante piratería. El rey coreano inició su plan en tres etapas, la primera en establecer vía diplomática la colaboración con Japón; en segundo lugar, trató de convertir a los asaltantes en mercaderes, restringiendo el acceso de extranjeros a la provincia de Choson (Corea) y solo permitiendo la entrada de comerciantes allí. En tercer lugar, emprendió un programa de naturalización en Choson y ofreció a las líderes piratas esposas y tierras en las provincias del sur con su título de propiedad para que se establecieran allí, casi dos mil japoneses respondieron a esta oportunidad y se establecieron en el sur de la provincia de Kyongsang-do¹⁵⁰.

El emperador de la dinastía Ming Hongwu también tomó medidas contra la piratería y solicitó a Japón su colaboración, recibiendo respuestas de buena fe y voluntad en colaborar (pero sin hechos reales), salvo algunas repatriaciones esporádicas¹⁵¹ de ciudadanos chinos rescatados de los secuestros piráticos. Hacia el final de la Edad Media, años 1405 a 1431, China envió siete misiones navales para suprimir la piratería e incrementar su comercio marítimo. Esas expediciones navales lograron sus objetivos y reprimieron la piratería en el archipiélago malayo, Ceylon, la costa malabar de India y el Golfo Pérsico, además llegaron a Adén, Arabia y a varios puertos de la costa Este africana; aunque los chinos no aprovecharon al máximo para su comercio esa seguridad de la navegación que habían logrado en el océano Índico, posiblemente por estar centrados en los beneficios económicos de sus puertos y rutas comerciales en vez del interés por explorar nuevos horizontes.

C) Edad Moderna

En la Edad Moderna la piratería tuvo otro momento de auge gracias al apoyo de religiones y Estados, en el mundo conocido seguía su crecimiento y con nuevas fronteras abiertas para navegar y explotar. El fenómeno pirático tenía rasgos muy comunes en Asia, África,

¹⁵⁰ VON VERSCHUER, C., «Ashikaga Yoshimitsu's Foreign... », p. 263.

¹⁵¹ *Id.*

Europa y su importación¹⁵² hacia América estaba más que clara. Así que el fenómeno contaba con aguas hacia las cuáles expandirse y los Estados en algún momento se verán desbordados ya que muchas veces no es posible medir los resultados de esta práctica máxime cuando se dan lejos de las costas de dominio; las influencia de los comerciantes será determinante en la consolidación de jurisdicciones y de presión sobre los Estados para dar solución a las amenazas que representaba la piratería y que finalmente les traería más malestar que beneficios, era mejor potenciar un comercio con reglas más universales para todos y asegurar en la medida de lo posible la seguridad de la navegación, pero antes de llegar a esa clarividencia fue necesario pasar un proceso de *golpe y error*.

¿Cuál fue el contexto general de este período histórico, en el que se avanzó a *velocidad crucero* en la regulación de la piratería (para bien o para mal)? El imperio Bizantino caía en 1453 y Cristóbal Colón llegaba a América¹⁵³ en 1492, dos acontecimientos que marcaron el fin de la época medieval y el inicio de la expansionista y colonialista era moderna. En el Mediterráneo, Norte de África y Asia seguía existiendo una gestión dual sobre la piratería, dependiendo de la conveniencia o se luchaba contra ella, o bien se apoyaba para conseguir controlar el comercio por mar y consolidar el poder sobre espacios marítimos, es decir utilizando la violencia en el mar de acuerdo a los intereses estatales y comerciales.

En Asia, China se fortalecía comercialmente sobre sus vecinos, librando diferentes tipos de luchas por mantener ese control, dentro de ellas piráticas, en la misma medida de aumento del comercio asiático la piratería seguía creciendo hasta el punto de existir comunidades piráticas establecidas en China, Corea y Japón, manteniéndose al margen de la ley y teniendo como objetivo y fin de supervivencia la violencia en el mar. No

¹⁵² No constan (en la investigación de la autora) escritos sobre piratería en América antes de la época colonial, salvo la llegada de vikingos en plan exploratorio y de posible asentamiento. No obstante los imperios Inca y Azteca gozaban de una organización militar, social y cultural compleja. Posiblemente debido al control militar y social que mantenían nadie se aventuraba a estas faenas particulares. Y desde el punto de vista cultural, sus actuaciones se basan en el sentido de lo común, por lo tanto una práctica como la piratería no tendría cabida en su sistema de vida ni de organización estatal, asimismo es posible que le dieran mayor prioridad a la tierra (grandes agricultores) y aguas internas que a las costas.

¹⁵³ Nombre del continente Americano en su conjunto, no referido a EUA como repetida y erróneamente se usa fuera de las fronteras del continente, una terminología necesaria y cuyo uso no debería obviarse ya que lleva a un equívoco constante que genera desigualdades.

obstante la cooperación entre naciones empezaba a dar sus frutos desde la Edad Media, por lo cual en la Moderna no fue una excepción su práctica.

En Europa se continuaban librando algunas batallas en la lucha por la consolidación de soberanías, con normas más definidas y con el claro objetivo de obtener beneficios económicos a través del comercio. Existía la necesidad de hacer crecer las arcas públicas ya que un Estado rico tendría los recursos necesarios para defender o ampliar su soberanía. Con el inicio de los viajes hacia América España y Portugal se fortalecieron en Europa. Ambas naciones contaban con unas fuerzas navales propias un poco más fuertes que las del resto de sus vecinos, ya que acostumbraron a utilizar barcos privados en funciones de guerra para complementar a las escasas flotas nacionales, y debido también a una mayor tradición de navegantes.

Es la época en la que aparecen los piratas berberiscos, los mendigos del mar y los wako de Japón; el concepto sobre piratería fue evolucionando desde la antigüedad hasta la era moderna tratando de adecuarse a las necesidades y ventajas de los Estados europeos dando paso al nacimiento de las figuras de filibusteros y bucaneros, fortaleciendo además la labor de los corsarios, los mismos tuvieron sus espacios, tiempo y objetivos marcados, así como su época de fin, por ello a pesar de la similitud de sus acciones con la piratería no pueden ser catalogados de la misma forma. Es decir, que la piratería se convirtió básicamente en parte de las políticas internacionales de las potencias de este período histórico tanto en el Índico como en el Atlántico dando paso a una competencia económica y de poder estatal, eran un valor estratégico y económico.

«El primer gran ciclo de la piratería moderna surge en la cuenca mediterránea»¹⁵⁴ con la actividad de los berberiscos¹⁵⁵ que vieron sus filas reforzadas con la llegada de los refugiados árabes de Andalucía, siendo unos de sus principales objetivos los barcos cristianos y especialmente aquellos provenientes de España. Construyen barcos de una vela, utilizan como remeros a prisioneros y esclavos hechos en el interior de África e

¹⁵⁴ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 22.

¹⁵⁵ Que deben su nombre a los bereberes ya que en su mayoría estaban conformados por este grupo.

hicieron formar parte de su negocio a los jefes de tribus indígenas, con esto conseguían protección en tierra y le podían dar salida a las mercancías robadas¹⁵⁶, además de servir como un apoyo logístico. Los expulsados de España tenían dos herramientas importantes para la piratería contra los barcos españoles, una era el conocimiento del idioma que servía para engañar a las víctimas y la segunda, el buen conocimiento de la geografía costera¹⁵⁷ andaluza. Uno de los líderes más emblemáticos fue Barbarroja¹⁵⁸, logró hacer un acuerdo con el Bey de Turquía quien se comprometió a protegerle a cambio del veinte por ciento del botín¹⁵⁹ que generara el pirata y su grupo. La situación se hizo insostenible en el Mediterráneo, salvo para el Norte de África en el que tenían a Barbarroja como héroe al estar derrotando a los cristianos.

Podría decirse que Inglaterra no trataba como enemigos a los berberiscos, de hecho los piratas ingleses que operaban en el Mediterráneo tenían bases de operaciones en el Norte de África, la lucha entre Islam- Cristiandad no era la suya, sino la de debilitar a la católica España y como no se consideraban un reino que debía defender a esta religión la conexión con los musulmanes quedó establecida, para España esta fue la prueba de que su enemigo protestante era realmente demoníaco, pero una vez firmada la paz entre España e Inglaterra, los Estados del Norte de África pasaron a conocerse como renegados, así como aquellos piratas ingleses que ya sin apoyo inglés renunciaron a ser cristianos y se convirtieron al islam¹⁶⁰.

Fernando el Católico inició acciones para “defender a la cristiandad” (al comercio) y «...de 1509 a 1510 consiguió bloquear una parte de las costas de África del Norte, reduciendo a su voluntad las ciudades de Orán, Bujía y Argel»¹⁶¹ no fue hasta 1516 con la muerte de Fernando el Católico que el asedio de los berberiscos regresó con más fuerza al Mediterráneo, después de haber respirado años de calma.

¹⁵⁶ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 24.

¹⁵⁷ FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates, Renegades, and the English Nation», *ELH*, Vol. 67, No. 1, 2000, p. 50.

¹⁵⁸ En realidad fueron dos líderes piratas y hermanos, cuando murió el primero, Arudj, su hermano tomó el mando y también se hizo llamar Barbarroja,

¹⁵⁹ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 24.

¹⁶⁰ FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates...», pp. 49-50.

¹⁶¹ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 26-27.

Carlos V se dio a la tarea de capturar a Arudj hasta que lo consiguió, nuevamente un breve período de calma reinó para los comerciantes, pero el hermano de Arudj llamado Kheyr-ed-Din asume la labor pirática y se convierte en el nuevo Barbarroja siendo más conocido que su hermano. Hasta su muerte natural en 1546 asedió a todo el Mediterráneo, las misiones de aliados para destruirlo no consiguieron su objetivo y en 1543 forma alianza con Francisco I de Francia, ya que este se alió previamente con Constantinopla para ir contra Carlos V. No es hasta 1571 que los berberiscos terminan su historia de hegemonía en el Mediterráneo, debido a la caída de la fuerza naval otomana al mando de Alí Pachá. Posteriormente consiguieron ejercer su actividad pirática por el canal de la Mancha, pero nunca con la fuerza que tuvieron en el Mediterráneo.

Mientras las tensiones político-religiosas entre protestantes, cristianos y calvinistas iban *in crescendo*, cada ciudad, provincia o Estado trataba de asegurar su soberanía sobre el mar. Inglaterra contaba con una flota de sesenta barcos para patrullar sus aguas, estos seis escuadrones tenían las siguientes tareas: prevenir invasiones extranjeras; proteger a los buques mercantes ingleses de los piratas; entrenar a más marinos y navegantes; detener la exportación ilegal de maíz, víveres y municiones; suprimir a los rebeldes domésticos; seleccionar cuidadosamente y luego reclutar a piratas ingleses navegando actualmente con letras o cartas de marca; proteger contra intrusos a la gente de mar y a la industria pesquera inglesa; y hacer respetar por los extranjeros a la corona inglesa y a sus mercantes¹⁶² aplicando así una política de *mare clausum*, fortaleciendo la soberanía sobre sus aguas y las adyacentes (hasta guerra en contrario). Los piratas ingleses alcanzaron mayor notoriedad durante los siglos quince y dieciséis, iniciando su período más destacado con la llamada Unión de los Cinco Puertos¹⁶³.

El comercio generado y proveniente de América y el Índico empezó a encontrar algunas dificultades aduaneras y de otro tipo de restricciones en los espacios marítimos europeos, ya que unas ciudades querían cobrar tributos por el paso de barcos sobre su mar a tal punto que en 1580 casi estalla la guerra entre Holanda y Zelandia porque Middelburg

¹⁶² PARRY, G., «John Dee and the Elizabethan British Empire in Its European Context», *The Historical Journal*, Vol. 49, No. 3, 2006, p.654.

¹⁶³ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 41.

impuso un tributo a todos los barcos que transitasen por sus aguas incluyendo a los que se dirigían a Holanda. Las ciudades discutían si entrar en paz con España o mantener el estado de guerra, conversaciones que tomaban años mientras el comercio continuaba su ritmo acrecentado.

Los mendigos de mar¹⁶⁴ surgieron como reacción al dominio español, a la imposición de tributos y religión católica por parte de España, por ello su objetivo marítimo fueron los barcos esta marina católica, razón que motivó a la reina Isabel de Inglaterra a apoyarles. Deben su nombre al modo en cómo eran denominados por España, estaban conformados por ingleses, franceses y holandeses. Tuvieron un origen religioso protestante y bajo el mando de Guillermo de Orange intentaron «un proyecto de república»¹⁶⁵. En un primer momento tomaron las ciudad de Brielle y pudieron repeler un ataque de la armada española, desde allí extendieron la independencia política y reforma religiosa en el norte de Holanda¹⁶⁶.

Posteriormente fueron fortaleciéndose y consiguieron reunir ochenta barcos para sus propósitos, pero al segundo año de actividad empezaron a atacar a cualquier tipo de barco mercante en el Canal de la Mancha fuese católico, protestante o inglés convirtiéndose en «verdaderos piratas»¹⁶⁷ al haber perdido el objetivo que los legitimaba a actuar para atacar y saquear a los barcos mercantes católicos. El tráfico marítimo estaba siendo prácticamente bloqueado por los mendigos de mar¹⁶⁸ y la reina Isabel, ante las numerosas quejas de mercaderes ingleses, sumado a su enojo por el rapto de la prometida del embajador portugués de su corte¹⁶⁹ (una ofensa además para su corte y su reinado) envió a su fuerza naval para poner fin a los mendigos del mar. Aunque años más tarde otra oleada de ataques piráticos pondrían en jaque al comercio nuevamente.

¹⁶⁴ Los mendigos del mar son un ejemplo de piratería (o corso para ellos y sus aliados) con un motivo político, un elemento que no se adjudica a la figura jurídica de la piratería actualmente pero que en el pasado era habitual, ¿por qué se eliminó este componente político en la definición actual? Ver *infra* Cap. II, C).

¹⁶⁵ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 45.

¹⁶⁶ BANGS, C., «Dutch Theology, Trade, and War: 1590-1610», *Church History*, Vol. 39, No. 4, Dec., 1970, pp. 470

¹⁶⁷ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 46.

¹⁶⁸ HART, M., «Cities and State making in the Dutch Republic, 1580-1680», *Theory and Society*, Vol. 18, No. 5, Special Issue on Cities and States in Europe, 1000-1800, Sep., 1989, p. 667.

¹⁶⁹ PARRY, G., «John Dee and the Elizabethan British...», p. 656.

Otro grupo pirático llamado dunkerqueses ejercían su actividad en el canal de la Mancha y tenían su base principal en Dunquerque, en algunas ocasiones actuaban como corsarios y en otras como piratas. Entre 1621 y 1646 Holanda perdió a manos de estos piratas más de tres mil barcos y un valor estimado de 20 a 25 millones de florines¹⁷⁰.

Para tener una idea de cifras en cuanto al poderío naval en este período es interesante recordar que en la batalla de Lepanto de 1571 librada entre musulmanes y cristianos, cada bando pudo reunir poco más de 200 barcos; en 1588 la fuerza naval inglesa estaba conformada por treinta y cuatro (34) barcos y seis mil doscientos veinticinco hombres (6.225); la fuerza naval española contaba con 130 barcos y 29.453 personas en el momento de enfrentarse a la armada inglesa que al final y con mucho esfuerzo logró reunir 197 barcos en total y 15.925 hombres¹⁷¹ para su enfrentamiento contra España. Las fuerzas europeas que se desplegaron hacia la conquista de Asia fueron mucho menores, la más poderosa fue la del explorador Vasco da Gama en su segundo viaje a la India (1502) y apenas constaba de veinte barcos¹⁷².

En general fue una época de búsqueda de la consolidación de Estados, de fronteras y de dominios. El budismo fue expandiéndose en Asia y la llamada *Ruta de la Seda*¹⁷³ empezó a ser controlada por los árabes que cobraban altos tributos, esto convirtió en una necesidad para el resto de naciones encontrar nuevas rutas comerciales hacia Oriente y poder sortear el control árabe.

La tecnología en la construcción de barcos seguía sus avances permitiendo navegaciones más lejanas gracias a velas y timones más firmes, los calados y esloras eran mayores y

¹⁷⁰ HART, M., «Cities and State making... », p. 673.

¹⁷¹ FINLAY, R., «The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery», *Terrae Incognitae*, Vol. 23, 1991, p. 4.

¹⁷² *Id.*

¹⁷³ Desde la zona más oriental de China, pasando por Siria y Constantinopla y llegando a Venecia; se comerciaba especialmente especias como la nuez moscada, azafrán, pimienta, canela y clavo; además de telas, perfumes, cerámicas, oro, plata, piedras preciosas, entre otros productos. En ARRABAL RAMOS *et al.*, «Cristobal Colón, El descubrimiento de América» *Historia Universal de la Edad Moderna*, 2013, p. 3; disponible en http://www.academia.edu/5336268/CRISTOBAL_COLON_Y_EL_DESCUBRIMIENTO_DE_AMERICA [Última visita: 20/2/2017].

empezaron a tener más capacidad de carga, algo que permitía tener provisiones suficientes para viajes más largos. Asimismo otros instrumentos como el astrolabio, que permitía localizar los astros a pesar del clima y la brújula (inventada por los chinos en el siglo nueve) permitieron una navegación más fluida y cada vez menos dependiente de los cielos despejados para su orientación. La velocidad en el transporte por vía marítima también fue aumentando y contribuyó a su productividad, al mismo tiempo en el siglo dieciocho la piratería decreció¹⁷⁴ e influyó en que los barcos pudiesen ir más rápido ya que no debían ser cargados con tanto armamento para repeler ataques piratas.

Se inician los encuentros en zonas de mar que nadie había reclamado, que no estaban cerca de las costas ni sujetas al control efectivo de un Estado y en las que se cruzaban barcos de diferente bandera en alguna ruta marítima, el alta mar empezaba a cobrar importancia y la semilla de su regulación global estaba sembrada. Fue una época de colonizaciones, de cambios sociales, políticos y culturales debido a los procesos de consolidación de esa práctica hoy abolida afortunadamente, al menos sobre el papel. La piratería marítima estuvo presente y en diferentes *versiones*. La piratería de este período se ha visto reflejada en películas e historias en la Edad Contemporánea, con un matiz casi heroico y hasta revolucionario como si este tipo de actividad fuese una respuesta a la *anarquía política*¹⁷⁵ de la época.

Las interpretaciones sobre las jurisdicciones cobran fuerza, los comerciantes juegan un papel fundamental en la búsqueda de soluciones o resarcimientos por medios judiciales al defenderse de ataques piráticos solapados en las figuras de corsarios, filibusteros o bucaneros, o bien, para defenderse ellos mismos por haber actuado legítimamente con una carta de marca o por comisión de una autoridad. Los inicios de las jurisdicciones marítimas coloniales se encuentran en la variedad de condiciones relativas a la incipiente

¹⁷⁴ RONNBACK, K., «The speed of ships and shipping productivity in the age of sail», *European Review of Economic History*, Vol. 16, N. 4, 2012, p. 470.

¹⁷⁵ BENTON, L., «Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism», *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 47, Issue 04, October 2005, pp. 701.

vida colonial tales como la pesca en las *nuevas tierras*, naufragios en Bermuda, corso y piratería en las Antillas¹⁷⁶.

El derecho marítimo evolucionó gracias a este comercio internacional expandido por el Atlántico y el Índico, ya que los marineros y mercaderes "transportaban" y hacían circular sus propias prácticas «presentaron un nuevo reto para el orden legal de los mares»¹⁷⁷. Las jurisdicciones para solucionar los diferendos que pudiesen ocurrir eran las de los tribunales de las colonias, que eran los mismos que juzgaban los casos de piratería y de las presas del corso. Lo anterior era conveniente para los piratas ya que en las colonias se encontraban sus comisionistas y patrocinadores, por ello usualmente encontraban justificaciones a sus actuaciones y se alejaban de la figura de pirata, acercándose a la de corsario actuando para el beneficio de la corona inglesa.

En la segunda mitad del siglo dieciséis Japón se convertía en uno de los principales centros portuarios y comerciales del Sudeste asiático, a partir de 1630 su jurisdicción marítima era utilizada o requerida tanto por comerciantes portugueses como por holandeses, traían ante los tribunales japoneses sus disputas para ser resueltas, y llegaban también algunos casos desde otros lugares fuera de Japón dentro del Sudeste Asiático para resueltos bajo esta jurisdicción¹⁷⁸. Este fortalecimiento japonés también estaba asociado al resurgimiento de la piratería que había estado en calma desde finales de la Edad Media, convirtiendo a Japón en un punto clave de la actividad pirática¹⁷⁹.

La evolución de las delimitaciones marítimas en función de intereses económicos y otros derechos de soberanía también forman parte de la Edad Moderna, podría decirse de un modo más formal dentro del Derecho Internacional Público. Los actos considerados como piratería no dejaron de ocurrir por el trazado de nuevas líneas divisorias en el mar,

¹⁷⁶ ANDREWS, C., Review of the book: «Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century by Helen J. Crump», *The American Historical Review*, Vol. 38, No. 1, Oct., 1932, p. 122.

¹⁷⁷ BENTON, L., «Legal Spaces... », p. 716.

¹⁷⁸ YASUNORI, A., «The formation of a japanocentric world order», *International Journal of Asian Studies*, Vol., 2, 2005, p. 191.

¹⁷⁹ CLULOW, A., «The Pirate and the Warlord », *Journal of Early Modern History*, Volume 16, Issue 6, pp. 524.

pero si fue obviada esta situación hasta llegar al desfase en la normativa internacional actual y que podría considerarse como uno de los grandes retos que debe enfrentar el Derecho Internacional Público ya que debe buscar el equilibrio entre las normas que evolucionaron con el tiempo y acorde a la realidad de la sociedad y la regulación relativa a la piratería que no sigue a la misma velocidad.

El crimen organizado alrededor del negocio de la piratería madura en la Edad Moderna, ya no se trata solo de beneficios a modo particular, sino que se tejen redes corruptas desde tierra para obtener todos los beneficios posibles provenientes de la violencia en el mar. Este crimen organizado establece una red logística, los porcentajes a repartir en los diferentes niveles de participación, el patrocinio, se siguen unas reglas claras, adquieren buques para sus fines, se manipula a la justicia, entre otras actividades. Uno de los mayores ejemplos fue el ocurrido en Inglaterra dentro de la noble familia de los Killigrew que sacaron bastante provecho del comercio que pasaba por el Canal Inglés. Podría decirse que representaron a una de las primeras familias reconocidas como comisionistas de piratas¹⁸⁰ a pesar de haberse convertido en una práctica común en los condados ingleses que podían controlar de alguna forma o tener acceso a las rutas comerciales marítimas.

John Killigrew era vicealmirante y gobernador general en Cornualles, los miembros de su familia también formaban parte de la administración inglesa en otros distritos cercanos al mar y es así como deciden formar una alianza de crimen organizado en base a la piratería, «el encubrimiento, el reparto, el jarro de vino a los funcionarios, la compra o alquiler de barcos y el abastecimiento eran de su incumbencia(...) redactó un reglamento según el cual los capitanes no tocarían más que el cinco por ciento del botín». El destino de la carga robada a los barcos que pasaban por el Canal Inglés se vendía en mercados menores a los grandes puertos, la piratería se había convertido en una «empresa de pequeños burgueses»¹⁸¹.

¹⁸⁰ *The History of Parliament: British Political, Social & Local History*, Disponible en <http://www.historyofparliamentonline.org/volume/1558-1603/member/killigrew-john-i-1584> [Última visita 23/7/2014].

¹⁸¹ GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 44.

Los comisionistas de piratas estaban en su apogeo para 1576 y continuaban apoyando logísticamente y dándoles provisiones a los transgresores del mar¹⁸² a pesar de los llamamientos de la corona a evitar esta práctica, sin imponerse a ella. El tráfico que mantenía la familia Killigrew con los piratas era conocido por las autoridades desde 1552 y deciden hacer una investigación formal en 1565. En el caso del barco español Killigrew aprovechó que se encontraba resguardado por mal tiempo en Falmouth, subyugaron a la tripulación y se apoderó del cargamento que era tela de Holanda y luego hizo que el barco zarpara hacia Irlanda¹⁸³. No obstante, a pesar del conocimiento público y privado de los negocios de la familia y de la explotación comercial que hacían del Canal Inglés, las autoridades no pudieron hacer nada contra él, era lo suficientemente poderoso como para librarse de esas acusaciones, aun si proviniesen de otros países como España, Francia y de Flusha (Países Bajos)¹⁸⁴, pero es necesario recordar que esta fue la época de la implícita anuencia de la corona a la piratería inglesa con el objetivo de debilitar a otras naciones, especialmente a España.

1. Nuevas zonas de expansión pirática y su legitimación

1492 es el punto de partida de la expansión de la piratería hacia las llamadas Indias Occidentales con la apertura de nuevas rutas comerciales. Con las fronteras por explorar del hoy continente Americano, España y Portugal se abrían paso a gran velocidad con la ventaja de haber potenciado durante mucho tiempo sus habilidades navales. De la misma forma se buscaba el dominio y expansión de imperios en todas las zonas posibles del océano Índico.

¹⁸² PARRY, G., «John Dee and the Elizabethan British...», p. 655.

¹⁸³ En *The History of Parliament: British Political, Social & Local History*, Disponible en <http://www.historyofparliamentonline.org/volume/1558-1603/member/killigrew-john-i-1584> [Última visita 23/7/2014].

¹⁸⁴ Para 1582 el jefe de familia había fallecido y su esposa cayendo en la tentación de ver entrar a puerto un barco español decidió ir a saquearlo asistida por otras personas, a pesar de su avanzada edad, degollaron a la tripulación y la arrojaron por la borda además de robar la carga, solo dos gentilhombres se salvaron y fueron ellos quienes iniciaron todas las acciones legales en contra de Lady Killigrew, a pesar de haber encontrado trabas y lentitud al principio de los procedimientos, por lo que los dos gentilhombres se dirigieron a los tribunales londinenses en donde hubo sentencia declarando culpable a la señora Killigrew y perdonándosele la vida por su avanzada edad, a los demás secuaces se les condenó a la horca. En GALL, J y F., *El Filibusterismo*, p. 44.

Después de la expulsión de los musulmanes de Granada el conflicto se había trasladado al mar y era luchado en forma de piratería y corso entre hispano-musulmanes exiliados al Norte de África y los castellanos reasentados en la ahora cristiana Granada¹⁸⁵.

El mundo había quedado dividido por gracia divina en las Bulas papales de Alejandro VI en 1493 y posteriormente con “mayor justicia” para los portugueses en el Tratado de Tordesillas. En las llamadas Bulas *Inter Caetera* del 3 y 4 de mayo de 1493 el papa donaba a los reyes católicos de España y a modo perpetuo «todas las islas y tierras descubiertas y por descubrir que no estuvieran bajo el dominio de algún príncipe cristiano, con la obligación de evangelizarlas»¹⁸⁶ y fue este el fundamento jurídico y legítimo que utilizaron los reyes católicos para validar los derechos de soberanía y sus actuaciones en el nuevo continente descubierto para Europa. Las bulas alejandrinas ocuparon un lugar privilegiado en la doctrina oficial española¹⁸⁷ pero por supuesto perjudicaban los derechos que consideraban también suyos otros reinos cristianos y católicos como el de Portugal que no dudó en luchar por la parte que le correspondía.

En un primer momento el comercio unidireccional con las Indias Occidentales estaba dominado por España hasta la firma de Tratado de Tordesillas¹⁸⁸ en 1494 entre España y Portugal. Mediante este tratado firmado en la ciudad española de Tordesillas se dividían las “nuevas tierras” entre ambos, así como su explotación comercial¹⁸⁹ fortaleciendo de esta manera la expansión hispanoportuguesa en el Atlántico y el Índico. Se convirtieron en las dos potencias o poderes europeos de larga distancia y comenzaron a construir el

¹⁸⁵ COLEMAN, D., «Of Corsairs, Converts and Renegades: Forms and Functions of Coastal Raiding on Both», *Medieval Encounters*, Vol. 19, 2013, pp. 169.

¹⁸⁶ SÁNCHEZ BELLA, I., «Las Bulas de 1493 en el Derecho Indiano», p. 371; disponible en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/hisder/cont/5/est/est14.pdf> [Última visita: 9/10/2018].

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 380.

¹⁸⁸ Ratificado en 1529 mediante el Tratado de Zaragoza, con el que «comienza la segunda etapa de la penetración española en el océano Pacífico» y la futura colonización de Filipinas; en Ministerio de Educación, Cultura y Deporte disponible en <http://www.mecd.gob.es/exposicion-pacifico/exposicion/exploracion/especies.html>. El tratado trazó una línea longitudinal imaginaria a través del océano Atlántico ...tuvieron que realizar otras reuniones diplomáticas para solventar las confusiones generadas por el trazado imaginario, los meridianos y “contrameridianos”... mientras tanto los españoles y los lusos continuaban su expansión a diestra y siniestra. Inclusive España colonizó a Filipinas y no le correspondía de acuerdo al trazado de Tordesillas.

¹⁸⁹ Un escrito que de manera muy analítica describe la expansión de los imperios ibéricos en el Atlántico y el Índico es el de SUBRAHMANYAM, S., «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, Vol. 112, No. 5, Dec., 2007, pp. 1359-1385.

mar como un espacio de apoyo a sus estrategias específicas de dominio sobre lugares lejanos¹⁹⁰ de la misma forma trataban de controlar las ansias de explotación comercial despertadas en otros Estados europeos por las Indias Occidentales y Orientales.

Para 1608 Hugo Grocio, patrocinado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC¹⁹¹) publica un escrito justificativo de la participación de Holanda en el comercio con las Indias Orientales y por ende más dirigido a Portugal, además para 1607 Holanda y España habían iniciado negociaciones de paz por lo que la publicación de Grocio se hizo después de que las mismas concluyeran. Fundamentalmente, Grocio indicaba que por naturaleza todos tenían derecho a hacer un uso (*usus*) del mar libremente, sin llegar a la propiedad ya que el mar había sido creado como una *res communis omnium* (un bien común a la humanidad)¹⁹² y no como *res nullius*, las bulas papales quedaban en entredicho con la teoría presentada por Grocio, ya que vulneraban ese derecho natural de la libertad de la navegación. Explicaba que los pueblos sobre los que recaían las bulas papales no estaban sujetos a su dominio, ya tenían reyes, y con anterioridad contaban con una organización jurídica propia, con un control real sobre el territorio y con un gobierno plenamente instalado¹⁹³ de la misma forma el pacto sería vinculante solo entre España y Portugal y no debería afectar a las demás naciones.

El descubrimiento no es la única condición que puede otorgar derechos soberanos, sino que debe existir una real posesión efectiva¹⁹⁴ «Grocio tomó la idea de Vitoria de que cada pueblo tiene derecho a visitar a otros pueblos y a comerciar con ellos»¹⁹⁵, las reacciones no se hicieron esperar ante semejantes afirmaciones, hubo otras publicaciones reaccionarias a la suya y se inició la llamada *batalla de los libros*¹⁹⁶ defendiendo un mar

¹⁹⁰ STEINBERG, P., «Lines of Division, Lines of Connection: Stewardship in the World Ocean», *Geographical Review*, Vol. 89, No. 2, Oceans Connect (Apr., 1999), p. 257.

¹⁹¹ *Verenigde Oostindische Compagnie*.

¹⁹² NIJMAN, J. y VAN NIFTERIK, G., «Introduction: Mare Liberum Revisited (1609-2009)» *Grotiana*, Vol. 30, 2009, p. 5.

¹⁹³ ARRIOLA, J.; BONILLA SAUS, J. y CAMPO, M., «Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno» Facultad de Administración y Ciencias Sociales Universidad ORT Uruguay, 2010, p. 33. Disponible en <http://www.ort.edu.uy/facs/pdf/documentodeinvestigacion59.pdf>

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 34.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 35.

¹⁹⁶ Los autores y sus escritos fueron: William Welwood con *An Abridgement of All Sea-Lawes* (1613), la réplica de Grocio fue *Defensio capituli quinti* (1615) y *De dominio maris* en 1615, después fue la intervención de John Selden con *Mare clausum*, escrito en 1618 y publicado en 1635; la respuesta

más libre o cerrado, o reafirmando los derechos portugueses y españoles. La legitimación pirática en Europa y además en nombre de Dios retomó fuerza en este tiempo, especialmente después del establecimiento de un comercio continuo con América a donde llegaron también los corsarios con diferentes objetivos de ataque y con otro nombre de acuerdo al mismo: filibusteros o bucaneros. Aunque en Europa continuaban su asedio con el doble papel de corsarios y piratas de acuerdo al bando beneficiado o perjudicado.

Dentro de la revolución religiosa la práctica de la piratería encontraba justificaciones siempre que se desarrollaran dentro de una guerra justa (tal cual ocurrió en la Edad Media) es así como para Godfried Udemans ,considerado uno de los teólogos más importantes de Zelandia durante el siglo diecisiete, que fue además ministro calvinista¹⁹⁷ cuando redactó *El Timón espiritual* buscaba ser una guía espiritual para los mercantes y refiriéndose a la piratería indicaba que no todo el saqueo estaba absolutamente prohibido ya que si era de una guerra justa así lo sería el botín¹⁹⁸; el saqueo estaría permitido contra el enemigo público, no contra los aliados e inocentes; la piratería era justificada cuando su objetivo era la preservación de la libertad de sus rutas comerciales y añadía además la forma de división del botín justamente obtenido y acorde a la palabra de Dios, de esta forma la repartición sería una parte para Dios, es decir para la iglesia, otra para el príncipe y el país, una parte para los hombres que dejaron sus casas; una cuarta parte para aquellos que se quedaron en casa defendiendo las fronteras y una quinta parte para los pobres¹⁹⁹. Y dejaba fuera del derecho a piratear a los españoles, dunkerqueses, tropas imperiales, croatas y otros grupos que no hacían más que robar públicamente, porque su guerra era injusta²⁰⁰.

La piratería, aunada al comercio, se había expandido a las Antillas, al Caribe y después infestó el resto del continente americano debido principalmente a una política que apoyó

portuguesa de Serafim de Freitas con *De justo imperio Lusitanorum asiatico* (1625) y en 1629 el español Juan Solórzano Pereira publicó *De Indiarum jure* en el que defendía los intereses de España; posteriormente otro holandés Cornelis van Bynkershoek publicó *De dominio maris* en 1703 con la postura de un mar cerrado territorial y un mar abierto en alta mar; en NIJMAN, J. y VAN NIFTERIK, G., «Introduction: Mare Liberum... », p. 5-6.

¹⁹⁷ VAN EIJNATTEN, J., «War, Piracy and Religion: Godfried Udemans' Spiritual Helm (1638) », *Grotiana*, Vol. 26–28, 2005–2007, p. 1.

¹⁹⁸ *Ibid*, pp. 195 y 205.

¹⁹⁹ *Ibid*, pp. 205-207.

²⁰⁰ *Ibid*, p. 207.

y legitimó la práctica de la piratería. Inglaterra y Francia financiaron a barcos privados para que saquearan a los de España²⁰¹, también actuaron piratas a modo particular buscando fortuna por la vía rápida en el “nuevo mundo”. Inglaterra los utilizó²⁰² para acrecentar su poder naval y debilitar a España mediante el ataque sistemático de sus barcos mercantes; uno de los corsarios más conocidos hasta el día de hoy fue Francis Drake quien a partir de 1577 saqueó a las colonias españolas y enriqueció las arcas inglesas²⁰³.

Esta violencia en el mar fue llevada a cabo por europeos que llegaron a las Indias Occidentales, una diferencia con las Orientales es que en esta última ya existía una piratería endémica al igual que la europea; en este período histórico se sumaban los corsarios/piratas europeos al Índico. Es importante esclarecer y comparar el significado y alcance de las figuras jurídicas o legítimas de la época que no se consideraban como piratería a pesar de ser violencia en el mar y que se trasladaba también a incursiones en tierras coloniales.

Una práctica legítima era la del corso, pero si este excedía los derechos otorgados en la patente o carta de marca se convertía en pirata al actuar más allá del derecho otorgado, su nacionalidad queda en principio esclarecida ya que navegaba bajo el pabellón del Estado que le ha autorizado para atacar a sus enemigos. Los filibusteros, si bien tenían apoyo de Francia y Holanda y su objetivo era principalmente atacar a barcos de bandera española, no navegaban con pabellón de ninguna nación y no tenían en su poder carta o patente de corso, es decir que actuaban como piratas, con un objetivo, pero en la región de las Antillas y del Caribe. Los bucaneros en un principio eran los proveedores de los filibusteros y otros piratas, pero eventualmente se unieron a ellos para hacer fortuna

²⁰¹ PELLEGRINO, F., «Historical and Legal Aspects of Piracy...», p. 431.

²⁰² John Dee uno de los consejeros de la reina Isabel fue quien prácticamente convenció a la reina sobre el empleo de los piratas indicándole que la corona debía reinar sobre los piratas y sacar el mayor beneficio de sus habilidades, así como que debía convocar a los mismos ingleses que se dedicaban a estas actividades y encomiarles a actuar en nombre de Inglaterra; en FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates...», p. 45. Convirtiéndose la piratería en un bien estratégico para la corona inglesa y en donde claramente el Estado pasaba a hacer un uso controlado de la violencia privada en el mar... hasta que se les fue de las manos y se hizo incontrolable. Para FUCHS los piratas constituyen un caso particularmente interesante de las relaciones entre los elementos dominante y subordinado en la Inglaterra moderna, precisamente por su encarnación en algún momento como agentes del gobierno.

²⁰³ FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates...», p. 45.

convirtiéndose también en filibusteros. Tanto bucaneros, como filibusteros compartían la misma región geográfica de actuación y existencia, no es posible hablar de estas dos figuras fuera de estas zonas. El fin de ambos llegó cuando dejaron de tener el apoyo de naciones europeas y fueron perseguidos por las que en el principio alentaron su actividad pirática o bien, por corsarios encargados de perseguirlos ya que estaban perjudicando seriamente al comercio y las relaciones políticas entre Francia y España que habían mejorado, por lo tanto el filibusterismo pasó a ser un incordio y debía ser eliminado.

Inglaterra y España firmaron la paz en 1603 y ahora los corsarios ingleses (*privateers*) pasaron a ser un problema y se convertían en un nuevo reto para la soberanía y el comercio inglés, siendo especialmente más peligrosos para los objetivos de la corona inglesa aquellos que operaban cerca de Inglaterra, los cuales no solo se dedicaban a actividades de robo y saqueo a pequeños barcos mercantes en las costas, sino que también ejercían el comercio con la población local del sudeste de Inglaterra, aún con los mismos oficiales llamados a reprimirla²⁰⁴ y con familias comisionistas como por ejemplo los Killigrew²⁰⁵ abriendo otro abanico de negocios ilícitos y muy rentables.

Posteriormente y sin apoyos, todos aquellos que una vez fueron alentados y patrocinados por Estados europeos ahora dejaban la legitimidad de ser filibusteros y corsarios ingleses para convertirse en verdaderos piratas. Inglaterra autorizó a su vez corsarios para que organizaran cacerías de piratas en las colonias y hacia 1713 con la firma del Tratado de Utrecht hubo una reducción de las flotas españolas, francesas e inglesas representando una contracción importante en el comercio internacional²⁰⁶. La Declaración de París del 16 de abril de 1856 *relativa a determinadas reglas de derecho marítimo en tiempo de guerra* prohibió el corso y dejó establecido que las acciones militares solo podrían ser llevadas a cabo por barcos de guerra.

²⁰⁴ Hubo un gran crecimiento de la piratería en las costas de Irlanda en donde los ingleses tenían una débil autoridad sobre este territorio colonial, permitiendo así el fortalecimiento de esta práctica; llegó a tener tal importancia que algunos pueblos dependían del comercio con los piratas, estos vendían sus mercaderías robadas y los habitantes de estos lugares les vendían o intercambiaban esos productos por provisiones; en FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates...», p. 48.

²⁰⁵ Ver **supra p. XXX**

²⁰⁶ PELLEGRINO, F., «Historical and Legal Aspects of Piracy...», p. 431.

Pero antes del final del curso y la represión de la piratería en base a un acuerdo común y más universal, hay que redirigir la mirada a los acontecimientos piráticos en el Índico durante esta época. La piratería se infló con la llegada de más actores violentos sobre el mar, que habían trasladado a las rutas comerciales las luchas de poder existentes en Europa. A diferencia de las Indias Occidentales, en Asia ya existía una piratería local desde la época antigua y con la entrada de los piratas europeos ¿cómo se desarrolló esa lucha de poder? La colonización jugó en favor de los “recién llegados” tratando de reprimir a los locales y favoreciendo a su piratería, que también fue utilizada como baza de poder para los negocios comerciales, especialmente para lograr beneficios en acuerdos con China.

La legitimación pirática en Japón merece una especial observación por las particularidades y uso que tuvieron de los piratas-comerciantes en la construcción del Estado japonés, aquí será posible entender el porqué de la cierta anuencia de las autoridades japonesas para con los piratas y sus delatadas respuestas a las demandas de las autoridades de sus vecinos China y Corea.

2. Hacia el consenso normativo en la regulación sobre piratería.

Para el siglo diecisiete el alta mar estaba emergiendo como un espacio legal separado, como una región por sí misma²⁰⁷ gracias a la expansión comercial, para bien o para mal. Como se ha visto el fenómeno de la piratería seguía como una rémora al comercio por mar y fue utilizada en beneficio y perjuicio de los Estados para sus fines expansionistas, de reafirmación de soberanías y de enriquecimiento.

Desde el mundo antiguo el concepto de la piratería fue moldeándose también de acuerdo a las conveniencias de quienes gobernaban finalmente llegando a un consenso, al menos sobre las normas, de que la piratería atentaba contra todos y debía ser perseguida por todos. En la Edad Moderna el mundo “creció” y fue necesario profundizar en las teorías

²⁰⁷ BENTON, L., «Legal Spaces... », p. 716.

del naciente derecho internacional en cuanto a la violencia en el mar ya que era sistemáticamente legitimada aquella que se consideraba justa.

La propia navegación marítima que se alejaba de las costas y de las soberanías estatales para comerciar en tierras lejanas generó que se regulara también con mayor precisión sobre las responsabilidades de los involucrados en esas travesías y los bienes sobre los que estaban a cargo; así como sobre los riesgos de la navegación, los contratos y los seguros marítimos que ya habían sufrido un proceso de codificación y que ahora deberían reinterpretarse y ampliarse a las nuevas situaciones en otras localizaciones de difícil control por parte del Estado y los beneficiarios de este comercio; así como las percepciones locales sobre los piratas.

Todos los actores y situaciones fueron precisando a la piratería en el derecho internacional. ¿Será esta época una causa de que la piratería finalmente quedase configurada dentro del alta mar? A sabiendas de que usualmente ocurría (y ocurre) cerca de las costas. Tiene mucho que ver la defensa de ese espacio libre de la navegación como se verá más adelante, ya que la evolución de las delimitaciones marítimas se hizo en función de intereses económicos y otros derechos de soberanía. Los actos considerados como piratería no dejaron de ocurrir por el trazado o reclamo de nuevas líneas divisorias en el mar, pero si fue obviada esta situación hasta llegar al desfase en la normativa internacional actual y que podría considerarse como uno de los grandes retos que debe enfrentar el Derecho Internacional Público, al que debe dar respuesta contundente (no paliativa) ya que debe buscar el equilibrio entre las normas que evolucionaron con el tiempo y acorde a la realidad de la sociedad y la regulación relativa a la piratería que no sigue a la misma velocidad.

En esta época se presta también más atención a los actos cometidos dentro del barco, cuando no era necesario el requisito de dos embarcaciones. Por lo tanto dentro del término de piratería en el siglo diecisiete se consideraban como piráticos los motines, delitos a bordo, y los saqueos de diferente tipo sin licencia para ello²⁰⁸. La figura del

²⁰⁸ BENTON, L., «Legal Spaces... », p. 706.

capitán de la nave cobra mayor importancia ya que representa más autoridad y poder de decisión en los viajes largos en donde la autoridad de la nación del pabellón del buque no es más que él.

Actualmente la mayor preocupación de las potencias mundiales sobre la navegación marítima comercial va referida a los peligros que esta pueda enfrentar por los actos de piratería, un interés que profundizan los medios masivos de comunicación a veces obviando situaciones generadas por la piratería que son de mayor gravedad como por ejemplo el tráfico de personas y las violaciones a los derechos humanos.

II: MARCO CONCEPTUAL Y JURÍDICO EN EL QUE SE DESARROLLA LA PIRATERÍA MARÍTIMA

Después de haber hecho un recorrido histórico en las diferentes etapas de la humanidad en donde se registraba la existencia de la violencia sobre el mar y hasta las comunidades costeras como un medio para obtener beneficios económicos o personales, o bien como un método de guerra en el que los Estados trataban de utilizar a su favor esta violencia privada para sus propios beneficios, y cuando dejaba de ser útil o se volvía incontrolable actuaban también para reprimirla, cada vez de modo más general y universal a medida que las reglas y normas de existir en una comunidad internacional fueron haciéndose más claras; con especial interés los Estados se fueron poniendo de acuerdo en ciertas normas para no salir perjudicados en sus relaciones internacionales, a cambio de respetar o hacer cumplir esas reglas.

Como se ha visto hasta este punto, la piratería marítima siempre ha existido desde que el hombre pudo hacerse a la mar, un fenómeno común en diversas geografías y culturas, y asimismo ha sido también un factor común entre los Estados el querer controlarla o reprimirla por completo, siempre dependiendo de los objetivos políticos o comerciales del momento, hasta el punto de haberla legitimado bajo figuras jurídicas como el corso y el filibusterismo.

El dominio efectivo sobre el territorio marítimo fue siendo cada vez más importante y se hizo necesario regularlo de una forma más contundente. El mar fue diseccionado en espacios marítimos, cada uno con su propio régimen jurídico, inclusive el alta mar que es de todos y no puede ser objeto de apropiaciones o reclamos de derechos soberanos. En cuanto al orden de los espacios marítimos y sus distancias el Alta Mar siempre será la más alejada de la costa y de las rutas congestionadas de tráfico marítimo y es allí en donde solo puede ocurrir la piratería de acuerdo a los convenios vigentes del Derecho Internacional, es también en ese espacio sujeto a la jurisdicción de nadie que puede reclamarse la jurisdicción universal para actuar contra piratas.

En virtud de lo anterior y para un entendimiento con mayor profundidad es necesario detenerse en los elementos que conforman o hacen parte de la esfera jurídica en la que se concibe la definición de piratería marítima vigente al día de hoy. La última parte de este capítulo se dedicará a la definición de este antiguo fenómeno con toda la especificidad posible.

A) El Dominio Marítimo

Casi dos tercios de la superficie del globo terráqueo están cubiertos por el mar. El mismo le ha ofrecido a la humanidad innumerables beneficios al proporcionarle alimentación y otros recursos. A su vez, la navegación ha sido y será el principal medio de transporte por las ventajas de capacidad y costo que ofrece. Es por ello que más del ochenta por ciento del comercio mundial se desarrolla por mar, entre otras importantes actividades. Pero el mar no debe percibirse únicamente como un espacio sobre el cual es posible la navegación, sería quedarse literalmente en la superficie del asunto. La gran masa de agua que conforma contiene una gran variedad de fauna que contribuye a la alimentación mundial; yendo a más profundidad en el lecho marino y debajo de éste se encuentran riquezas minerales para la humanidad y que actualmente están bajo la lucha política internacional para aprovechar esos llamados recursos naturales.

En vista de lo anterior, es indiscutible que la posesión de territorio marítimo ofrece ventajas para cualquier Estado y se hace necesario por lo tanto alcanzar un orden

internacional que regule las cuestiones que genera la posesión o no de este territorio. Actualmente existe una amplia regulación y distinción de dichos espacios. Los derechos de soberanía y económicos de los Estados Ribereños están configurados tanto por la costumbre internacional como por los diversos tratados internacionales.

Evidentemente para llegar a este punto de relativa seguridad jurídica hubo que atravesar un largo proceso; históricamente el derecho del mar se ha regido por dos principios fundamentales, uno el de la libertad de la navegación y el segundo el derecho de un Estado a ejercer control soberano sobre la franja de mar cercana a su costas; estos principios y los derechos asociados a los mismos siguen vigentes hoy en día y se han ido aumentando y regulando mediante una serie de tratados multilaterales especialmente desde 1958 llegando a tener en el siglo veinte el régimen regulatorio más sofisticado que gobierna las relaciones contemporáneas entre los Estados²⁰⁹, pero sin perder de vista que la soberanía y el dominio marítimo son parte de las intenciones e intereses a proteger, así como también son objeto de las negociaciones en los tratados internacionales.

La lucha entre Estados por las ventajas que puede ofrecer un vasto territorio marítimo siempre ha existido en la historia de la humanidad, aun haciendo uso de mercenarios y piratas para fortalecer las pretensiones de soberanía cuando las responsabilidades del Estado no eran más que las de ser dominante, enriquecerse y no ser vencido. Hoy día, al menos moralmente, sería escandaloso que un Estado utilizara la violencia privada abiertamente, por eso sigue teniendo un uso encubierto para evitar en lo posible las responsabilidades internacionales que podría acarrearle cierto tipo de prácticas. Los afanes geopolíticos causaron grandes enfrentamientos desde la antigüedad tales como el dominio de las costas europeas, norte de África y Asia Menor por parte de las flotas griegas, romanas y cartaginesas.

Luego vino el descubrimiento para el viejo mundo de las tierras americanas, una mayor explotación del Índico y los viajes interoceánicos se incrementaron. Como se ha visto

²⁰⁹ JOYNER, C., «The international ocean regime at the new millennium: a survey of the contemporary legal order», *Ocean & Coastal Management*, Vol. 43, 2000, 164.

precedentemente las grandes potencias de la época como España, Portugal, Francia y Gran Bretaña tuvieron disputas por el poder y el comercio que se realizaba por la vía marítima especialmente durante la Edad Moderna que sigue evolucionando hoy día.

Diversas teorías sobre el dominio del mar aparecieron, cada una basada en los propios intereses de la nación en que se originaba y que tan conveniente o no resultaba la libre navegación o bien, si resultaba más beneficioso el mantener un dominio férreo sobre el mar ejerciendo el poder estatal en todos los ámbitos posibles, inclusive coartando la libertad de la navegación. Pero sin importar sus pretensiones estas proposiciones fueron configurando, entre otras cosas, lo que entendemos actualmente como dominio marítimo y consecuentemente la distinción de los espacios en el mar y sus respectivos regímenes mediante el consenso global.

El concepto de soberanía es prácticamente sagrado en la teoría política y en las relaciones internacionales (con sus matices) pero en el mar la soberanía se va diluyendo paulatinamente a medida que se aleja de la costa y llega al Alta Mar. Asimismo el concepto de soberanía encuentra retos en los Estados debilitados institucionalmente y en el que los gobiernos no pueden ejercer un control de la violencia a modo exclusivo, esto se traslada a su dominio marítimo y puede llegar a chocar con los derechos de otras soberanías que debe ser salvaguardados, inclusive puede llegar a afectar a bienes jurídicos protegidos por la comunidad internacional como la paz y la seguridad internacionales.

¿Podría declararse un estado de excepción para tomar medidas sobre territorio marítimo cuándo un Estado no puede cumplir con sus obligaciones internacionales de seguridad y vigilancia? ¿Se justificaría una intervención o uso de la fuerza de un tercer Estado con el objetivo de proteger la vida humana en el mar? El concepto de soberanía en la edad contemporánea es objeto de análisis, a tal punto que este derecho de un Estado y principio de las relaciones internacionales quedaría sujeto a ser suspendido por causas excepcionales cuando interfiera con la obligación de proteger que también tiene el Estado.

1. Antecedentes históricos del dominio marítimo: desde la Antigüedad hasta la Edad Media.

El documento legislativo más antiguo del que se tenga data sobre regulación de la navegación es el *Código de Hamurabi* (2000 años a.C.)²¹⁰. Si bien es cierto que los egipcios, fenicios, cartagineses y griegos utilizaron el mar como su mejor aliado para las actividades de comercio y dominio no se han encontrado escritos jurídicos relevantes en materia marítima sobre estos pueblos. El dominio que ejercían sobre el mar era *de facto* «la cual era útil a efectos de no permitir que los piratas entorpecieran la libre navegación y el tráfico marítimo»²¹¹ desde la antigüedad el principio de la libertad de la navegación revestía uno de los principales objetivos de la época y esta idea dio paso a los usos y costumbres que abastecieron a un incipiente derecho del mar «lucha contra la piratería y conveniencia de la libre navegación, revestidos de la idea de dominio, control, jurisdicción o simple libertad, estuvieron siempre presentes y condicionaron tales doctrinas»²¹².

Roma es la primera nación de la antigüedad que ejerció un dominio pleno sobre el mar (Mediterráneo). Al principio, desarrolló una flota pesquera lo suficientemente poderosa como para derrotar a Cartago, con el cual celebró tratados en los que se repartían zonas marítimas con un interés comercial²¹³. Pero esta relación llegó a su fin cuando Roma y Cartago se enfrentaron, venciendo finalmente el primero. Es así como los romanos inician un dominio efectivo sobre el mar y surgen las teorías de *res communis* y *res publica*²¹⁴. Los romanos proyectaban casi la misma idea de dominación sobre el mar que aplicaban al territorio terrestre, para ellos era importante mantener garantizar la seguridad de la navegación para sacar mayor provecho del comercio, la navegación debía poder

²¹⁰ GABALDÓN GARCÍA, J. y RUIZ SOROA, J., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Segunda Edición, Madrid, 2000, pp. 4-5.

²¹¹ GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., «La evolución del Derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el Mediterráneo», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, Número 14, 2007, p. 3.; disponible en <http://www.reei.org/index.php/revista/num14/articulos/evolucion-derecho-mar-desde-punto-vida-mar-semicerrado-como-mediterraneo> [última visita: 6/7/2014].

²¹² *Ibid.*, p. 4.

²¹³ CRUZ, H., «Antecedentes Histórico-Jurídicos del actual Derecho del Mar», disponible en <http://www.universidadabierto.mx> [última visita: 4/1/2015].

²¹⁴ Los romanos entendían como *res communis* al mar, el cual había sido creado por la naturaleza para el uso común y no era realmente propiedad de nadie.

«desenvolverse y generar beneficios»²¹⁵. En cuanto a la contribución asiática al derecho del mar es indiscutible que hubo similitudes paralelas, en algunos casos anteriores, a las regulaciones y usos de los romanos sobre el mar «muchos juristas e historiadores occidentales del derecho internacional fallan en mencionar que para cuando los portugueses llegaron a Asia a finales del siglo quince ya existía un sistema independiente sobre la conducta interestatal con reglas ampliamente desarrolladas basado en tradiciones que eran más antiguas que las suyas y de ninguna manera inferiores a las nociones de la civilización europea»²¹⁶, aproximadamente en el año 300 a. de C. en una de las obras más importantes de la política Hindú, el Arthashastra de Kautilya el autor dedicó un capítulo completo al comercio marítimo y a otros asuntos relacionados al mismo²¹⁷ específicamente en el capítulo XXVIII *del Superintendente de barcos*, en el que se hace referencia no solo a la navegación y comercio en las aguas marinas sino también en los ríos y lagos. El capítulo hace precisiones sobre el comercio, los tributos a pagar de acuerdo a la carga y procedencia, la vigilancia de las zonas portuarias, y por supuesto una regla sobre los violentos del mar estableciendo que «Los barcos piratas (*himsríká*), aquellos que están unidos al país de un enemigo, así como aquellos que hayan violado las costumbres y usos vigentes en los puertos de los pueblos deberán ser destruidos»²¹⁸.

Para el primer siglo de la era común ya existía un comercio sólidamente establecido entre Roma y varios Estados del océano Índico²¹⁹ por lo que sería contra toda lógica negar que hubo transferencia de conocimientos, de usos y costumbres del mar, ambas regiones respetaban el principio de la libertad de la navegación y compartían el interés en luchar contra los piratas que afectaban el comercio.

Se acepta hoy en día que la labor de Roma fue un poco escasa cuando abordó temas sobre el mar y la navegación pues había adoptado el derecho marítimo de Rodas (*Lex Rodhia*) el cual estaba ya muy elaborado para la época²²⁰. Sin embargo, previamente a la adopción

²¹⁵ GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., «La evolución del Derecho del mar... », p. 5.

²¹⁶ ANAND, R. P., «Maritime Practice in South-East Asia until 1600 A.D. and The Modern Law of the Sea», *International and comparative law quarterly*, Vol. 30, 1981, p. 443.

²¹⁷ ANAND, R. P., «Maritime Practice in South-East Asia...», pp. 443-444.

²¹⁸ KAUTILYA, *Arthashastra, s.a.*, p. 180, (traducción propia); disponible en https://archive.org/details/Arthashastra_English_Translation

²¹⁹ ANAND, R. P., «Maritime Practice in South-East Asia...», pp. 444.

²²⁰ STADMULLER, G., *Historia del Derecho Internacional Público*, Aguilar, Madrid, 1961 p. 40

de las leyes rodias, los romanos habían desarrollado los *Edictos Pretorianos*, que contenían normas reguladoras de las relaciones surgidas de la navegación.

Al mismo tiempo, dedicaron gran esfuerzo en mantener sus dominios libres de piratas, salvaguardando la libertad de la navegación y permitiendo el desarrollo pacífico del comercio romano (especialmente con Sicilia y África). Con este objetivo, sólo en el año 67 a.C. Pompeyo, en una expedición de “limpieza” destruyó o apresó más de 1.700 navíos y cautivó unos 20.000 piratas²²¹, revestía un deber y casi obligación por las consecuencias políticas que podía arrastrar mantener una vigilancia y control sobre el mar para permitir el libre tránsito de los barcos sin el peligro que representaba la piratería, una función y dominio que ejercieron hasta su caída.

Con el fin del Imperio Romano las ciudades que habían ido desarrollando su comercio y aumentado su tráfico marítimo, efectuaron dominio sobre diversas partes del mar. El libre uso del mar concebido por la doctrina romana se mantuvo durante gran parte de la Edad Media, no obstante las repúblicas italianas, siguiendo las teorías de Bartolo de Sassoferrato²²², enuncian conceptos sobre determinada clase de dominio sobre los mares equivalente a la extensión de mar recorrida en dos días de navegación (60 a 70 millas).

En esta época se aceptaban derechos exclusivos al mar. Venecia consideraba como mar propio al Adriático, Génova al mar de Liguria, Suecia y Dinamarca al Báltico, Inglaterra al Mar del Norte y sus adyacencias, denominado mar Inglés²²³, se iniciaba una regionalización del mar precisamente en las ciudades que estaban dominando el comercio marítimo. Estas grandes naciones marítimas procuraban que las demás reconociesen sus pretensiones, “lo mismo cuando no tenían el menor interés en estorbar la libre navegación, como cuando –y así ocurría algunas veces- exigían tributos por viajar por su territorio”²²⁴,

²²¹ *Id.*

²²² Sassoferrato (1314-1357), planteó la tesis de que el sector marítimo vecino a las costas de un Estado pertenecía a éste y que el mismo podía obtenerse por prescripción, además propuso que el Estado ribereño debía ejercer su jurisdicción dentro de las cien millas en el mar.

²²³ DE LAS CARRERAS, A., «El Derecho del Mar en tiempos de Paz», disponible en <http://www.eldial.com/home/prudentia/pru56/08.asp#> [Última visita: 5/11/2016].

²²⁴ KAPLAN, M. y KATZENBACH, N., *Fundamentos Políticos del Derecho Internacional*, Limusa-Wiley, México, 1965, pp.171-172.

también obligaban a solicitar permisos de tránsito, aceptar la jurisdicción del ribereño, acatar la prohibición de la pesca, saludar la bandera, entre otras medidas. Iniciaron también su doctrina con el objetivo de justificar sus derechos sobre los territorios marítimos que reclamaban, es así como «el jurista veneciano Sarpi justifica los derechos soberanos de Venecia sobre el Adriático en la condición de este mar de *res nullius* tras la caída del Imperio Romano de occidente y su posterior ocupación, más propiamente control, por parte de la flota de esa república italiana»²²⁵, los romanos no habían establecido una territorialidad de este tipo sobre aguas específicas y cercanas a la costa, pero en la Edad Media los italianos continuaban con las teorías para justificar la regionalización de los mares, indicando que para proteger la navegación comercial de los actos de piratería era necesario el poder ejercer su jurisdicción penal sobre un amplio espacio marítimo cercano a sus costas para tener la legitimidad de detener en el mar a los piratas y juzgarlos²²⁶, teoría que al día de hoy hace parte de los derechos del Estado ribereño sobre su mar territorial y aguas interiores, por lo que es posible afirmar que la piratería contribuyó a establecer un dominio marítimo definido con derechos para el Estado ribereño de esta forma podría ser perseguida efectivamente y eliminada por cada Estado de su territorio «la piratería fue la razón concluyente del futuro establecimiento de un mar territorial»²²⁷.

2. Segundo período histórico: Desde la Edad Moderna hasta la Contemporánea

La era de la expansión europea se caracterizó mediante el proyecto de dibujar líneas costeras al rededor del mundo, esas líneas fueron construidas entre puntos para significar la firme separación del elemento tierra del espacio oceánico, luego se comenzaron a dibujar también líneas dentro del espacio terrestre para demostrar o dejar clarificado el interior de un Estado y su parte de afuera (la de otros)²²⁸ en donde se desarrollaban las relaciones con los vecinos. Estas líneas han tenido su origen gracias a la navegación

²²⁵ GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., «La evolución del Derecho del mar... », p. 7.

²²⁶ Bartolo de Sassoferrato fijaba un límite de cien millas contadas a partir de las costas; *Id.*

²²⁷ *Ibid.*, p. 10.

²²⁸ STEINBERG, P., «Insularity, Sovereignty and Statehood: The Representation of Islands on Portolan Charts and the Construction of the Territorial State», *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, Vol. 87, No. 4, Special Issue: Islands: Objects of Representation (2005), p. 262.

marítima, especialmente en los mapas portulanos²²⁹ que tenían el propósito de dividir estas líneas costeras y por ende islas sin importancia de todo el importantísimo espacio marítimo de las rutas (comerciales), que con el paso del tiempo en vez de tener la función de separar o encerrar a las islas del espacio realmente importante²³⁰ pasaron a lo contrario a encerrar en ellas los espacios soberanos y ayudaron a la construcción de territorios terrestres como entidades delimitadas²³¹ para un mejor control y gobernabilidad.

El dominico español, Francisco de Vitoria enuncia mediante su principio del *ius communicationis* (siglo XVI) que todos los pueblos de la tierra tenían derecho a usar los mares libremente como medio de comunicación entre ellos. Por lo que “carecía de fundamento la adjudicación de soberanía sobre los mares, tal como lo habían dispuesto las bulas alejandrinas y el mismo Tratado de Tordesillas”²³². Para este mismo siglo y hasta avanzado el diecinueve China manejó un concepto sobre la soberanía y era que la misma estaría asociada al territorio (con parámetros bien conocidos) y además era necesario ejercer un control efectivo sobre este dentro de la tierra finita y áreas acuáticas bajo el exclusivo control de una autoridad política central²³³.

En el siglo XVIII, el holandés Hugo Grocio escribe su libro *Mare Liberum* cambiando los conceptos que se tenían hasta la fecha sobre el dominio del mar, al proponer que éste es libre y que sobre él tienen derecho todos los pueblos. Además expresó que la alta mar no puede convertirse en propiedad privada ya que ésta sólo puede tenerse si se es capaz de ocuparla. La intención de Grocio fue justificar el comercio holandés con las Indias frente a las pretensiones españolas y portuguesas de monopolio apoyadas por el Papa²³⁴.

²²⁹ Que de acuerdo a la definición de la Real Academia de la Lengua Española se definen como la colección de planos de varios puertos, encuadrada en forma de atlas.

²³⁰ STEINBERG, P., «Insularity, Sovereignty...», p. 262.

²³¹ *Id.*

²³² DE LAS CARRERAS, *op. cit.*, p. 4

²³³ CHEN, L., «Universalism and Equal Sovereignty as Contested Myths of International Law in the Sino-Western Encounter», *Journal of the History of International Law*, Vol. 13, 2011, p. 82.

²³⁴ Bula *Inter Coetera* (1493) del Papa Alejandro VI, en la que se adjudicaron a España las tierras y mares descubiertos por Colón. Posteriormente y tras el rechazo de Portugal a la Bula ya citada, se firma el Tratado de Tordesillas (1494) entre España y Portugal, mediante este tratado se dividió el océano Atlántico quedando en “propiedad” de España, el Pacífico y el Golfo de México; y de Portugal, el Indico y el Atlántico Sur.

La teoría de Hugo Grocio iba en contra de los intereses ingleses quienes consideraban los mares como su propiedad, dada la capacidad y poderío de sus flotas²³⁵. Para ellos los mares eran *res nullius* y por lo tanto susceptibles de apropiación. Aunque el pensamiento predominante de la época entendía que el mar era una *res comunis*, es decir, común a todos los pueblos y sobre el que todos tendrían derechos, por lo tanto no era susceptible de apropiación ni podía ejercerse dominio alguno sobre el mismo.

En 1702, Cornelio Van Bynkershoek (positivista del Derecho Internacional) partiendo de los hechos de política de poder formuló el principio de las aguas litorales, las cuales están sujetas a la soberanía del Estado ribereño. Sostuvo que la soberanía política sobre el mar litoral sólo puede exigirse en tanto pueda ser ejercitada e impuesta efectivamente y no de manera ficticia. Así, el límite de las aguas litorales sería de unas tres millas marinas de la costa porque hasta esa distancia podía llegar un cañonazo en la época. El proceso histórico fue relativamente lento durante dicho período; varios países hacían declaraciones básicamente sobre el mar adyacente a sus costas y el dominio efectivo o funcional que podían tener sobre dichas aguas.

Luego del llamado de la Liga de Naciones de 1924 para la codificación de los usos y costumbres del mar se convoca en 1930 la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional que se reunió en la Haya del 13 de marzo al 12 de abril de ese año. Una gran cantidad de Estados tuvo la oportunidad de dialogar sobre diversos temas siendo uno de ellos la codificación del Derecho del Mar, necesidad incontestable para la época aunque no se alcanzó acuerdo alguno pero si un borrador sobre la naturaleza y derechos de las aguas territoriales²³⁶.

En el año 1939 se convoca en la Haya una Conferencia para establecer un criterio definitivo sobre el concepto y la extensión del Mar Territorial, esto es, aquel sobre el cual los Estados costeros tendrían soberanía. En esta Conferencia no se llegó a acuerdo alguno

²³⁵ Esta teoría planteada por el inglés John Selden en 1636 y a la que denominó *Mare Clausum sive Dominio Maris*, fue una refutación exhaustiva a la proposición de Hugo Grocio en su *Mare Liberum*.

²³⁶ JOYNER, C., «The international ocean regime at the new millennium: a survey of the contemporary legal order», *Ocean & Coastal Management*, Vol. 43, 2000, p. 164.

y no se volvió a convocar a los Estados para tratar el tema hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Antes de 1958 los temas referentes al derecho internacional del mar se solucionaban de acuerdo a la costumbre internacional la cual era complementada por los tratados. El derecho consuetudinario continuaba siendo insuficiente para remediar los problemas que iban suscitándose. En dicho año, con motivo de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se adoptaron cuatro convenciones a saber: la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; la Convención sobre Alta Mar; la Convención sobre Pesca y conservación de los Recursos vivos de la Alta Mar; y, la Convención sobre la Plataforma Continental. Uno de los principios de la convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua fue la libertad de la navegación. Aquí ya se configuraban los fundamentos del Paso Inocente provenientes del fallo del Canal de Corfú²³⁷ de 1949 y la más notable de las excepciones a la soberanía del Estado sobre el mar territorial; también se precisaron las reglas aplicables a los buques que naveguen por el Mar Territorial.

Posteriormente en 1960 se convocó a una Segunda Conferencia sobre Derecho del Mar, en la misma se buscaba llegar a un acuerdo sobre la anchura que debería tener el mar territorial. Dos tesis se debatieron; la primera, abogaba por una anchura de 12 millas y la segunda, por una de 6 millas. En esta Conferencia no hubo consenso respecto dicho tema. En 1970 Las Naciones Unidas convocaron a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, en esta oportunidad y tras varias sesiones entre 1973 y 1982, finalmente se adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica.

La Convención de 1982 tuvo por finalidad establecer un «orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos»²³⁸, a su vez instituye la regulación sobre los espacios marítimos, los deberes y derechos de los Estados y naves sobre estas áreas marítimas.

²³⁷CIJ, «caso del Canal de Corfú» *Inglaterra v. Albania*, fallo del 9 de abril de 1949.

²³⁸ V. preámbulo CNUDMAR.

3. La soberanía sobre el territorio marítimo

En la concepción básica de la soberanía esta se conforma por las dimensiones de reconocimiento, Estado, autoridad, coerción y la territorialidad. La definición dada por la autora Janice Thomson abarca los cinco elementos anteriores y especifica que la «soberanía es el reconocimiento de los actores internos y externos de que el Estado tiene la autoridad exclusiva para intervenir coercitivamente en las actividades dentro de su territorio»²³⁹. Para determinar la importancia de la soberanía a que tiene derecho el Estado ribereño sobre sus aguas es necesario referirse a la idea del territorio soberano dentro de la teoría de soberanía, sus características y ámbito.

Los Estados están organizados según fronteras territoriales y al propio gobierno le compete ordenar la actividad y el control que se desarrolle dentro de las mismas, razón por la cual se hace de vital importancia la definición de las fronteras territoriales y acogerse a normas aceptadas del Derecho Internacional cuando exista la adquisición o pérdida de un territorio. La territorialidad marca los límites de actuación del Estado, el cual no puede ejercer (en principio) su autoridad más allá de los límites geográficos que lo conforman, consecuentemente la dimensión territorial de la soberanía no solo permite la defensa de sus fronteras geográficas sino también los estrechos vínculos entre el Estado y el pueblo²⁴⁰, entendiéndose que esa soberanía alcanzará a un ciudadano de ese Estado sobre otra jurisdicción. Asimismo reviste importancia la jurisdicción estatal en propio territorio o fuera de este, que en el segundo escenario vendrá determinada por el derecho internacional y que tendrá vinculación para luchar contra la violencia en el mar. Estas características se verán reflejadas en espacios donde un Estado no tenga soberanía pero sí en sus barcos *i.e.* un buque que navega por Alta Mar estará sujeto a la soberanía de su pabellón (una regla que en principio no es aplicable a la navegación por el mar territorial salvo excepciones).

²³⁹ THOMSON, J., «State Sovereignty in International Relations: Bridging the Gap between Theory and Empirical Research», *International Studies Quarterly*, Vol. 39, No. 2, Jun., 1995, pp. 219.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 227. Para ampliar sobre una teoría moderna de la soberanía es muy recomendable el artículo citado de Janice Thomson en donde analiza las teorías políticas de diversas Corrientes sobre la soberanía, analiza la evolución del concepto y sus elementos constitutivos.

Pero si bien es cierto que la autoridad y coerción de un Estado no puede ser ejercida sobre otro (en principio) las situaciones sobre espacios marítimos podrían permitir, con el debido respaldo de la comunidad internacional (al día de hoy mediante una resolución de la ONU) el ejercicio de esos poderes soberanos sobre el territorio de otras naciones; últimamente la práctica jurídica internacional ha llevado a aplicar esos principios sobre las aguas territoriales de Estados frágiles²⁴¹ (llamados también “fallidos”) ya que su poder soberano se estima comprometido o casi imposible de ejercer, como lo sería el control efectivo de sus espacios marítimos, la habilidad de monopolizar la violencia dentro de sus fronteras y proveer los bienes públicos como la seguridad a sus ciudadanos²⁴² lo que podría acarrear una intervención justificada cuando el Estado falla en el cumplimiento de la obligación de salvaguardar los derechos humanos de sus ciudadanos, en otras palabras en su obligación de protegerlos²⁴³.

Los principios contenidos en la obligación o responsabilidad de proteger, conocido también por sus siglas en inglés *RTP* o *R2P* (*right to protect*), van asociadas especialmente a cuatro situaciones de violaciones masivas de derechos humanos: genocidio, crímenes de guerra, la depuración étnica y los crímenes de lesa humanidad. Pero si se miran las condiciones o prerrequisitos de esta excepción a la soberanía estatal estaría perfectamente justificada el uso de la fuerza armada cuando el Estado frágil (fallido como se le llama en el informe) no tenga los medios necesarios para cumplir con su obligación de proteger a las personas que se encuentren en el territorio marítimo, de hecho es una dificultad añadida que exigiría mayor foco y apoyo técnico especializado de parte de la comunidad internacional.

La soberanía se ejerce sobre el territorio del Estado del cual hacen parte la porción de tierra firme que ocupa, el mar territorial, las aguas interiores, el fondo del mar, el subsuelo

²⁴¹ No está de acuerdo la autora con el término de “fallido” ya que el Estado no ha desaparecido (y puede ser considerado un término denigrante), sino que se encuentra debilitado institucional, política y socialmente, no obstante sigue siendo un sujeto de derecho en la comunidad internacional con los mismos derechos y deberes, con sus matices estos últimos o bien con necesidad de refuerzo y apoyo para cumplirlos.

²⁴² CHOWDHURY, A. y DUVALL, R., «Sovereignty and sovereign power», *International Theory*, Volume 6, Issue 02, July 2014, p. 191.

²⁴³ Comisión Internacional sobre Intervención y Soberanía de los Estados-CIISE, Informe de 2001, par. 2.4; disponible en <http://responsibilitytoprotect.org/ICISS%20Report.pdf> [última visita 23/7/2015].

marítimo permanentemente ocupados y el espacio aéreo que se eleva sobre la superficie²⁴⁴ las bases de poder del Estado radican en el control sobre las actividades desarrolladas en su territorio las cuales no son determinadas ni están sometidas a otro gobierno. El Estado ribereño proyecta su poder soberano sobre el mar y tratará de hacerlo más allá si es posible porque esto podría representar ventajas económicas fundamentalmente.

La soberanía sobre el territorio y la población era tradicionalmente un derecho defendido por un Estado contra otros, a la autoridad absoluta y sin trabas dentro del territorio, es decir, al ejercicio exclusivo del poder gubernamental en la zona de que se trate²⁴⁵. Este derecho de soberanía se veía limitado por los tratados y las normas consuetudinarias del Derecho Internacional. Pero dichas restricciones no son impuestas, sino que el propio Estado las acepta voluntariamente. Las restricciones a la libertad de acción consentidas por un Estado en un tratado o que le son impuestas por el Derecho Internacional no lo privan de su soberanía, siempre y cuando esas limitaciones no comprometan la autoridad legal del Estado que se obliga « [...] por onerosas y amplias que sean dichas obligaciones»²⁴⁶.

La Carta de las Naciones Unidas establece en su Artículo 2.1. que «La Organización está basada en el principio de la igualdad soberana de todos sus Miembros», la soberanía estatal puede definirse como la facultad otorgada al estado por el Derecho, para que éste actúe con independencia sobre los asuntos en su territorio, fundamentándose en el ordenamiento jurídico internacional. La soberanía es también la forma de hacer iguales a los Estados independientemente de su tamaño, riquezas o poder, la soberanía conlleva la inviolabilidad del territorio y debe ser respetada por los demás Estados. Verdross define la soberanía territorial como « [...] el derecho de disposición de un Estado sobre un determinado territorio, fundado en el Derecho Internacional. El soberano territorial puede desplegar en un territorio la integridad de su señorío (y) puede impedir a otros que lo utilicen [...]»²⁴⁷. Pero este derecho tiene algunas restricciones, como se verá más adelante. La soberanía ha dejado de ser un la prerrogativa exclusiva del Estado-nación y

²⁴⁴ VERDROSS, A., *Derecho Internacional Público*, Aguilar, Quinta Edición, Madrid, 1967, p. 207.

²⁴⁵ KAPLAN, *op.cit.*, pp. 160-162.

²⁴⁶ BENADAVA, S., *Derecho Internacional Público*, Santiago de Chile, Cuarta Ed., s.a., p. 119.

²⁴⁷ VERDROSS, A., *Derecho Internacional...*, p. 205.

ha venido siendo conceptualizada desde el derecho que tienen los Estados a que no se interfiera en sus asuntos domésticos, un derecho absoluto y excluyente de cualquier tipo de intervención a ser *rearticulada* bajo la responsabilidad de proteger los derechos humanos de sus habitantes hasta la posible intervención en su territorio²⁴⁸.

«El derecho Internacional reconoce a todo estado, donde el territorio es, en un punto cualesquiera, bañando por el mar, una parte correspondiente de territorio marítimo, consistente en lo que el derecho llama mar territorial [...] la posición de ese territorio no es opcional, facultativa, no depende de la voluntad del Estado. Es obligatoria, compulsiva»²⁴⁹. Cuando se habla de soberanía marítima se hace referencia a las aguas territoriales, puesto que sobre los otros espacios marítimos el Estado ribereño no puede ejercer plena soberanía, sino jurisdicción, otros derechos soberanos y deberes.

En los primeros tiempos del sistema de equilibrio del poder, hubo grandes naciones marítimas que presentaron reclamaciones de soberanía sobre las aguas adyacentes con exclusión de los demás estados. Por supuesto que esto provocó los más acalorados desacuerdos ya que iba en contra de las pretensiones de las naciones más fuertes en el siglo XIX. Un ejemplo representativo de la Edad Moderna en cuanto a temas de jurisdicción, soberanía, imperios y relaciones internacionales fue el caso del barco *Lady Hughes* y la Embajada de McCartney en 1784. Un marino del barco *Lady Hughes* disparó y mató a dos marinos chinos que estaban en un barco cercano, como excusa el marino británico alegó que fue accidental ya que su intención era saludar a otro barco que zarpaba hacia Whampoa. El hecho ocurrió en las aguas territoriales de China, a unos veinte kilómetros al este de Cantón. El *Lady Hughes* tenía licencia de comercio expedida por la VOC. Las autoridades chinas, a pesar de los reclamos de la VOC de que había sido un accidente como en tantas otras ocasiones, detuvo al acusado, también a los testigos y tomó custodia de la carga del *Lady Hughes*. Esto provocó una oleada de protestas de parte de todas las compañías europeas que hacían negocios y comercio marítimo en la zona a tal

²⁴⁸ CHOWDHURY, A. y DUVALL, R., «Sovereignty and sovereign power», *International Theory*, Volume 6, Issue 02, July 2014, p. 194.

²⁴⁹ AJA ESPIL, Jorge, *El Derecho del Mar*, segunda Ed., Temis, Bogotá, 1977.p. 26, citando el criterio de Sir Arnold Mc Fair en su voto disidente sobre el caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas en el fallo de la CIJ de 1951.p 160.

punto de que se formó una flota conjunta armada para exigir la liberación del acusado y la carga confiscada del barco, este incidente se llamó “la guerra de Cantón” y el detenido y la carga regresaron a la VOC, posteriormente China suspendió el comercio británico y esto forzó a que la VOC entregara al acusado a las autoridades chinas, quien fue condenado a estrangulación por el emperador; la Corte Qing señaló que este fallo protegía su incuestionable soberanía dentro de su territorio castigando severamente a aquellos que se atreviesen a violar las leyes chinas o matasen a individuos chinos²⁵⁰.

Pero el debate concerniente a la soberanía sobre el mar no fue seriamente discutido hasta principios del siglo XVII cuando emergió la disputa conocida como *Mare Liberum*²⁵¹ y *Mare Clausum*, convirtiéndose de esta manera en uno de los principales temas del Derecho Internacional de la época. El tratado que dejó iniciado el citado debate fue el *Illustrium Controversiarum aliorumque usu frequentium* (1564) de Ferdinand Vázquez quien argumentó que las naciones marítimas no tenían derecho a reclamar dominio sobre los mares adyacentes a sus costas²⁵². Como se ha visto a través del desarrollo de este capítulo esa concepción ha quedado eliminada.

La doctrina clásica planteaba que el Estado no poseía el *dominium* sobre sus aguas territoriales, sino el *imperium*²⁵³ pero el concepto de soberanía es el que ha prevalecido. Es así como ha quedado plasmado en la Convención de Ginebra del año 1958 en su artículo 1° al establecer que «la soberanía del Estado se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, conocida con el nombre de mar territorial». Posteriormente en UNCLOS (1982) la definición sobre la soberanía ejercida por el ribereño se vio reafirmada y extendida al establecer en su artículo 2 que «La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipiélago, de sus aguas archipiélagas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial. 2. Esta soberanía

²⁵⁰ La explicación del caso con mayor profundidad se encuentra en CHEN, L., «Universalism and Equal Sovereignty as Contested Myths of International Law in the Sino-Western Encounter», *Journal of the History of International Law*, Vol. 13, 2011, pp. 92.

²⁵¹ *Supra*, p. 5

²⁵² CAMPBELL, Gordon «International Relations: a British Perspective», <http://usconsulate-istanbul.org.tr/reppub/muintrel/gordonc.html> [última visita 4/7/2014].

²⁵³ ROUSSEAU, C., *Derecho Internacional Público*, Ariel, Tercera Edición, Barcelona, 1966, p. 42.

se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar [...]» no solo abarcaba la superficie del agua para la navegación, sino que también incluía el espacio sobre y debajo del mar territorial.

La Corte Internacional de Justicia, en el caso del Canal de Corfú, reafirmó el principio del respeto a la soberanía del Estado ribereño expresando que «entre Estados independientes, el respeto por la soberanía territorial es un fundamento esencial en las relaciones internacionales»²⁵⁴. El autor ruso Molodostov, hizo especial énfasis acerca de la soberanía sobre el mar territorial basándose en la importancia que tiene éste para la seguridad del Estado ribereño: «la subordinación de las aguas territoriales a la autoridad soberana del Estado ribereño es un imperativo que deriva tanto de los intereses económicos como de las necesidades inherentes a la seguridad»²⁵⁵. Sostuvo que sin el margen adecuado de las aguas territoriales, el Estado ribereño no podría garantizar una efectiva protección de su territorio ni de sus intereses políticos, estos conceptos emitidos en plena guerra fría nunca han dejado de estar vigentes.

Sobre el mar territorial el Estado Ribereño tiene el poder de reglamentar y controlar el paso de buques a fin de realizar sus propios intereses como la seguridad o la explotación de recursos del mar territorial, salvaguardando además las exigencias de orden colectivo o universal, como por ejemplo la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente marino. Sin embargo las exigencias de la navegación universal son salvaguardadas por el reconocimiento de un derecho de paso a todos los Estados de la comunidad internacional²⁵⁶ por el mar territorial. Este derecho no sólo ha sido afirmado por la Corte Internacional de Justicia en el caso del Canal de Corfú sino que ha sido confirmado por una práctica bien establecida²⁵⁷. Dentro de la soberanía el Estado también tiene derecho a disponer de su territorio incluso hasta llegar a cederlo²⁵⁸.

²⁵⁴ CIJ, «caso del Canal de Corfú» op. cit. p. 35,

²⁵⁵ KOROVIN, Y.A. et al, *Derecho Internacional Público*, Grijalbo, México, 1963, p. 214.

²⁵⁶ CANNIZZARO, E., «Pouvoirs Discretionnaires des Etats et Proportionnalité dans le Droit de La Mer», p. 7 ; disponible en http://www.unimc.it/web_9900/prov_dip/internaz/doc/pouvoirs.pdf

²⁵⁷ *Id*

²⁵⁸ RAMÍREZ BULLA, G., «El ejercicio de la soberanía territorial de acuerdo con los tratados y principios del derecho internacional: El caso colombiano», *Derecho del Estado*, Vol. 21, 2008, p. 132.

Los derechos soberanos tienen adheridos también los deberes, entre ellos la vigilancia de las costas, disponer de las condiciones necesarias para una navegación segura (*i.e.* faros, señalización marítima, entre otros) y el cumplimiento de la normativa internacional en cuanto a la prevención de la contaminación marina (el mar está en movimiento y los derechos de otro Estado podrían verse afectados por la falta de cumplimiento de un vecino).

A partir de estos conceptos se establecieron los regímenes de la navegación marítima, reglas más claras sobre la definición de las fronteras marítimas, inclusive el del alta mar en el que ningún Estado puede reclamar propiedad ya que es común a la humanidad. Es de apuntar que las fronteras marítimas en las que los Estados exigen o pretender tener derechos soberanos es un asunto que mantiene en disputa a varias naciones, especialmente del Sudeste asiático y que han decidido solucionarlo por la vía pacífica (asimismo comienzan a entrar en disputa política las zonas de la Antártica) por ello existen varios casos y procedimientos pendientes en la Corte Internacional de Justicia y en el Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar acerca de estas controversias.

En el siguiente apartado se analizará dicho espacio marítimo por ocurrir en él la piratería y además ser confluencia de numerosas soberanías que navegan a través de la alta mar para conectarse con el mundo y explotar los recursos pesqueros.

B) El Alta Mar

Este espacio marítimo que ocupa aproximadamente el sesenta²⁵⁹ por ciento del espacio oceánico y que no pertenece al dominio ni está sujeto a la soberanía de ningún Estado, se considera una *res communis omnium*²⁶⁰ en toda regla, al menos en principio. La

²⁵⁹ SOONS, A., «Law Enforcement in the Ocean – An Overview», *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 3, No.1, 2004, p.8.

²⁶⁰ Sobre la teoría romana de declarar el mar libre para la navegación Bynkershoek en De dominio maris indicó que los mismos no tenían los medios para ejercer su soberanía sobre los mares y no les quedó otro remedio, ante la falta de otras opciones, que declararlo *res communis*; ZWALVE, W.J., «The Introduction to the Jurisprudence of Holland and the Doctrine of the Free Seas», *Grotiana*, Vol. 30, 2009, p. 64. Debe tenerse en cuenta que Bynkershoek estaba proponiendo una doctrina y principios sobre el dominio marítimo.

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982²⁶¹ ha sido clara en cuanto a la ilegitimidad de este tipo de pretensiones, en su artículo 89 establece que «Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía».

En los inicios del derecho del mar podría percibirse todo como alta mar, posteriormente y como se ha visto, los Estados empezaron a ejercer su autoridad y control sobre el mar cercano a sus costas reclamándolo como suyo y estableciendo los acuerdos necesarios con sus vecinos en las delimitaciones de los mismos, así los espacios fuera de esas delimitaciones eran comunes a todos. Con el tiempo otros espacios marítimos fueron creados a partir del mar territorial, primero fue la zona contigua (casi como una extensión del mar territorial pero con menos derechos soberanos y jurisdiccionales) y luego la zona económica exclusiva (con un régimen de libre navegación como en alta mar) quedando separados por decenas de kilómetros la alta mar y el mar territorial cuando en un principio habían compartido líneas de división.

Se dio más prioridad a control y posibles beneficios económicos para los ribereños que profundizar en las consecuencias de esa migración, la alta mar no estaba tan lejos de las costas cuando fue configurándose el dominio marítimo y la piratería ocurría tanto en tierra, zonas portuarias, en un incipiente mar territorial y en espacios más alejados, que se encontraban fuera de la vigilancia de los Estados ribereños. Con el resultado de la normativa internacional actual es notable que no se consideraron las consecuencias de ese alejamiento de la alta mar en cuanto a mantener en ella la ocurrencia de la piratería, ya que esta se asociaba a impedir o transgredir la libertad de la navegación que es inherente a ese espacio de mar.

Con el avance tecnológico y la entrada de los submarinos en escena se consideró que estos también podrían impedir la libertad de la navegación y los actos de violencia comprometerían la seguridad de las comunicaciones en alta mar. A propósito de la guerra

²⁶¹ De aquí en adelante CNUDM. Entrada en vigor el 16 de noviembre de 1994; estado actual 166 ratificaciones.

civil española y con la bandera de la no intervención, el 14 de septiembre de 1937 se celebró el tratado de Nyon entre Bélgica, Egipto, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Rumanía, Turquía y la Unión Soviética que tomaba en consideración la parte IV del tratado de Londres para la reducción y limitación de armamento naval²⁶², añadiendo el ámbito de aplicación del presente acuerdo que sería el Mediterráneo y estableciendo que los submarinos con nacionalidad desconocida que destruyeran a barcos mercantes serían catalogados como piratas ya que estos actos eran contrarios a los principios de humanidad más elementales, justificando así la catalogación de actos de piratería así como el derecho legítimo para destruir a los submarinos. El ámbito de aplicación del tratado se estableció en la parte IV y era aplicable a tanto en alta mar como en el mar territorial de los Estados firmantes y se obligaban a no aceptar la presencia de submarinos extranjeros en sus aguas territoriales, salvo las excepciones del convenio (que ocurriese a modo forzoso), días después se firmó un acuerdo suplementario²⁶³ entre las partes (17 de septiembre) para ampliar las medidas a los barcos o artefactos que navegasen sobre la superficie del mar y aviones que sobrevolasen los espacios de aplicación del acuerdo.

Durante el estado excepcional de la guerra marítima los buques mercantes que se armen y entren a la lucha bélica (como si fuesen corsarios) pasarían a convertirse en objetivos militares salvo la excepción de que «se excluyen de este supuesto las armas personales ligeras para defensa de la tripulación contra piratas, por ejemplo, y los sistemas puramente deflectivos, como las cintas metálicas antirradar» establecida en el artículo 60.f) del Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar.

²⁶² El tratado perdió su vigor por la falta de ratificaciones y mediante acta del 6 de noviembre de 1936 se estableció la fecha en la que dejaría de fungir (31 de diciembre de 1936), a pesar de ello la parte IV seguiría vigente y siendo de aplicación desde su entrada en vigor el 31 de diciembre de 1930. Contenía dos reglas únicas y fundamentales en las que se amparaba el acuerdo de Nyon, transcritas a continuación: (1) En su acción respecto a buques mercantes, los submarinos seguirán las reglas de la Ley Internacional a las cuales están sujetos los barcos de la superficie del agua. (2) En particular, excepto en el caso de persistente rehusamiento a detenerse cuando así lo pidan, o cuando se oponga activa resistencia a la visita o al registro, un barco, submarino o de la superficie, no deberá hundir o incapacitar para la navegación a un buque mercante, sin dejar a los pasajeros, la tripulación y los papeles del barco en lugar seguro. Para esto, los botes del barco no se consideran como lugar seguro, a menos que la seguridad de pasajeros y tripulación esté garantizada por el buen tiempo, las condiciones del mar y la proximidad de la tierra, o por la presencia de otro barco en condiciones para tomarlos a bordo. Disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/treaty-1936-rules-submarines-5tdm3e.htm> [Última visita 4/5/2016].

²⁶³ *Arrangement supplémentaire à l'Arrangement de Nyon*, Genève, 17 septembre 1937. Disponible en <http://olivier.hammam.free.fr/imports/conv-guerre/1937-2.htm> [Última visita 4/5/2016].

La Comisión de Derecho Internacional seleccionó el tópico de la alta mar como uno de los temas a ser discutidos en su primera sesión de 1949, así como en la segunda, tercera, quinta, séptima y octava sesiones en 1950, 1951, 1953, 1955 y 1956 respectivamente²⁶⁴ aceptando en la primera sesión que lo concerniente a este espacio marítimo debería ser apto para su codificación. De los catorce tópicos presentados para codificación la Comisión finalmente seleccionó tres: el derecho de los tratados, los procedimientos arbitrales y el régimen de alta mar²⁶⁵, asimismo se designó un *rapporteur* especial para llevar a cabo la investigación profunda sobre el asunto, presentando el primer informe en 1950²⁶⁶ partiendo de la concepción romana del *res communis omnium* e indicando la prevalencia de los postulados de Grocio sobre la libertad de los mares y la navegación, los que también fueron propuestos por Gentili en su clásico *De iure belli en 1598*²⁶⁷ en donde también hizo razonamientos sobre la libertad de movimiento, de comercio y el derecho natural de disfrutar los bienes de la naturaleza; argumentando que esos bienes estaban distribuidos en diferentes regiones en orden de hacer que los mortales tuviesen comercio unos con otros²⁶⁸ para lo que sería necesario una movilidad sin restricciones tanto por tierra como por mar.

En este primer reporte se nota como en la época no se le dio la importancia que requería el tema de la piratería marítima inclusive indicando que el aumento del tráfico marítimo había reducido considerablemente los casos de piratería²⁶⁹, esta idea se expresaba a propósito del derecho de visita que había sido una práctica acostumbrada por los británicos sobre los barcos extranjeros a principios del siglo diecinueve. Aquí es posible

²⁶⁴ International Law Commission, *Law of the Sea: Régime of the High Seas*, disponible en http://legal.un.org/ilc/summaries/8_1.htm [Última visita 23/7/2016], en donde pueden encontrarse todos los trabajos de la Comisión sobre la Alta Mar.

²⁶⁵ ILC, Yearbook, 1949, 5th. Meeting, Tuesday, 19 April 1949, at 3 p.m., p. 281; disponible en [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(e\)/ILC_1949_v1_e.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(e)/ILC_1949_v1_e.pdf) [Última visita 23/7/2016].

²⁶⁶ U.N. Doc. A/CN.4/17 (F) (en Ybk, 1950, vII).

²⁶⁷ Su posición respecto al derecho del mar se fundamentaba en dos principios, el primero, la idea romana de que el mar es una *res communis*; y el segundo, la idea de la jurisdicción estatal sobre el mar adyacente aún en alta mar con el objetivo de ejercer vigilancia, prevenir y reprimir la piratería; en PANIZZA, D., «The 'Freedom of the Sea' and the 'Modern Cosmopolis' in Alberico Gentili's *De Iure Belli*», *Grotiana*, Vol. 30, 2009, p. 88. Nuevamente hay que considerar que el mar adyacente o alta mar en la época que Gentili escribió su obra, se encontraba cerca de la costa y que actualmente constituye el espacio marítimo denominado zona contigua, aquí se entendería por qué estarían llamados los ribereños a continuar ejerciendo su jurisdicción sobre esa área adyacente. Para profundizar en las ideas de derecho internacional moderno planteadas por Gentili es recomendable el artículo de Diego Panizza precedentemente citado.

²⁶⁸ PANIZZA, D., «The 'Freedom of the Sea'... », p. 95.

²⁶⁹ Par. 37 (*infine*), p. 41, U.N. Doc. A/CN.4/17 (F) (en Ybk, 1950, vII).

encontrar otro punto que lleva a desterrar la piratería del mar territorial ya que de acuerdo a la práctica del comercio, y continuando con el razonamiento expuesto, esas visitas se realizarían cercanas al territorio británico, por ello se sentían con derecho a efectuarlas; a inicios del precitado siglo el concepto de mar territorial aún no había sido definido y lo que sería la alta mar continuaba estando cerca de las costas del ribereño, posiblemente a unas cuatro millas marinas de la costa y hoy se concibe a la piratería más allá de las veinticuatro millas marinas en donde empieza la zona económica exclusiva (y termina la zona contigua); o bien, después de esta, es decir, a doscientas millas marinas de la costa.

Por lo tanto, la realidad de la aludida práctica británica y el derecho de visita, básicamente ocurrían en aguas que hoy se considerarían territoriales o cercanas al ribereño sin la exclusión de que la visita sobre un buque extranjero pudiese efectuarse en alta mar (que era el siguiente espacio marítimo a las aguas territoriales).

En los trabajos preparatorios de la Comisión aún se consideraba que la piratería podría ocurrir dentro de las aguas jurisdiccionales de un Estado y que esto otorgaría al ribereño los derechos de jurisdicción para juzgarle; por supuesto se excluían los actos violentos efectuados en zonas portuarias (aguas interiores); de la misma forma se consideraba a la piratería como una ofensa contra la ley de las naciones²⁷⁰ una concepción que no representó mayores desacuerdos en las diferentes sesiones en las cuales se trató de esclarecer todo lo posible lo respectivo a soberanía y derechos jurisdiccionales sobre los barcos en alta mar.

1. Marco conceptual y jurídico

Como fuentes principales en el régimen jurídico de la Alta Mar se encuentran la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar del 29 de abril de 1958 y la CNUDM, y ninguna excluye otras disposiciones del derecho internacional que sean aplicables a este espacio marítimo en donde queda configurada actualmente la piratería, sin quedar excluida la

²⁷⁰ A/CN.4/19, 1950, Vol. II; p. 63, VII; *Replies from Governments to Questionnaires of the International Law Commission*, Disponible en http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_19.pdf [Última visita: 9/4/2017].

Zona Económica Exclusiva que por operatividad del artículo 58 de la CNUDM tiene como características la libertad de la navegación, la regulación sobre piratería, el derecho de visita, entre otros derechos y deberes contenidos en los artículos 88 al 115 del régimen jurídico de la alta mar.

Luego de los trabajos hacia la codificación de la alta mar hechos por la Comisión Internacional de Justicia los primeros esfuerzos desembocaron en la Convención de Ginebra del 58 que la define en su artículo 1 de la siguiente manera: «Se entenderá por alta mar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado» esta convención solo reconocía estos dos espacios marítimos, posteriormente en la convención de 1982 se añadieron otros.

La CNUDM aporta una definición más ampliada en su artículo 86 indicando que «Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58» siendo una definición que especifica cuáles espacios marítimos (algunos no existían en la pasada convención) no se pueden considerar como alta mar.

El Artículo 87 de la CNUDM establece el principio de la libertad de la navegación en alta mar y fija las condiciones de la navegación por este espacio marítimo siempre apegada a ella y a otras normas del derecho internacional, con especial interés en la preservación del medio marino y el control de la pesca industrial indiscriminada en las áreas que se encuentran fuera de la jurisdicción estatal, preocupaciones de la comunidad internacional sobre todo si se tiene en cuenta que los ecosistemas de alta mar son responsables de más

de la mitad de la productividad biológica en los océanos²⁷¹ y la humanidad depende de ellos.

Ninguna de las libertades de ese artículo 87 pueden ser consideradas como derechos absolutos y están sujetas a una serie de limitaciones y correspondientes obligaciones que pre condicionan su ejercicio legal²⁷² que la misma CNUDM desarrolla en su articulado y que tampoco excluye otros acuerdos o tratados internacionales. Asimismo es de capital importancia mencionar que el uso pacífico de los océanos es uno de los principios rectores de todo el articulado en la CNUDM y también encuentra aplicación en el ejercicio de las libertades ejercidas en alta mar, así establece en el cuarto párrafo de su preámbulo que «[...] promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos» y siendo más precisa reafirma en su artículo 88 que la utilización de la alta mar se hará exclusivamente con fines pacíficos.

Actualmente se teoriza sobre las mejores posibilidades para que exista una adecuada y buena gobernanza de la alta mar sin dejar a un lado los principios y costumbres que forman parte de este espacio, los cuáles fueron concebidos cuando se tenía al mar por infinito e inacabable, con los Estados decidiendo que era lo mejor solo para ellos y sin la existencia de una estructura internacional normativa²⁷³ que por fortuna hoy existe pero que debe seguir hacia la coordinación de esfuerzos en las diferentes facetas y actividades humanas que ocurren en alta mar. Un acercamiento global, integral, consensuado y coordinado es la meta para el desarrollo de un actualizado régimen de la alta mar, inclusive se ha presentado la idea de crear una administración fiduciaria o tutelada del alta mar que busca asegurar la aplicación de los principios modernos de conservación y

²⁷¹ Advance and unedited reporting material on oceans and the law of the sea (69th session of the General Assembly), 4 de septiembre de 2014, par. 44, pp. 15-16. Disponible en http://www.un.org/depts/los/general_assembly/adv_uned_mat.pdf [Última visita 2/11/2018].

²⁷² OUDE ELFERINK, A., «Governance Principles for Areas beyond National Jurisdiction», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 27, 2012, p. 211.

²⁷³ RAYFUSE, R. y WARNER, R., «Securing a Sustainable Future for the Oceans Beyond National Jurisdiction: The Legal Basis for an Integrated Cross-Sectoral Regime for High Seas Governance for the 21st Century», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 23, 2008, pp. 402.

ofrecer las herramientas adecuadas para las actividades humanas²⁷⁴ en este espacio marítimo.

El avance de la tecnología (que ejerce una considerable presión sobre la existencia del medio marino) y las crecientes necesidades de los Estados de carácter económico y alimenticio provocan que se replanteen de alguna forma las reglas que rigen a los espacios comunes de la humanidad para conseguir una mejor “administración” de esos bienes²⁷⁵ sin afectar sus principios inherentes. La navegación interoceánica también sigue en crecimiento, transportando todo tipo de carga (nocivas, perecederas, nucleares, entre otras) que en el caso de las altamente contaminantes representarían un peligro para la navegación y los bienes de la humanidad que se encuentran en alta mar, de allí la importancia que los Estados vigilen y controlen debidamente los procesos de abanderamiento haciendo cumplir los estándares internacionales establecidos para cada tipo de carga.

También se han diversificado (o perfeccionado) con el tiempo los hechos ilícitos en la alta mar, con ayuda de la tecnología y la globalización del crimen, la comunidad internacional ha debido movilizarse y actuar de manera coordinada para luchar contra ellos. La trata de personas, la venta de armamento ilegal, la piratería, el narcotráfico, la pesca ilegal, el vertido de sustancias nocivas al medio marino, entre otros representan un reto para la comunidad internacional en cuanto a la aplicación de la ley en este espacio la cual hace frente a este reto constantemente, por lo que asuntos de soberanía y jurisdicción (a veces universal y no exenta de discusiones) sobre los barcos juegan un papel fundamental para evitar la impunidad en alta mar tanto desde las legislaciones nacionales como la aplicación y cumplimiento de la normativa internacional al respecto.

²⁷⁴ Los fundamentos sobre esta propuesta de nueva gobernanza de los mares que se encuentran fuera de la jurisdicción estatal a modo de administración fiduciaria pueden encontrarse en el desarrollo del artículo de RAYFUSE, R. y WARNER, R., «Securing a Sustainable... ».

²⁷⁵ Más del setenta y cinco por ciento de las poblaciones de peces en el mundo se han reportado como totalmente explotadas o sobreexplotadas, y un gran número de especies marinas se encuentran amenazadas; *Ibid.*, pp. 401-402.

Una vez determinado el ámbito o límites de aplicación, así como también el principio y deber en que el uso del mar debe ser con fines pacíficos y que no es posible para ningún Estado reclamar soberanía sobre este espacio, es necesario continuar con otras especificidades del régimen de la navegación que se incluyen en los artículos del 87 al 123 de la CNUDM y que al recoger ésta el contenido de la Convención de Ginebra del 1958 será el referente para este escrito en cuanto a la regulación actual. Las libertades en esta área de mar serán analizadas en el siguiente apartado.

La nacionalidad del buque es una de las condiciones que el derecho internacional exige para ejercer el principio de la libre navegación en alta mar. Los requisitos relativos a esa nacionalidad y que permiten a un barco navegar bajo el pabellón de un Estado que le ha permitido registrarse de acuerdo a sus leyes se encuentran detallados en los artículos 91 al 100 de la CNUDM. En ese articulado el Estado del pabellón del buque adquiere derechos y obligaciones sobre el buque.

El asunto de la nacionalidad no es una cuestión menor, además del registro y abanderamiento del buque que es un derecho tanto de Estados con o sin litoral, debe existir un vínculo efectivo (*genuine link*) entre el Estado que otorga su pabellón (previo cumplimiento del registro y matriculación) y el buque que lo recibe. Esta regla, del vínculo efectivo, se establece en la parte *in fine* del artículo 91.1. al afirmar que «Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque» la misma se complementa con las especificaciones de la CNUDM sobre el estatuto jurídico del buque (artículo 92) cuando establece que el buque solo podrá tener una nacionalidad y no podrá cambiarla durante viaje ni escala «salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro». Asimismo no permite que el buque navegue bajo más de un pabellón, en caso de hacerlo puede llegar a ser considerado un barco sin nacionalidad prohibiéndole la convención ampararse en alguna de las nacionalidades que pueda tratar de demostrar al presuponer que se están utilizando a conveniencia; es decir, que ante un conflicto de nacionalidades el buque se quedará sin ninguna de ellas. Son medidas que reafirman el necesario vínculo real y efectivo del Estado con el buque, ya que de lo contrario esa nacionalidad de conveniencia puede ser retada por un tercer Estado.

El Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar (de aquí en adelante ITLOS por sus siglas en inglés) en el caso *SAIGA*²⁷⁶ concluyó que el propósito de la CNUDM al exigir el vínculo genuino entre el Estado y el buque era asegurar una implementación más efectiva en cuanto a la implementación de los deberes del Estado del pabellón y no se refería a establecer criterios sobre los que otros Estados puedan retar la validez del registro de buques del Estado del pabellón.

La nacionalidad²⁷⁷ otorga al Estado del pabellón del buque la jurisdicción exclusiva sobre éste, de la misma forma que impide a cualquier otro Estado violar ese principio en alta mar salvo las excepciones que se verán más adelante en las que se incluye la piratería.

La base para el ejercicio de la jurisdicción sobre el buque que navega en alta mar viene dada por este principio de la nacionalidad en vez del principio de la territorialidad²⁷⁸ aunque se fundamenta en este último principio el ejercicio de la jurisdicción sobre los barcos extranjeros por el Estado rector del puerto. Las condiciones para establecer la nacionalidad corresponden al derecho interno del Estado en virtud de la libertad de decisión dentro de sus dominios²⁷⁹, ese derecho es reconocido por el derecho

²⁷⁶ ITLOS, «The M/V "SAIGA" (No. 2) Case», *Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, Judgment of 1 July 1999; para. 83. Disponible en http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf [Última visita: 20/2/2016].

²⁷⁷ En el caso *Nottebohn* la Corte Internacional de Justicia definió a la nacionalidad como « [...] un vínculo jurídico que tiene como base un hecho social de vinculación, una conexión genuina de existencia, intereses y sentimientos, junto con la existencia de derechos y deberes recíprocos»; en ICJ, *Nottebohn (Liechtenstein v. Guatemala)*, segunda fase, fallo del 6 de abril de 1955, p. 23. Por supuesto que a través del tiempo los matices sobre este vínculo se han ido especificando al referirse a los buques, que no son personas pero que tienen la nacionalidad de un Estado, por lo que ese vínculo social quedaría suplido por lo indicado en la ley interna sobre las condiciones para el abanderamiento y registro de buques.

²⁷⁸ TAKEI, Y., «International Legal Responses to the Flag State in Breach of its Duties: Possibilities for Other States to Take Action against the Flag State», *Nordic Journal of International Law*, Vol. 82, 2013, pp. 285.

²⁷⁹ ICJ, *Nottebohn (Liechtenstein v. Guatemala)*, segunda fase, fallo del 6 de abril de 1955, p. 20.

internacional²⁸⁰ y permite a cada Estado establecer las reglas²⁸¹ que considere oportunas para otorgar su nacionalidad²⁸².

No obstante dentro del marco regulatorio de las Comunidades Europeas (de aquí en adelante CE) la nacionalidad de los accionistas o propietarios de un buque no pueden ser obstáculo para que éste adquiriera la nacionalidad. En el asunto C-299/02 de la Comisión de las Comunidades Europeas contra los Países Bajos²⁸³ se analiza como esa restricción y exigencia a los propietarios o proporciones de nacionalidad en las sociedades dueñas del buque se convierten en un obstáculo para la libertad de establecimiento protegida por la CE²⁸⁴, y esa restricción no puede justificarse bajo el fundamento del ejercicio del efectivo control y jurisdicción sobre buques que enarbolan el pabellón holandés, ya que el ejercicio de ese control no se ve afectado por la nacionalidad de los dueños sino por la vigilancia que haga el Estado sobre el debido cumplimiento de la normativa nacional e internacional a que esté obligado.

Tanto la Corte de las CE como ITLOS parecen encontrar en el ejercicio del control efectivo sobre el buque la única dimensión justificable para el requisito del vínculo

²⁸⁰ ITLOS, The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, para. 63. Disponible en http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf [Última visita: 20/2/2016].

²⁸¹ En cuanto al registro y abanderamiento de buques para actividades de cabotaje la Comisión Europea en su documento «Fifth report on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (2001-2010)» *SWD(2014) 143 final*, 22 de abril de 2014; hace un recuento muy claro en su anexo 4, sobre las condiciones legales de cada Estado miembro para permitir el registro de buques en sus jurisdicciones para la navegación de cabotaje y el registro de buques;

²⁸² ICJ, *Nottebohm (Liechtenstein v. Guatemala)*, segunda fase, fallo del 6 de abril de 1955, p. 23.

²⁸³ Corte de Justicia de las Comunidades Europeas, *CASE C-299/02*, 14 de octubre de 2004. En España la reglamentación sobre el registro y matriculación de buques se rige por el Real Decreto 1027/1989 del 28 de julio que establece en su artículo segundo que «Para estar amparados en la legislación española, acogidos a los derechos que esta concede y arbolan la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante» y sólo podrá estar matriculado una sola vez.

²⁸⁴ En el fallo se hacía referencia a los artículos 43CE y 48CE, que en la versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (actualizado al 26 de octubre de 2012) han pasado a ser los artículos 49CE y 54CE respectivamente. Encontrado una disposición que zanja asuntos similares en el artículo 50. 2. c) cuando permite al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión tomar decisiones consensuadas para eliminar «[...] aquellos procedimientos y prácticas administrativos que resulten de la legislación nacional o de acuerdos celebrados con anterioridad entre los Estados miembros, cuyo mantenimiento suponga un obstáculo para la libertad de establecimiento». Disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=EN> [Última visita 20/12/2017].

genuino²⁸⁵, aunque continua siendo uno de los temas debatidos en el derecho internacional y ha revelado las diversas y controversiales perspectivas sobre este asunto²⁸⁶, entonces ¿este vínculo dejaría de existir cuando el buque tiene una bandera de conveniencia? A pesar de las reglas laxas de estos registros y de que el control efectivo es casi nulo o inexistente, un barco no podría quedarse sin nacionalidad por esta causa aunque ineludiblemente los registros abiertos pueden llevar a una navegación sub estándar. Pero sí que es posible considerar las responsabilidades del Estado de pabellón del buque cuando actúe negligentemente en el cumplimiento de sus obligaciones internacionales (artículo 94.1. CNUDM) y que atañen al registro y control del buque, como por ejemplo las normas sobre tripulaciones y condiciones de trabajo de la gente de mar, la prevención de la contaminación marina, el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la navegación, entre otras.

El artículo 94.5. hace referencia a esta obligación indicando que el «Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia», en el mismo artículo numeral 6, se establece un derecho y obligación de comunicación entre Estados; derecho de un tercer Estado, con motivos fundados sobre la falta de cumplimiento de la jurisdicción y control, a solicitar al Estado del pabellón del buque una investigación y que tome las medidas necesarias para corregir la situación que haya motivado dicho requerimiento; el deber, corresponderá al Estado de pabellón en ser procedente en la investigación, tomar las medidas necesarias y comunicarlo también al Estado requirente; este artículo puede interpretarse en el sentido de que no ata las manos del Estado requirente para tomar acciones futuras, de hecho se puede argumentar que el artículo no restringe o limita al Estado en las acciones que pueda tomar contra el Estado del pabellón²⁸⁷ si bien en principio se inician los requerimientos considerando la buena fe del Estado del pabellón y su interés en aclarar o solucionar situaciones que puedan comprometerle internacionalmente.

²⁸⁵ KAN, A., «Commission v. Netherlands, Case C-299/02», *The American Journal of International Law*, Vol. 99, No. 4, Oct., 2005, p. 872.

²⁸⁶ XHELILAJ, E., y KRISAFI, K., «International implications concerning the legal regime of ship registration», *Pomorstvo Scientific Journal of Maritime Research*, Vol. 27/1, 2013, p. 222,

²⁸⁷ TAKEI, Y., «International Legal Responses to the Flag State...», p. 287. Para tener una vision más ampliada sobre los asuntos relacionados a la responsabilidad internacional del Estado de pabellón del buque se recomienda el artículo citado de Yoshinobu Takei.

2. El principio de la libertad de navegación

Durante los trabajos preparatorios para la codificación del derecho del mar, en específico del espacio concerniente a la alta mar en la Comisión Internacional de Justicia el principio de la libertad de navegación fue una de las mayores preocupaciones para todos los Estados participantes en estas sesiones, especialmente porque podrían ver peligrar ese derecho si no lo defendían fehacientemente.

Polonia²⁸⁸ consideró que la libertad de navegación era el elemento más esencial del principio de la libertad de los mares y que esta navegación debería basarse en el principio de la igualdad de derechos de todos los Estados, de acuerdo a las observaciones presentadas puede deducirse su especial preocupación en la pérdida de la jurisdicción sobre sus barcos o nacionales en alta mar, indicando que esto iría en contra de la misma esencia de la libertad de los mares y de navegación, si bien reconocían las excepciones posibles que podrían prevalecer a la soberanía y derechos de jurisdicción sobre sus barcos siendo una de ellas la piratería, lo que justificaría que fuerzas navales de un Estado pudiesen tomar cartas en el asunto en beneficio de la protección de este principio.

La libertad de navegación es el principio por excelencia en la alta mar y el más afectado debido a la piratería sobre la que se profundizará en el apartado dedicado a su definición. La libertad de la alta mar tiene asociado el principio de la libertad de navegación pero de la misma forma contiene a la libertad de pesca, la libertad de tener cables y tuberías submarinos, la libertad de sobrevolar este espacio (Art. 2. Convención de Ginebra) recogidas en la CNUDM y ampliadas en su artículo 87 con la libertad de construir islas artificiales y otro tipo de instalaciones de acuerdo al derecho internacional y la libertad de investigación científica. Una lista de libertades que no debe considerarse exhaustiva y que en principio admitiría la realización de otras actividades lícitas que no vayan en contravención con la CNUDM, siguiendo la misma línea de pensamiento que se tenía desde los trabajos de codificación de la Comisión cuando entendía que este principio

²⁸⁸ A/CN.4/L.53, Observations of the Government of Poland, concerning freedom of navigation on the high Seas, 1955, par. 1-3, p. 1; disponible en http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_153.pdf [20/7/2016].

había sido generalmente aceptado en el derecho internacional, que la alta mar estaba abierta a todas las naciones a la vez que ningún Estado podría reclamar soberanía sobre este espacio, además las libertades enumeradas en el borrador de la convención no eran restrictivas²⁸⁹ ya que la Comisión solo había indicado las cuatro principales sin dejar de desconocer otras que pudiesen existir. Si bien es cierto que para el ejercicio de esas otras pretendidas libertades deberán estar reguladas y en ningún caso podrán ir en contra de los intereses de toda la comunidad internacional (unas libertades no caóticas) y mucho menos de la CNUDM.

La libertad de navegación y la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón siguen siendo fundamentos del derecho internacional del mar y uno de los factores determinantes para lidiar contra los actos criminales sobre este²⁹⁰ ya que las posibles intervenciones podrían otorgar derechos jurisdiccionales sobre terceros Estados y afectar los mismos derechos de otros. Se espera que del mar común a todos se haga un uso responsable y pacífico en el que los derechos de la navegación sean respetados y que la explotación del mismo no se haga de forma indiscriminada mientras se ejercen las libertades sobre la alta mar.

Lo anterior conlleva tres dimensiones en las que podría existir una interferencia en este espacio marítimo «en un primer nivel [...] casos de interferencia justificados en la necesidad de mantener la paz y la seguridad de los Estados y la sociedad internacional»²⁹¹, en un segundo nivel los casos justificados en el buen uso del mar de una forma “no abusiva” ni perjudicial; y en tercer lugar las interferencias que encuentren justificación en el mantenimiento del orden público²⁹², teniendo en cuenta esas dimensiones se han codificado en el derecho internacional ciertas reglas y obligaciones a cumplir con el fin de poder ejercer la libertad de navegación en alta mar. La primera de ellas es la obligación de que los barcos naveguen bajo una bandera a la que estará sujeta la exclusiva

²⁸⁹ A/CN.4/104, Year Book 1956, Vol. II, Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 234 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9, p. 278.

²⁹⁰ SOONS, A., «Law Enforcement in the Ocean...», p.4.

²⁹¹ PASTAVRIDIS, E., «The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited», *Leiden Journal of International Law*, Vol. 24, Issue 01, March 2011, p. 57.

²⁹² PASTAVRIDIS, E., «The Right of Visit...», p. 58.

jurisdicción sobre el buque con el objetivo de evitar el caos en alta mar y respetar el derecho de soberanía que tiene el Estado sobre los barcos registrados en su territorio y a los que permite llevar su bandera. No obstante, un barco sin bandera o nacionalidad no podría ser considerado como pirata a menos que se haya utilizado para ejecutar uno de los actos configurativos de la piratería en el mar, que parece enmarcarse en más de una dimensión enunciada.

La excepción al principio de libertad de navegación en alta mar es el derecho de visita, que fue legitimándose formalmente cuando la Comisión lo reconoció como un derecho que serviría para luchar contra la trata de esclavos y serían aplicables a éste las mismas condiciones requeridas para la represión de la piratería²⁹³, quedando establecido en el artículo 110 de la CNUDM y en el Art. 22.1. de la Convención de Ginebra de 1958 después de ser uno de los puntos más discutidos en los trabajos de la Comisión durante la codificación del derecho del mar.

El artículo 110 de la CNUDM especifica en una lista restrictiva cuáles son las situaciones excepcionales y amparadas en el derecho internacional que permitirán a un tercer Estado tomar acciones contra un buque en alta mar. La injerencia legítima (derecho de visita) solo puede ser efectuada por buques militares en los casos de que exista un motivo o sospecha razonable de que ese buque se dedica a la piratería, a la trata de esclavos, hace transmisiones no autorizadas, no tiene nacionalidad, o bien tiene la misma nacionalidad del buque de guerra que le intercepta. En el mismo artículo 110.2. se establece el procedimiento debido para hacer la visita en alta mar en la que siempre habrá un oficial al mando, se requerirá la documentación del buque, luego de ellos si persisten las sospechas se podrá pasar a un examen a fondo del buque «que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles»; de igual manera si finalmente las sospechas no resultan fundadas el buque visitado puede exigir las indemnizaciones por todo daño o perjuicio sufrido.

²⁹³ Third Report on the Regime of the High Seas by Mr. J.P.A. François, Special Rapporteur A/CN.4/51, Par. 82, p. 47.

Otras excepciones que permiten el derecho de visita y las intercepciones en alta mar vienen dadas por las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en situaciones específicas y generalmente para hacer efectivas las sanciones internacionales. El Consejo de Seguridad puede autorizar a algunos o a todos los Estados Miembros a interceptar barcos sin importar su nacionalidad, no solo cuando exista un conflicto armado sino también cuando la paz y la seguridad internacionales se vean amenazadas, especialmente contra el terrorismo²⁹⁴; así como a proceder al arresto de los buques y confiscación de su carga²⁹⁵ pero deberá mediar previa autorización del Estado de pabellón por lo que el Consejo de Seguridad hizo un llamamiento a los Estados para que cooperaran en las inspecciones que se efectuaban en alta mar otorgando su consentimiento para llevarlas a cabo²⁹⁶ sobre buques con su nacionalidad. De la misma forma se especifica claramente en la S/RES/1929 (2010) el procedimiento²⁹⁷ formal que debe seguir el Estado que efectúa la visita a bordo, dar conocimiento del destino de la carga confiscada y presentar un reporte de las actuaciones realizadas con motivo de esta acción, así como también especificar si existió la cooperación requerida, se entiende que de parte de la tripulación del buque ya que sin la previa autorización del Estado de pabellón no se hubiese realizado la inspección ni confiscación.

La interdicción y visita de barcos en alta mar cuando ocurre un conflicto armado es un derecho del beligerante bajo las normas de la guerra naval, pero los Estados han preferido

²⁹⁴ PASTAVRIDIS, E., «The Right of Visit...», p. 59.

²⁹⁵ SOONS, A., «Law Enforcement in the Ocean...», p.13.

²⁹⁶ Esta disposición clara y específica sobre el régimen en alta mar se encuentra en el párrafo 15 de la S/RES/1929 (2010) y se transcribe a continuación «*Observa* que los Estados, de conformidad con el derecho internacional, en particular con el derecho del mar, pueden solicitar inspecciones de naves en alta mar con el consentimiento del Estado del pabellón, y exhorta a todos los Estados a cooperar en esas inspecciones si tienen información que ofrezca motivos razonables para creer que la carga de esas naves contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación se prohíba en los párrafos 3, 4 ó 7 de la resolución 1737 (2006), el párrafo 5 de la resolución 1747 (2007), el párrafo 8 de la resolución 1803 (2008) o los párrafos 8 ó 9 de la presente resolución, con el fin de asegurar la aplicación estricta de esas disposiciones». En caso de que haya mediado autorización previa el Consejo autorizaba a la confiscación y liquidación de los artículos que eran objeto de la prohibición

²⁹⁷ S/RES/1929 (2010), par. 17 «Requiere que todo Estado, cuando realice una inspección en cumplimiento de lo dispuesto en el anterior párrafo 14 ó 15, presente por escrito al Comité, en un plazo de cinco días hábiles desde la fecha de la inspección, un informe inicial que contenga, en particular, una explicación de los motivos de la inspección y sus resultados e indique si se proporcionó o no cooperación y, si se encontraron artículos cuya transferencia está prohibida, requiere además que esos Estados presenten más adelante al Comité otro informe por escrito que contenga datos concretos sobre la inspección, la confiscación y la liquidación y sobre la transferencia, en particular una descripción de los artículos, su origen y su destino previsto, si esta información no figura en el informe inicial».

ejercer ese derecho de visita fundamentándose en el derecho de legítima defensa²⁹⁸. En la actualidad cuando ocurre un conflicto y antes de realizar acciones de interdicción marítima la tendencia es contar con la legalidad internacional que da una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. No obstante dentro de la búsqueda del orden en alta mar los Estados celebran acuerdos de cooperación para perseguir y reprimir actividades que pueden atentar contra la paz, la seguridad y el bienestar internacional como el terrorismo, la piratería, la proliferación de armas de destrucción masiva por el mar, entre otros citados. Con respecto a las armas de destrucción masiva los Estados Unidos de América propusieron la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (PSI²⁹⁹ por sus siglas en inglés) que busca rastrear y tomar las medidas necesarias para localizar contrabando de tecnología y armas nucleares en un ámbito de aplicación que incluye las aguas interiores, el mar territorial de los países que se han unido a esta iniciativa (ciento dos Estados³⁰⁰), la zona contigua cuando haya sido declarada y las aguas más allá de la jurisdicción estatal, es decir la alta mar.

La Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión³⁰¹ (Frontex) en sus funciones también ejerce actividades de intercepción sobre barcos sospechosos de transportar inmigrantes indocumentados, o sobre barcos utilizados para crímenes transfronterizos³⁰². El Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el caso *Hirsi Jamaa y otros contra Italia*³⁰³ se pronunció sobre asuntos de jurisdicción, control efectivo, autoridad y garantía de los derechos humanos que debe respetar un buque que efectúe una intercepción en alta mar.

²⁹⁸ PAPASTAVRIDIS, E., «The Right of Visit...», p. 59. Para tener una visión más amplia sobre el derecho de visita en alta mar se recomienda el precitado artículo de Efthymios Papastavridis en el que detalla los orígenes históricos y práctica estatal en los diferentes períodos históricos hasta los casos actuales, especialmente los autorizados por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

²⁹⁹ *Proliferation Security Initiative*.

³⁰⁰ Para diciembre de 2012 de acuerdo a los datos que se pueden encontrar en la página de la iniciativa en <https://www.psi-online.info/psi-info-en/botschaft/-/2205942> [Última visita 30/12/2020]

³⁰¹ Establecida mediante Reglamento (CE) n° 2007/2004 del Consejo, de 26 de octubre de 2004, disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R2007&from=ES>

³⁰² Artículo 12.2.b), Regulation (EU) No 1052/2013 of 22 October 2013, disponible en http://frontex.europa.eu/assets/Legal_basis/Eurosur_Regulation_2013.pdf [Última visita 30/12/2020].

³⁰³ TEDH, *Caso HIRSI JAMAA Y OTROS C. ITALIA*; Demanda no. 27765/09, Sentencia del 23 de febrero de 2012.

En los hechos que originaron el caso, Italia interceptó a tres barcos con un grupo de aproximadamente doscientas personas que habían zarpado desde Libia y que se dirigían a Italia como destino de desembarco; fueron interceptados en alta mar por tres buques del Servicio de Vigilancia Aduanera de la policía italiana (*Guardia di Finanza*) y por los guardacostas, en el área de responsabilidad del servicio de búsqueda y salvamento de Malta a treinta y cinco millas náuticas al sur de Lampedusa³⁰⁴. Luego del rescate las autoridades italianas pusieron rumbo a Libia, efectuaron una devolución de inmigrantes de forma ilegal, forzándolos a abandonar el buque militar y pasar a disposición de las autoridades libias, vulnerando así las normas sobre derechos humanos a que están obligados y que resultaron en la condena a Italia por parte del TEDH al haber vulnerado los artículos 3³⁰⁵ del Convenio Europeo de Derechos Humanos y el artículo 4³⁰⁶ del Protocolo Número 4.

Por lo tanto se hace necesario observar con mayor detenimiento los argumentos marítimos del TEDH sobre la interdicción en alta mar, los derechos humanos y las responsabilidades de los Estados que efectúan estas acciones ya que son de total aplicación en cualquier otra situación de interdicción, no específicamente sobre migración ilegal, sino también sobre el respeto a los derechos humanos en casos de piratería y las jurisdicciones de los buques. El TEDH indicó en su fallo los principios generales sobre la jurisdicción que eran aplicables a este caso; primero el reconocimiento de los derechos y libertades de toda persona sometida a una jurisdicción Estatal; que esa jurisdicción tiene un carácter esencialmente territorial (par. 72) y que «la responsabilidad de una Alta Parte Contratante también podía verse comprometida cuando, a consecuencia de una acción militar - ya sea legítima o no - tal Parte, ejerce un control efectivo sobre una zona fuera de su territorio nacional»³⁰⁷ ejerciendo por lo tanto una jurisdicción extraterritorial y se fundamenta en las normas del derecho marítimo al reconocer que un navío en alta mar está sujeto a la jurisdicción del Estado de su pabellón (Par. 77).

³⁰⁴ *Ibid.*, par. 10.

³⁰⁵ Este artículo establece la prohibición de la tortura y se transcribe a continuación: «Nadie podrá ser sometido a tortura ni a penas o tratos inhumanos o degradantes».

³⁰⁶ El artículo 4 del mencionado Protocolo establece lo siguiente: «Quedan prohibidas las expulsiones colectivas de extranjeros».

³⁰⁷ *Caso HIRSI JAMAA Y OTROS C. ITALIA*, paras. 73 y 10.

El gobierno italiano alegaba que cumplieron con su obligación de salvar vidas en el mar y que luego acompañaron a los emigrantes de vuelta a Libia en virtud de previos acuerdos entre las dos naciones, también alegó que ese salvamento no creaba un vínculo con los rescatados como para establecer que estaban bajo su jurisdicción (Par. 65) en consecuencia que no habían hecho una devolución ilegal. De acuerdo al Tribunal ese ejercicio jurisdiccional quedará demostrado cuando exista una relación de control sobre otro, por parte del Estado sobre los individuos implicados (Par.77).

El Tribunal hace una fundamental aclaración al establecer que las operaciones de salvamento en alta mar no eximen o desligan al Estado que las ejecuta de la jurisdicción que le compete (par. 79) e independientemente de todos los argumentos que pudiese presentar Italia los demandantes estuvieron en todo momento (desde el rescate hasta la entrega a las autoridades de Libia) « [...] bajo el control continuo y exclusivo, de *jure* y de *facto*, de las autoridades italianas» (Par. 81). En este fallo es posible ver la extensión de aplicación del Convenio Europeo de Derechos Humanos fuera de las fronteras europeas en esa extra territorialidad que acompañaba a los buques italianos y por ende a los convenios a que estaba obligado.

Otra interferencia legal contra la libertad de navegación en alta mar es el derecho de persecución (*hot pursuit*) estipulado en el artículo 111 de la CNUDM permite otra excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en favor del Estado ribereño. Cuando un buque se encuentre haya cometido una infracción a las normativas del Estado ribereño en su territorio marítimo, aguas interiores, mar territorial, aguas archipelágicas, plataforma continental, zona contigua o zona económica exclusiva; la persecución debe iniciarse en uno de los precitados espacios, ser continua y puede ser válida en alta mar, en la zona económica exclusiva de otro ribereño o bien en el mar territorial previa autorización del ribereño. Las condiciones sobre esta persecución se detallan restrictivamente en el artículo 111. El ejercicio de este derecho ocurre regularmente, especialmente en casos de pesca ilegal y de contrabando³⁰⁸.

³⁰⁸ SOONS, A., «Law Enforcement in the Ocean...», p.15.

Si bien la persecución es una excepción al principio de jurisdicción exclusiva (cuando la persecución continúa fuera del mar territorial) tiene como objetivo evitar situaciones de impunidad y está acorde con el objetivo de mantener el orden en alta mar³⁰⁹ además de preservar los derechos del Estado ribereño a perseguir y constreñir a aquellos que hayan vulnerado sus leyes y traten de escapar a otra jurisdicción para evitar responder sobre las responsabilidades generadas.

C) ¿Qué es la piratería marítima contemporánea?

En esta sección y ya en el final de este capítulo se ha ubicado la definición actual de la piratería marítima, primero fue necesario hacer un acercamiento al espacio marítimo en el que se desarrolló históricamente siendo necesario analizar el concepto de dominio marítimo y de la alta mar, su espacio marítimo por excelencia en el derecho internacional actual y en el que los codificadores del derecho internacional decidieron dejarla sin tomar en consideración la migración que se hacía sobre el papel de un crimen que generalmente ocurría cerca de las costas y así quedaron divorciados realidad y norma.

A través del recorrido histórico sobre la piratería³¹⁰ se ha podido notar que se trataba de un concepto dinámico y utilizado a conveniencia, primero en las guerras, luego como arma económica y cuando no era útil para algún Estado se tomaban las medidas necesarias para reprimirla a cualquier coste. De la misma forma se concibió la normativa sobre este asunto para ser aplicada en tiempos de guerra.

Como factores comunes e invariables en cada una de las etapas históricas se ha visto que la piratería fue primordialmente un medio de supervivencia tanto en el Mediterráneo, el Índico y los mares asiáticos. Esta actividad requería habilidades náuticas y elementos esenciales como armas, y por supuesto un barco, si bien es cierto que realizaban incursiones criminales en tierra.

³⁰⁹ REULAND, R., «The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention », *Virginia Journal of International Law*, Vol. 33, 1992-1993, p. 559.

³¹⁰ Ver Capítulo I.

En la antigüedad y la Edad Media las zonas costeras, en las que la piratería tuvo mayor desarrollo, no ofrecían las condiciones adecuadas para que sus pobladores pudiesen dedicarse a otras actividades económicas y de carácter pacífico como por ejemplo la agricultura y atraer así algo de prosperidad a sus vidas, pero esos lugares usualmente eran idóneos para la actividad pirática ya que contaban con espacios de refugio como calas, pequeñas islas, cuevas, desembocaduras de ríos, entradas a lagunas, entre otros; a esto se sumaban dos condiciones también constantes: la falta de autoridad para reprimirla o bien, la permisibilidad de los gobernantes facilitando su práctica y crecimiento al ofrecer puertos o bases “seguras” para la actividad criminal.

Cuando los medios de tecnología de los barcos permitieron navegaciones más alejadas de la costa y con ello la expansión e incremento del comercio, en la misma medida fue desarrollándose la actividad pirática, contando con comisionistas en tierra que cooperaban en su “negocio” para la venta de las cargas robadas y otorgar información adecuada sobre embarques y tripulaciones. A través de la historia la piratería era un elemento común de política exterior de las ciudades-puerto y de los Estados que luchaban por su consolidación, patrocinando y legitimando las actividades piráticas siempre que fueran dirigidas contra sus enemigos llegando al punto de crear figuras jurídicas (corsarios y filibusteros) para legitimar tales acciones de violencia tanto en el mar cercano (e incipiente territorial) como en otros océanos y continentes en los que navegaban barcos con su pabellón o con sus debidas cartas de marca.

Pero el comercio era más fructífero en condiciones de paz y con unas rutas marítimas seguras. Para los Estados empezó a resultar más rentable no “atacar” a los buques mercantes de los enemigos (declarados o no) ni a recibir ataques en los propios. Un nuevo orden en la navegación y el orden público sobre los mares fueron requeridos y la piratería no haría parte de él más que para ser perseguida y reprimida por todos.

Hasta ese momento las disposiciones sobre piratería en el mundo contemporáneo habían sido escasas y hacían parte de codificaciones sobre la guerra naval. En los primeros intentos de la comunidad internacional por establecer reglas humanitarias que rigieran los

conflictos bélicos no hubo indiferencia hacia el asunto de la piratería. En las Conferencias de la Haya se aprobó el 22 de agosto de 1864 el primer *Convenio de Ginebra para el mejoramiento de la suerte de los militares heridos en los ejércitos en campaña*³¹¹ normativa que después fue extendida «para la protección de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en el mar»³¹² pero esos artículos no fueron ratificados y se referían a los buques hospitales militares y al tratamiento humanitario que deberían recibir³¹³. Teniendo en consideración el teatro de guerra marítima, en la Conferencia de la Haya de 1907, Alemania presentó un borrador de artículos que fue tomado como base para esta conferencia que buscaba revisar la Convención de 1907 y aplicar esos principios a la guerra naval. Una de las disposiciones proponía permitir a los buque hospital llevar piezas ligeras de artillería como una protección contra los peligros de la navegación, particularmente para protegerse de la piratería, pero el Comité entendió que no era necesario armar a este tipo de buques³¹⁴ aun durante el excepcional momento de la guerra pues consideraban poco recomendable que estos buques ni los de carácter mercantil llevasen armas, un asunto que actualmente genera los más diversos debates y que se discutirá más adelante.

En sus inicios, la Corte Permanente de Justicia Internacional debatía sobre los hechos que podría conocer, entre ellos los casos criminales ocurridos en tiempo de paz y en tiempo de guerra. El asunto sobre la piratería salió a relucir y fue M. de Lapradelle³¹⁵ quien lo trajo a colación indicando que no existía un crimen internacional que no pudiese ser castigado por un tribunal nacional, pero consideraba que cuando un Estados ni sus tribunales tuviesen jurisdicción la acción podría presentarse ante los tribunales de cualquier otro país en virtud de la teoría que depriva al criminal de su nacionalidad y esto

³¹¹ Que tuvo posteriores revisiones en 1906, 1929 y 1949; en BUGNION, F., «El derecho de Ginebra y el derecho de La Haya», *Revista Internacional de la Cruz Roja*, 31 de diciembre de 2001; disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdqeh.htm> [Última visita: 4/1/2017].

³¹² *Id.*

³¹³ Estas disposiciones se encuentran en los artículos 6 al 15, del 20 de octubre de 1868 y se encuentran disponibles en los convenios recopilados y traducidos al inglés con comentarios del autor PEARCE HIGGINS, A., *The Hague peace conferences and other international conferences concerning the laws and usages of war*, Cambridge University Press, 1909, disponible en http://if-ol.s3.amazonaws.com/titles/1053/0466_Bk.pdf [Última visita: 10/1/2018].

³¹⁴ *Ibid.*, p. 386.

³¹⁵ Profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Paris y representante del gobierno francés ante la CPIJ:

se aplicaba por ejemplo a la piratería³¹⁶, si bien luego acotaba en su intervención que sería más natural dar la jurisdicción a un tribunal internacional en vez de a las Cortes de un tercer Estado siendo un deber de la Sociedad de Naciones que la justicia internacional pueda darse. Añadía que no sería necesaria la creación de un nuevo tribunal internacional para estos casos ya que la recién creada Corte Permanente de Justicia Internacional (CPJI) ciertamente tendría jurisdicción para conocerlos, además que eran de escasa ocurrencia y no supondrían una carga para la CPJI y podría establecer una jurisprudencia uniforme sobre este asunto. Alegaba que era mejor que un Tribunal internacional conociese de estos asuntos debido a las incertidumbres inherentes de las jurisdicciones nacionales³¹⁷; otras opiniones, de MM. Root y Loder, se suscribían a dejar el asunto de la piratería en manos de los Estados ya que en su práctica habían venido luchando en la represión de la misma sin mayores inconvenientes, así justificaban que no era necesario por el momento la instauración de una corte penal internacional, si bien en el futuro bajo un régimen internacional más avanzado se justificaría su existencia.

Un primer esfuerzo en la codificación internacional sobre la piratería fue realizado por la Sociedad de Naciones que en 1926 a través de su Comité de Expertos para la Codificación del Derecho Internacional, enviaron un cuestionario a los Estados Miembros sobre las cuestiones que deberían o no codificarse, la pregunta número seis decía: ¿Si se debería, y hasta qué punto sería posible establecer, mediante una convención internacional, las disposiciones pertinentes para asegurar la represión de la piratería?³¹⁸ y se adjuntaba un borrador con ocho artículos sobre este asunto, previos argumentos de contenido histórico.

³¹⁶ Permanent Court of International Justice, Advisory Committee of Jurist, «Proceedings of the Committee», June 16th- July 24th, 1920. Serie D, The Hague, pp. 509-510. Disponible en http://www.icj-cij.org/pcij/serie_D/D_proceedings_of_committee_annexes_16june_24july_1920.pdf, [Última visita: 6/7/2015].

³¹⁷ Permanent Court of International Justice, Advisory Committee of Jurist, Proceedings of the Committee, June 16th- July 24th, 1920. Serie D, The Hague, p. 512. Disponible en http://www.icj-cij.org/pcij/serie_D/D_proceedings_of_committee_annexes_16june_24july_1920.pdf [Última visita: 20/2/2016].

³¹⁸ LEAGUE OF NATIONS, «Questionnaire No. 6: Piracy», *The American Journal of International Law*, Vol. 20, No. 3, Supplement (Jul., 1926), p. 223. La traducción de la pregunta es libre, en inglés «*Whether, and to what extent, it would be possible to establish by an international convention appropriate provisions to secure the suppression of piracy*».

Algunos elementos del articulado no quedaron incluidos en los sucesivos trabajos de codificación como por ejemplo disponer explícitamente que los actos “piráticos” con fines políticos no encajan dentro de la figura jurídica (Art. 1, *in fine*); tampoco que durante una guerra civil las actuaciones de beligerantes no serían consideradas como actos piráticos, pero sí las de insurgentes que no tuviesen dicho reconocimiento a menos que sus actos fuesen cometidos por motivos puramente políticos (Art. 4) pero esas ideas sí que hacen parte de la normativa actual a través de la reafirmación del requisito de los fines privados que inspirar cometer la piratería, y no recibirían este tratamiento jurídico internacional los actos cometidos con fines políticos o ideológicos, *i.e.* casos de terrorismo, la violencia en el mar de grupos reconocidos como beligerantes (que tienen una idea política).

Otra disposición dejada fuera de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y de la CNUDM fue el derecho de persecución³¹⁹ que se iniciaba en alta mar o desde una área no sujeta a la jurisdicción de ningún Estado; postura muy razonable ya que un barco pirata puede tratar de alcanzar alguna jurisdicción para escapar de la persecución y captura. En los argumentos del Sr. Matsuda se incluía que la piratería constituía un crimen contra la seguridad del comercio en la alta mar donde solo podría cometerse este crimen³²⁰ e insistía en la idea de que la piratería iba dirigida solo a atacar los intereses del comercio marítimo en el mundo³²¹, los mismos actos que ocurriesen dentro de las aguas jurisdiccionales estarían sujetos a las leyes locales. Se abogó bastante en esta separación de piratería internacional y piratería local constituyendo otro reto que enfrenta el derecho internacional actualmente, porque los llamados piratas internacionales tienen bases en tierra dentro de Estados ribereños cercanos a donde ocurren los hechos criminales y la solución para la represión de la piratería contiene más dimensiones que solo las de proteger al comercio internacional.

³¹⁹ En el borrador de convención sobre la piratería de la Universidad de Harvard los artículos 7 y 8 conservaban este derecho de persecución, dando la debida notificación al Estado ribereño y poniendo a sus disposición los bienes incautados y las personas detenidas, si el ribereño decidiese no ejercer su jurisdicción el Estado perseguidor actuará como si hubiese atrapado al buque pirata en alta mar.

³²⁰ *Ibid.*, p. 224.

³²¹ *Ibid.*, p. 225.

La mayoría de los Estados preguntados contestaron afirmativamente³²² en que este asunto debería ser considerado apto para su codificación; también hicieron algunas aportaciones y salvedades como por ejemplo España que propuso la inclusión de la definición del buque pirata³²³; y Portugal, haciendo un llamamiento para que se prestase atención a las cuestiones históricas que generaron la figura de la piratería, indicando que desde la antigüedad, y en la Edad Media esta se cometía casi siempre cerca de las costas y además comprendía las incursiones criminales en tierra, por lo que consideran que la piratería ocurría tanto en el mar territorial como en la alta mar³²⁴, en consecuencia el artículo 1 de ese proyecto también debería incluir que la piratería se cometía en “las costas”³²⁵.

El proyecto de convenio sobre piratería del equipo de investigación en derecho internacional de la universidad de Harvard (1932) contenía diecinueve artículos (retomando ideas de los trabajos de la Sociedad de Naciones) que fueron tomados en consideración por la Comisión de Derecho Internacional en los trabajos preparatorios de la Convención de Ginebra del 58 sobre alta mar. Un trabajo de investigación más profundo que el efectuado en la Sociedad de Naciones, siendo ambos esfuerzos loables para el derecho internacional.

Es interesante que los redactores del proyecto de Harvard reconociesen la dificultad en dar con una definición sobre la piratería debido a la diversidad de leyes municipales y estatales sobre el asunto, asimismo advertían de que se podría encontrar una falta de coincidencia en algunas características de las ofensas, como por ejemplo el lugar de su

³²² Treinta y un Estados contestaron el cuestionario (Egipto y Nueva Zelanda los enviaron fuera de plazo pero se incluyen en el conteo); de los anteriores, dieciocho reconocieron la necesidad de una convención internacional sobre la piratería, tres consideraban que no era un asunto urgente o importante, pero no se oponían a su discusión; seis Estados se abstuvieron de dar alguna opinión y dos de ellos dieron una respuesta negativa a esta codificación: Estados Unidos y Francia; el primero alegaba que la piratería era un asunto casi extinto como para darle la importancia de discutir su regulación internacional; el segundo, consideraba que antes de discutir el asunto de la piratería era necesario que los Estados tuviesen un poder y organización policial suficientes en la supervisión y jurisdicción sobre sus propios barcos que pudiese ser reconocido por otros Estados . En LEAGUE OF NATIONS, «Report to the Council of the League of Nations on the Questions which Appear Ripe for International Regulation», *The American Journal of International Law*, Vol. 22, No. 1, Supplement: Codification of International Law (Jan., 1928), pp. 25-26.

³²³ LEAGUE OF NATIONS, «Report to the Council...», p. 29, 33. La traducción de la pregunta es libre, en inglés «*Whether, and to what extent, it would be possible to establish by an international convention appropriate provisions to secure the suppression of piracy*».

³²⁴ *Ibid.*, pp. 29-30.

³²⁵ *Ibid.*, p. 31.

ocurrencia (alta mar/mar territorial) porque en numerosas leyes estatales los actos de piratería estaban localizados en las aguas territoriales. Sostenían (como lo hizo el Sr. Matsuda) que la piratería en el mar territorial era diferente a la piratería internacional que se cometía en alta mar. Justificaban esta postura indicando que la piratería bajo la ley de las naciones y la piratería bajo las leyes municipales no necesariamente deben coincidir ya que se trata de dos sistemas (diferentes) del derecho³²⁶, esa aseveración denota los problemas de interpretación que vendrían arrastrándose hasta el día de hoy, los redactores de Harvard reafirmaron la división de un tipo penal en dos jurisdicciones, a pesar de que en las discusiones sobre este punto en la Sociedad de Naciones había quedado de manifiesto el desacuerdo de algunos Estados.

Por supuesto que las leyes municipales o estatales consideraban que los actos de piratería se cometían cerca de sus costas, fue la práctica habitual desde la antigüedad, tanto en las zonas de su mar territorial o en aguas sometidas a su jurisdicción e incluso en tierra (como se ha analizado en el capítulo histórico) ya que son ofensas cometidas usualmente cerca del tráfico marítimo, de poblaciones costeras, de cualquier tipo de navegación, es decir, cerca de “algo” sobre lo cual delinquir, sean personas o cosas. Entonces, ¿por qué los redactores de este borrador decidieron romper y alejarse de la realidad que cubría a la piratería bajo la premisa de “dos sistemas diferentes que no necesariamente deben coincidir” (como los argumentos del Sr. Matsuda) y obviando la práctica histórica de la comisión de actos piráticos cercanos a las costas.

Además de la practicidad (o conveniencia) que habían decidido como uno de sus objetivos para la redacción del proyecto, de los artículos puede inferirse la preocupación sobre los derechos de visita, detención, confiscación de la carga y detención. Después de una primera guerra mundial y con el ambiente bullendo hacia un segundo evento mundial de estas características era más que conveniente dejar aclarados esos puntos sobre la navegación en aguas internacionales y que no fuese tan fácil ejercer derechos de jurisdicción sobre un buque sospechoso de piratería (por lo menos dejar instaurada la

³²⁶HARVARD UNIVERSITY (Research Draft Convention in International Law), «Part IV-Piracy», *The American Journal of International Law*, Vol. 26, No. 1, Supplement: Research in International Law, 1932, p. 749.

obligación de reparación por los posibles daños ocasionados y que esa visita se encontrase debidamente justificada). Por este motivo y ante una posible detención infundada se establecía el procedimiento a seguir para la liberación del barco, la carga y las personas. No habrá sido el único motivo, pero si uno de ellos.

El equipo de redactores aclaraba que su objetivo de regulación era la piratería internacional y no la municipal, no excluyeron o negaron el concepto de piratería bajo la jurisdicción del ribereño, posiblemente un apartado sobre este punto habría dejado solucionado el asunto: mismo tipo penal, diferentes jurisdicciones acordes al espacio marítimo en que se cometa el acto pirático. El “pañito tibio” para ese desfase jurídico que se ha ideado hoy en día es el concepto de *robo a mano armada en el mar*.

También se obvió la perspectiva histórica de que cuando se concibió el concepto de pirata no existía el mar territorial como tal, en esos momentos la piratería ocurría en la costa o cerca de ella. Era una época era de consolidación de soberanías de los Estados y de las ciudades-puerto en donde acusaciones sobre piratería de un Estado a otro podrían generar declaraciones de guerra o de iniciación de hostilidades entre la nación que se consideraba víctima y a la que pudiese pertenecer el pirata o corsario. Esa incipiente soberanía sobre el mar no se concebía más allá de tres millas de la costa. De la misma forma un Estado podría tratar de controlar los amotinamientos en los buques que se encontrasen lejanos a su territorio catalogando esos actos como piráticos y objeto de todo el peso de la ley (no era necesario el requisito de los dos barcos para estos casos, se castigaba la traición).

Sobre este borrador de convenio el jurista Barry Hart Dubner hace un análisis sobre las normas de costumbre internacional de la piratería y la no utilización de alguna de ellas en los esfuerzos de codificación y trabajos preparatorios de los redactores de Harvard, ya que si bien la esfera en la que se desarrollaban los trabajos preparatorios se hicieron dentro de la costumbre internacional sobre la piratería, (incluyendo el tratamiento de la jurisdicción de costumbre internacional) los redactores de Harvard en virtud de la

“conveniencia”³²⁷ fueron modificando esas normas de acuerdo a las condiciones modernas³²⁸ por lo que tampoco incluyeron en la definición de piratería los ataques perpetrados contra personas o bienes por motivos políticos, si estos fueron cometidos en beneficio de un Estado o por beligerantes reconocidos, o bien por bandas revolucionarias³²⁹.

Los redactores de Harvard hicieron un profundo análisis de las diferentes definiciones en las leyes municipales, pero aclaraban que independientemente del motivo que inspirara el acto pirático el hecho importante a tener en cuenta era que constituía una amenaza a la navegación y al comercio. Para Dubner no existía solo una definición de piratería en la costumbre del derecho internacional sino que todos los actos discutidos en el proyecto de convención de Harvard hacían, cada uno de ellos y por su propio derecho, parte de la costumbre internacional sobre piratería³³⁰.

Posteriormente al proyecto presentado por la Universidad de Harvard en 1932 y que fue tenido en cuenta por la Comisión de Derecho Internacional (de aquí en adelante CDI o la Comisión) retomando los trabajos de codificación en esta materia, reconocieron en el tercer reporte sobre alta mar³³¹ las dificultades que representaba llegar a una definición sobre la piratería, entendiendo que abordar el estudio de su definición resultaba bastante complicado debido a todas las situaciones posibles que podrían darse y apuntaban que inclusive en los trabajos de Harvard sobre este asunto también se encontraron con una complejidad similar para dar con la definición adecuada³³² por lo que la Comisión se abstenía en ese momento de dar una definición hasta un mayor estudio del asunto.

³²⁷ El autor trae a colación el término “*expediency*” utilizado por los mismos redactores, que en inglés se define como la cualidad de ser conveniente y práctico a pesar de que posiblemente sea inmoral o impropio.

³²⁸ DUBNER, B.H., «On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof», *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 42, No. 1, January, 2011, p. 83.

³²⁹ DUBNER, B.H., «On the Definition of the Crime...», p. 83.

³³⁰ *Id.*

³³¹ A/CN.4/51, «Third Report on the Regime of the High Seas by Mr. J.P.A. François, Special Rapporteur», 28 de febrero de 1952.

³³² *Ibid*, par. 82, p. 47.

La relación de la piratería con normas del *jus cogens* fue dilucidada en el decimoquinto período de sesiones de la CDI durante los trabajos preparatorios del proyecto de artículos sobre el derecho de los tratados. En las discusiones y valoraciones sobre las disposiciones es posible identificar que la piratería se consideraba como una actividad que vulneraba las normas del *jus cogens* y que un tratado o acuerdo celebrado que la permitiese sería nulo por ilicitud. En el análisis del entonces artículo 13 (hoy artículo 53) que contenía las disposiciones acerca de la nulidad de los tratados que entrañaran « [...] la infracción de una norma o principio del derecho internacional que tenga carácter de *jus cogens*»³³³ se consideraba que la piratería era una de esas infracciones que vulneran normas de este rango.

La Comisión también reconocía que todo tratado que incluyese o tolerase a la piratería, la trata de esclavos y el genocidio debía ser claramente tachado de ilícito³³⁴ y que esos ejemplos no agotaban la materia. Debido a que no era posible hacer un listado exhaustivo sobre todas las normas posibles de *jus cogens* o de los hechos que se consideraban infracciones a las mismas, pero «Algunos miembros de la Comisión estimaron que tal vez convendría señalar, a título de ejemplo, algunas de las más evidentes y arraigadas normas de *jus cogens* para indicar el carácter y alcance general de la norma enunciada en el artículo»³³⁵ siendo la piratería un ejemplo de tratado incompatible con las normas imperativas del derecho, además establecía que todos los Estados estaban obligados a cooperar en su represión.

Los crímenes internacionales contra el *jus cogens* y en orden de aparición en el derecho penal internacional son la piratería, la esclavitud, los crímenes de guerra, los crímenes contra la humanidad, el genocidio, el apartheid y la tortura, siendo la piratería el crimen por excelencia de la jurisdicción universal³³⁶. Las aclaraciones sobre la relación *jus*

³³³ A/CN.4/SER. A/1963/Add. L, «Anuario de la Comisión de Derecho Internacional», Vol. II, *Documentos del decimoquinto período de sesiones, incluso el informe de la Comisión a la Asamblea General*, 1965, p. 60. Disponible en [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(s\)/ILC_1963_v2_s.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(s)/ILC_1963_v2_s.pdf) [última visita 23/7/2016].

³³⁴ *Ibid*, par. 4, p. 61.

³³⁵ Comentarios sobre el artículo 37, par. 3, p. 232, en *Ibid*, par. 4.

³³⁶ CHERIF BASSIOUNI, M., «Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice», p. 171, en CHERIF BASSIOUNI, M., (ed.) *International Criminal Law, Vol. II Multilateral and bilateral enforcement mechanisms*, Third Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008. Disponible en

cogens y piratería son de larga data, siempre ha sido un ilícito especificado que atenta contra las normas imperativas del derecho internacional.

1. Concepto actual de la piratería marítima

El artículo 100 de la CNUDM inicia las disposiciones sobre piratería y establece como primera medida (antes de pasar a su definición) la obligación de los Estados a cooperar³³⁷ con su represión en alta mar o en otro lugar no sujeto a la jurisdicción de un Estado. El artículo 101 ofrece la definición de piratería, estableciendo lo siguiente:

«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»

La amplia esfera que otorga el término “todo acto ilegal de violencia” permite a los jueces una interpretación amplia de la diversidad de actos que pueden catalogarse como violentos, que si bien no se indica la necesidad de la utilización de armas³³⁸ no las deja

http://books.google.de/books?id=8puncZgnATAC&pg=PA169&lpg=PA169&dq=pirateria+y+ius+cogens&source=bl&ots=XgyXanonKR&sig=zAYIksOfFqihxoO0dLbN5bBL07Y&hl=es&sa=X&ei=VGQ-VJaiG-fMyAOr8oHYDw&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false [última visita: 10/4/2014].

³³⁷ Disposiciones sobre el deber de cooperar se encuentran en el artículo 18 del proyecto de Harvard; y en el artículo 14 de la Convención de Ginebra de 1958.

³³⁸ En un estudio comprendido entre los años 2001 a 2010 basado en los reportes globales de ataques piráticos se revelaba el incremento de explosivos, armas de largo alcance y más poder utilizados por los piratas, aumentando el uso de armas pequeñas y automáticas en Asia; los piratas de Somalia lideraron las estadísticas acerca del incremento de utilización de armas, que incluyó la incorporación de lanzagranadas (98 por ciento). Los nigerianos también mostraron un incremento en la utilización de armamento automático y de mayor potencia (no obstante un 16.3 por ciento de sus ataques fueron sin armas); los piratas de la India se encuentran al final de la lista en la no utilización de armas (75.2 por ciento) seguidos de cerca por los piratas de Indonesia (73.2) que no utilizaron armas en sus ataques o bien, usaron básicas como cuchillos o herramientas. Los autores del estudio concluyeron que las tendencias de armamento más sofisticado se daba en la particular piratería de Somalia, en TWYMAN-GHOSHAL, A., y PIERCE, G., «The Changing Nature of Contemporary Maritime Piracy», *The British Journal of Criminology*, Vol. 54, 2014, pp. 660-661. La relación de los incrementos de armas en Somalia y Nigeria con fines piráticos está

fuera porque no constituyen un elemento constitutivo del crimen. Tampoco debería quedar excluida la violencia moral, como apuntaba Pella citado por los redactores de Harvard al indicar que «por la expresión de violencia no solo debemos entender la violencia física, sino también la moral»³³⁹. La violencia a la que se refiere este artículo debe ser ilegal o ilegítima ya que no entrará en esta catalogación un acto hecho bajo la autoridad de un Estado o de un grupo beligerante reconocido³⁴⁰ como tampoco será reconocido pirático cualquier acto de violencia armada dentro de una guerra legítima³⁴¹. La violencia no necesariamente debe dirigirse contra la carga³⁴², aunque sí la depredación, su apoderamiento y disposición (que si bien no se menciona se dan por entendidos).

Pero ¿podría ser catalogado como pirático un acto que no sea violento? ¿Sería posible concebir una detención ilegal sin que medie violencia? Sobre la primera pregunta los redactores de Harvard consideraban que sí era posible cometer actos de piratería sin violencia y daban como ejemplo al caso hipotético de una banda de malhechores que se encontrase en alta mar en un banco de arena o sobre rocas (hielo en la Antártida?) y estos enviase señales equívocas por radio a un buque que navegue por la zona para hacerlo naufragar y poder saquearlo, por lo que ese acto debe catalogarse como pirático y en consecuencia ser severamente castigado³⁴³ reafirmaban más adelante que cuando la violencia no es usada para cometer un acto de depredación seguirá siendo piratería bajo este proyecto y citaban el ejemplo de ladrones que conseguían su objetivo furtivamente³⁴⁴.

directamente relacionado al comercio ilegal de estos elementos en África. La situación somalí es tan grave que desde 1992 tiene un embargo de armas a través de la Resolución 733 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas a pesar de ello el Consejo de Seguridad, fundamentándose en los reportes del grupo de monitoreo de Somalia (S/2008/769), demostró que en ese momento no existía la autoridad necesaria para la implementación del embargo y que esta falta de cumplimiento estaba potenciando el crecimiento de la piratería somalí; en S/RES/1897 (2009), p.3; disponible en [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897\(2009\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009)) [Última visita 12/7/2017]. Posteriormente en el 2014, con un Gobierno Federal un poco más fortalecido, el Consejo de Seguridad además de extender el mandato de UNSOM establece que asistirá al gobierno y a AMISOM en el área de seguridad para implementar la suspensión parcial del embargo de armas y la seguridad marítima; en S/RES/2158 (2014) del 29 de mayo de 2014, p. 2.

³³⁹ Traducción libre; HARVARD UNIVERSITY (Research Draft Convention in International Law), «Part IV...», p. 790.

³⁴⁰ *Ibid*, p. 771, 777.

³⁴¹ *Ibid*, p. 773.

³⁴² *Ibid*, p. 774.

³⁴³ *Ibid*, p. 780.

³⁴⁴ *Ibid*, p. 786.

También se califican como actos piráticos los que sean de detención de un buque, personas o bienes a bordo del mismo. El término de la detención no había sido parte en el borrador de la Sociedad de Naciones, ni en el proyecto de Harvard como tal, aunque en este último se mencionaba la esclavitud y el aprisionamiento; apareciendo finalmente en la Convención de Ginebra de 1958 en su artículo 15 que fue retomado en la CNUDM.

La detención ilegal es definida en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española como el «delito en que incurre quien, sin ser autoridad, encierra o detiene a alguien privándole de su libertad». De acuerdo al Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional se entiende que la desaparición forzada de personas es producto de una detención, aprehensión o secuestro que produce una privación de libertad³⁴⁵; se trata de una privación de la libertad efectuada sin autoridad para ello y de manera arbitraria³⁴⁶. En cuanto a la aplicación sobre las personas se entiende su secuestro o desaparición forzosa; en cuanto al conjunto del buque (carga, otros bienes y destino) se vulnera el derecho y principio de la libertad de navegación que solo admite la excepción legal y fundada del derecho a visita en alta mar que debe ser ejercido por otro buque con autoridad para ello (militar).

El motivo de los actos de violencia, detención o depredación no se fundamenta exclusivamente en el *animus furandi* (que puede ocurrir) por lo que no es un requisito necesario para configurar el crimen porque sería muy restrictivo. El odio, querer hacer daño, causar sufrimiento, cualquier motivo personal o privado sería válido de acuerdo a la definición. Los motivos privados excluyen cualquier otro motivo (político, social, religioso y cualquier otro que no sea personal). Lo anterior a pesar de que en la antigüedad los motivos políticos y personales no marcaban una línea divisoria sobre los que eran percibidos como piratas.

³⁴⁵ Artículo 7. 2. i); disponible en [http://www.un.org/spanish/law/icc/statute/spanish/rome_statute\(s\).pdf](http://www.un.org/spanish/law/icc/statute/spanish/rome_statute(s).pdf) [Última visita: 20/2/2016].

³⁴⁶ En un estudio sobre la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Justicia (CIDH), en lo referente a las detención ilegal la esta Corte fijó los aspectos material y formal que constituyen el acto ilegal al determinar que «nadie puede verse privado de la libertad personal sino por causas, casos o circunstancias expresamente tipificadas en la ley (aspecto material), pero además, con estricta sujeción a los procedimientos objetivamente definidos por la misma (aspecto formal)», en CIDH, «Análisis de la Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en Materia de Integridad Personal y Privación de Libertad (Artículos 7 y 5 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos)», p. 9; disponible en <http://www.corteidh.or.cr/tablas/26393.pdf> [Última visita: 20/2/2016].

En las edades Media y Moderna cuando se practicaba el corso de manera descontrolada y con ambos motivos de por medio para una misma acción (políticos y privados) podría decirse que se inició el largo camino a separar las ambiciones perseguidas con la piratería, las posteriores guerras mundiales influyeron de sobremanera en los codificadores contemporáneos quienes, como se ha visto, decidieron eliminar el elemento político de la definición actual. En virtud de lo anterior no es posible aplicar a la piratería las normas sobre terrorismo, ni las regulaciones de guerra salvo las excepciones indicadas precedentemente. Pero la falta del componente político formal permite las negociaciones para la liberación de los secuestrados, el pago de sus rescates y las participaciones de los Estados como facilitadores para conseguir la libertad de los privados de ella.

Las actividades ilícitas descritas anteriormente deben dirigirse necesariamente contra otro barco o contra las personas y bienes abordo de ese otro buque que se encuentre en alta mar, o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Los actos deben ser cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque privado, y todo acto de participación voluntaria, ¿sería una causa exoneratoria que alguien de la tripulación participe sin saber que se comete un acto pirata? o bien ¿que se haya visto obligado a participar en contra de su voluntad? La respuesta puede ser afirmativa y que se exonere del crimen de pirata a un pasajero o tripulante del buque que haya actuado de esta forma bajo cualquier tipo de coacción. De acuerdo a la categoría de tripulante o pasajero que establece el artículo ¿quedarían fuera las personas que se encuentran abordo de un buque en otra condición como por ejemplo los polizones? ¿Podría un polizón o grupo de polizones ser catalogados como piratas? La respuesta sería no, en un primer momento, ya que faltaría el requisito de los dos barcos que exige la definición; pero si ese grupo de polizones logra hacerse con el control efectivo del buque en el que se encuentran y efectúan alguno de los actos contra otro buque tal como los describe el artículo 101 ese ataque sí que podría calificarse como piratería.

La parte final de la definición (apartado c) representa complejidad interpretativa ya que a simple vista podría considerarse como otro tipo de piratería, que no necesariamente debe ocurrir en alta mar y que no requiere la regla de los dos barcos, sino que podría localizarse

en tierra o en cualquier otro lugar (sujeto o no a jurisdicción estatal). Actualmente esta parte de la definición ha recobrado gran relevancia debido a que la piratería marítima contemporánea obtiene impulso gracias a los facilitadores o promotores de la actividad ilícita, siendo los piratas que se encuentran a bordo de una lancha, la extensión de un plan previo, es decir, meros ejecutores. Sin embargo, pesa sobre estos últimos la jurisdicción universal y la configuración total de la figura penal, quedando difuso si es posible aplicar estas normas sobre los facilitadores, a pesar de ser señalados en la definición general de la CONVEMAR.

El Consejo de Seguridad de la ONU hace un llamamiento a los Estados para que legislen nacionalmente respecto a la piratería y específicamente sobre la figura de la facilitación especifica lo siguiente:

«Reconociendo la necesidad de investigar y enjuiciar no solo a los sospechosos capturados en el mar, sino también a cualquiera que incite a realizar operaciones de piratería, o las facilite intencionalmente, incluidas las principales figuras de las redes delictivas implicadas en la piratería que planifican, organizan, facilitan o de forma ilícita financian esos ataques o se benefician de ellos»³⁴⁷.

El Consejo de Seguridad es consciente de la necesidad de la facilitación para que se produzcan los ataques piráticos y secuestros frente a las costas de Somalia, reconociéndolo como una de las situaciones (precursoras de la piratería somalí) en que debe enfocarse la comunidad internacional para debilitar ese pilar ilícito; inclusive llega a recomendar que de ser necesario se aplicarán en Somalia las sanciones selectivas de su resolución 2093(2013)³⁴⁸ sobre los presuntos facilitadores.

Las autoridades de la India introdujeron en 2019 un proyecto de ley *The Anti-Maritime Piracy Bill, 2019*³⁴⁹ en el que se contempla la facilitación como piratería, aunque no tendría el mismo máximo de condena que esta última (cadena perpetua, y pena de muerte si se ha ocasionado la muerte a otra persona), y la facilitación con penas de hasta catorce años más sanción económica. En Kenia, uno de los países receptores de sospechosos de

³⁴⁷ Resolución del CS 2442, de 6 de noviembre de 2018, p.2., paras.4, 5, 7, 11, 18, 19, 23.

³⁴⁸ Resolución del CS 2093, 6 de marzo de 2013, Par.43.; en este mismo sentido la Resolución del CS 2454, 4 de diciembre de 2020, par. 10.

³⁴⁹ Ministerio de Relaciones Exteriores de la India, en este enlace se puede obtener más información sobre el proyecto de ley, así como descargar el texto completo de la misma. <https://www.prsindia.org/billtrack/anti-maritime-piracy-bill-2019> [Última visita 30/12/2020]

piratería para su persecución judicial, incluye en su ley nacional la facilitación dentro de la definición de piratería³⁵⁰.

Uno de los casos más sonados sobre condena a un facilitador, ha sido el del somalí Mohamed Abdi Hassan, alias *Afweyne*³⁵¹ (“boca grande” y conocido rey pirata) condenado a veinte años de prisión por un tribunal en Bélgica³⁵²; fue acusado de planificar, con la organización criminal que tenía en marcha, el secuestro del buque belga Pompeii, con una tripulación de diez personas, las cuales fueron liberadas dos meses después de que se pagasen más de dos millones de euros por su rescate³⁵³.

2. La jurisdicción universal adherida al propio concepto de piratería

Precedentemente se han analizado los elementos de la soberanía y del dominio marítimo, estableciendo las dimensiones de la jurisdicción y sus elementos, entre ellos el de la territorialidad. Cuando se hace referencia a la a jurisdicción universal los elementos de la jurisdicción soberana se desvanecen. Para la existencia de la jurisdicción universal (en este análisis) basta con la ocurrencia de la piratería tal como se define en la CONVEMAR y en la convención sobre el Mar territorial. Podría entenderse que este tipo de jurisdicción interfiere con el *sacrosanto* principio de la libertad de la navegación pero resulta todo lo contrario, ya que habilitando la jurisdicción universal para reprimir a la piratería se protege la seguridad y la libertad de la navegación. La jurisdicción universal se suele aplicar a dos categorías de ilícitos: las de crímenes atroces contra la humanidad y en aquellos casos en que ocurre un ilícito en áreas que se encuentran fuera de la jurisdicción de los Estados *i.e.* el alta mar.

³⁵⁰ *Merchant Shipping Act 2009*, 369. (1) a), b), c). Disponible en <http://kenyalaw.org:8181/exist/kenyalex/actview.xql?actid=No.%204%20of%202009>

³⁵¹ CGTN, « Faces of Africa – Afweyne “Big Mouth” and The Somali Pirates», 11 de febrero de 2019; disponible en <https://africa.cgtn.com/2019/02/11/faces-of-africa-afweyne-big-mouth-and-the-somali-pirates/> [Última visita 1/2/2020].

³⁵² *The Bruges Criminal Court*; en Maritime Security Review « Pirate kingpin gets 20 years»; disponible en <http://www.marsecreview.com/2016/03/pirate-kingpin-gets-20-years/> [Última visita 1/2/2020].

³⁵³ DW, «Trial against alleged Somali pirate kingpin begins», RONSBERG, Andrea, 17 de septiembre de 2015; disponible en <https://www.dw.com/en/trial-against-alleged-somali-pirate-kingpin-begins/a-18720966> [Última visita 1/2/2020].

El artículo 105 de la CONVEMAR establece lo siguiente sobre la jurisdicción universal en la represión de la piratería (recogiendo las disposiciones de los artículos 14 y 19 de la convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958):

«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».

La piratería es el más viejo y mejor ejemplo de un acto que atrae la jurisdicción universal³⁵⁴, la costumbre internacional solo reconoce a la piratería como un verdadero caso de jurisdicción universal³⁵⁵. Desde la antigüedad se consideraba que los piratas eran enemigos de toda la humanidad y por ende todos podían perseguirlos y reprimirlos. Bajo la máxima latina de *hostis humani generis* atribuida a Cicerón (*De Officiis* III.107) se entiende que aquellos dedicados a la piratería se colocan así mismos en una posición que va contra los intereses de otras personas y Estados convirtiéndose en enemigos de toda la humanidad³⁵⁶ por lo que estarán sujetos a la jurisdicción de cualquier Estado³⁵⁷ el cual podrá imponer las penas y medidas de acuerdo a su ley nacional. Ese es el vínculo que permite a un Estado perseguir al pirata, aunque no tenga ninguna relación con él o con su víctima en las esferas de la nacionalidad (de las personas o del barco) y por supuesto ninguna con la territorialidad ya que debe ocurrir en alta mar.

Se trata de una competencia funcional dada por el lugar de la comisión del hecho ilícito con el objetivo de proteger la seguridad y libertad de la navegación por lo que no debe

³⁵⁴ EVANS, M., «Law of the sea», en *International Law*, Oxford University Press, Third Ed., New York, 2010, p.666.

³⁵⁵ SHEARER, E., «Piracy», *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, From, Oxford Public International Law <http://opil.ouplaw.com> [Última visita 23/4/2014].

³⁵⁶ “*Pirata est hostis humani generis pēra'ta āst hōs'tēs hūma'nē gā'nārēs pī'retu est has'tis hyū'munī je'nuris*”, en FELLMETH, A., y HORWITZ, M., «Guide to Latin in International Law», Oxford University Press, (online version 2011) <https://global.oup.com/academic/product/guide-to-latin-in-international-law-9780195369380?cc=es&lang=en&> [Última visita 23/4/2014].

³⁵⁷ Cabe recordar que cuando surgió esta idea en la antigüedad un Estado o ciudad-puerto no siempre tenía la posibilidad de proteger a sus propias flotas o barcos con sus pabellones que se encontrasen lejos de su territorio de los ataques piráticos, por lo que resultaba interesante y beneficioso permitir que cualquier otro Estado fuera competente para perseguir a los violentos en el mar.

ser vista como una jurisdicción que se fundamenta en la violación de una normal moral³⁵⁸ como lo fue el caso Eichmann. Pero podría suscitarse una conflictividad en el ejercicio de la jurisdicción porque afectaría el derecho de otro Estado, como por ejemplo el de la nacionalidad del presunto pirata, aunque esto no deslegitima la acción del Estado que reprime la piratería ya que es competente para ello de acuerdo al derecho internacional, además de cumplir con la obligación positiva³⁵⁹ de cooperar en la represión de la piratería impuesta por el artículo 100 de la CONVEMAR.

Los principios de la jurisdicción universal aplicados al crimen de la piratería se han aplicado análogamente a la represión de la esclavitud, el genocidio, los crímenes de guerra y aquellos de lesa humanidad debido a la magnitud de la atrocidad que implican, no por el lugar de su comisión (que prima en la piratería). El objetivo en dar competencia a cualquier Estado se basa en garantizar los derechos de todas las naciones ya que su violación afecta a cada uno de estos³⁶⁰. Con el anterior razonamiento han sido consideradas otras situaciones que por su magnitud pueden llegar a afectar los intereses de la comunidad internacional en su conjunto y que serían susceptibles de una persecución en virtud de la jurisdicción universal tales como el «terrorismo internacional [...], materia nuclear, [...] toma de rehenes, [...]»³⁶¹, entre otros.

Si bien hoy en día no existe una codificación en el Derecho Internacional sobre este tipo de jurisdicción³⁶² es indiscutible que para los asuntos piráticos tendrá plena aplicación. La piratería es considerada la base de la jurisdicción penal universal para crímenes internacionales del *jus cogens*. Esa jurisdicción universal es reconocida siempre que el acto pirático ocurra en aguas internacionales o no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado (tampoco sería piratería de ocurrir en aguas sometidas a soberanía).

³⁵⁸ SIMON, J-M., «Jurisdicción Universal La Perspectiva del Derecho Internacional Público», p. 27, disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=826739> [última visita: 30/12/2020].

³⁵⁹ *Id.*

³⁶⁰ *Ibid.*, p. 17.

³⁶¹ *Id.*

³⁶² Aunque los principios de Princeton sobre la jurisdicción Universal y las sentencias de tribunales internacionales y nacionales haciendo acopio de este tipo de jurisdicción para juzgar crímenes de lesa humanidad o de guerra (caso Eichmann).

Los límites para el ejercicio de la jurisdicción universal sobre la piratería establecen que solo puede activarse en alta mar o en aguas no sujetas a la soberanía de ningún Estado, de la misma forma es de aplicación en la Zona Económica Exclusiva por operatividad del artículo 58 de la CONVEMAR pero en ningún otro espacio marítimo ya que la libertad de la navegación no es aplicable, aunque sí lo sería el derecho de paso inocente por el mar territorial pero éste no permite la jurisdicción universal.

3. Régimen jurídico internacional aplicable a la piratería marítima

La Comisión de Derecho Internacional (CDI) consideraba que la piratería carecía de fines o elementos políticos y por ello este crimen no haría parte de los trabajos preparatorios, ni del borrador del *Código de Ofensas contra la Paz y la Seguridad de la Humanidad*³⁶³. No obstante, además de las regulaciones y definiciones que se podían encontrar en las convenciones internacionales sobre Alta Mar y la CNUDM otros instrumentos internacionales han tratado de regular situaciones de violencia en el mar como se verá más adelante. Los métodos, técnicas y material que puede ser utilizado por los piratas se ha modernizado, la magnitud de sus acciones pueden multiplicarse en comparación a las previstas y reguladas en el pasado.

Además de la CONVEMAR (instrumento base en el derecho internacional público sobre la piratería) se han acordado otras convenciones que hacen parte del marco jurídico internacional en la lucha y represión de la piratería y de situaciones similares. En este punto es necesario aclarar que las normas relativas a la guerra no son aplicables a los piratas (no se está en guerra propiamente) como tampoco lo son aquellas relativas al terrorismo, ya que los motivos por los que actúa el pirata son privados³⁶⁴.

³⁶³ Yearbook of the International Law Commission, «Draft Code of Offences against the Peace and Security of Mankind with commentaries», *Documents of the third session including the report of the Commission to the General Assembly*, Vol. II, 1951. P. 134, par. 52.a. Disponible en http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/7_3_1954.pdf [última visita: 9/4/2017].

³⁶⁴ El terrorismo y la piratería serán analizados con mayor detenimiento en el capítulo III, C).

Una de las actividades ilegales y odiosas de la que se nutre la piratería es el secuestro. De la misma forma que ocurría en el mundo antiguo detienen ilegalmente a una persona o tripulación y esperan recibir beneficios con el pago del rescate. En estos casos la Convención Internacional contra la Toma de Rehenes³⁶⁵ es de plena aplicación cuando la situación así lo permita. El artículo 1 de dicho convenio define lo que debe entenderse como rehén³⁶⁶ y del acto de apoderamiento de un individuo o grupo sobre una persona con el fin de obtener algo a cambio (sea con fines políticos o no, lo que no excluiría al terrorismo). Este convenio extiende competencia jurisdiccional al Estado de la nacionalidad del rehén³⁶⁷ y también tendrá competencia el Estado sobre el que se quiera ejercer presión u obtener un beneficio. En el artículo 5 queda establecido que el Estado de Pabellón del buque tendrá derecho a adoptar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción cuando el hecho ocurra sobre uno de sus buques (que esté matriculado en dicho Estado).

Si bien el convenio otorga una definición sobre la toma de rehenes su mayor hincapié se fundamenta en la búsqueda de reprimir la impunidad que puedan generar los actos ilegales que regula, ampliando o extendiendo derechos jurisdiccionales a Estados que puedan verse afectados por la toma de rehenes. Asimismo si un Estado se ve imposibilitado o no puede juzgar a los perpetradores tiene una obligación de extraditarlos.

En el último reporte presentado por la CDI sobre la obligación de extraditar o perseguir (*aut dedere aut judicare*³⁶⁸) dejaban como un tema pendiente para ser discutido si la obligación de extraditar o perseguir estaría indisolublemente unida con ciertos crímenes

³⁶⁵ La convención quedó abierta para la firma el 18 de diciembre de 1979, hasta el momento ha sido ratificada por 38 Estados al día 17 de julio de 2015.

³⁶⁶ «Toda persona que se apodere de otra (que en adelante se denominará "el rehén") o la detenga, y amenace con matarla, hierla o mantenerla detenida a fin de obligar a un tercero, a saber, un Estado, una organización internacional intergubernamental, una persona natural o jurídica o un grupo de personas, a una acción u omisión como condición explícita o implícita para la liberación del rehén, comete el delito de toma de rehenes en el sentido de la presente convención»

³⁶⁷ Basado en la nacionalidad de la víctima, uno de los principios de la personalidad pasiva, en LOWE, V., y STAKER, C., «Jurisdiction», en EVANS, M., (ed.) *International Law*, Oxford University Press, Third Ed., New York, 2010, p. 329.

³⁶⁸ Es un principio con "quasi-jurisdicción universal" ya que exige a cualquier Estado perseguir a cualquier presunto ofensor que se encuentre en su territorio, de no hacerlo tiene la obligación de extraditarle; en LOWE, V., y STAKER, C., «Jurisdiction...», p. 329.

de costumbre internacional como por ejemplo la piratería³⁶⁹. En este punto el Consejo de Seguridad alertó en sus primeras resoluciones de lucha contra la piratería somalí, y ante la creciente impunidad de los piratas que a pesar de ser capturados se dejaban en libertad debido a que los Estados de pabellón de los buques implicados en la represión de la piratería, no podían (no tenían legislaciones nacionales con el crimen tipificado) o no querían (por un miedo infundado a que se les pidiera asilo) ejercer su jurisdicción e iniciar procesos judiciales contra los piratas. Recomendaba que la utilización del convenio SUA podía ser una solución a la situación creciente de liberaciones y “no juicios”, por el hecho de que permitía a los Estados ejercer su jurisdicción (no por piratería) sino por la acción ilícita de tomar el control de un buque por la fuerza, amenazas u otra forma de intimidación (art. 3), así como la de dirigir actos de violencia contra cualquier persona que se esté abordo. Es decir, que los Estados sin criminalización de la piratería en su ordenamiento jurídico nacional no estarían obligados a ello³⁷⁰, en caso de capturar a sospechosos podrían llevarlos a un Estado receptor contratante de SUA.

También, se obliga a los Estados contratantes a juzgar, o bien a extraditar a los sospechosos, pero en ningún caso a liberarlos sin más. Se establece además que el Estado del pabellón del buque puede entregar al sospechoso al Estado receptor (art. 8) si tiene motivos fundados de la comisión de los delitos estipulados en el convenio SUA.

En la resolución 1851(2008) el Consejo de Seguridad estipula que los acuerdos con terceros Estados para la implementación de los *Ship riders* no deben perjudicar la adecuada implementación del convenio SUA (par.3, *in fine*) e insta a los Estados a el uso de las herramientas que ofrece este convenio (par. 5) y cumplan plenamente con sus obligaciones respecto al mismo³⁷¹.

³⁶⁹ International Law Commission, «The obligation to extradite or prosecute (*aut dedere aut judicare*) », Final Report, Yearbook, 2014, vol. II (Part Two), p. 18. Disponible en http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/reports/7_6_2014.pdf

³⁷⁰ GUILFOYLE, Douglas, «Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas», *Japanese Yearbook of International Law*, 53, 2010, p. 149.

³⁷¹ Resolución del CS 2554, 4 de diciembre de 2020, par. 24.

III. HECHOS ILÍCITOS EN EL MAR RELACIONADOS A LA PIRATERÍA Y SU COSTE HUMANO

Desde el mundo antiguo y en el recorrido histórico del fenómeno de la piratería que se ha hecho hasta nuestros días, la violencia ha sido el factor común en los piratas de todos los tiempos y en la era actual no podría ser de otra forma. La gran diferencia ha sido la tecnificación y entramados criminales que conforman la piratería de nuestros días. La definición es prácticamente la misma desde el lejano pasado, salvo la “localización” legal de la comisión de estos hechos en un espacio marítimo que se corresponde parcialmente con la realidad.

Tristemente el ser humano sigue siendo una moneda de cambio en el crimen internacional. El negocio por excelencia de los piratas marítimos es el secuestro, además de otras acciones deleznable como el tráfico de personas (mujeres e inmigrantes) pero de una manera no tan directa aunque sí relacionada con el crimen organizado. Otro tipo de hechos ilícitos se refieren a bienes como los mismos buques secuestrados y sus cargas; entre las consecuencias de lo anterior también se debe contabilizar el daño al medioambiente marino como se analizará más adelante.

La seguridad de la navegación es fundamental para el transporte de pasajeros y de carga a nivel global, por ello debe ser (y es) protegida por la normativa internacional y de ser necesario se autoriza el uso de la fuerza para salvaguardarla.

No debe olvidarse que los hechos ilícitos ocurridos en el mar generan mayores complejidades técnicas y jurídicas para su represión y persecución. Esta dificultad de vigilancia en el mar permite a los criminales actuar con algo más de facilidad que en tierra, por ello la necesidad de la cooperación entre los sujetos del Derecho Internacional es más que evidente. Los hechos delictivos pueden generar consecuencias nefastas a nivel global, no solo específicamente en el lugar físico en que ocurre.

Los asuntos jurisdiccionales cobran relevancia, más de una soberanía puede interactuar en la represión de la piratería y debe quedar establecida su competencia para juzgar y evitar la impunidad. Las organizaciones de la comunidad internacional también cobran relevancia en la coordinación y legitimación de las acciones de sus Estados Miembros.

En este capítulo se analizarán los hechos ilícitos actuales relacionados directamente con la piratería, su coste humano y el económico. Incluyendo también aquellos relacionados indirectamente con esta. Por último se estudiará la necesaria diferenciación entre piratería y terrorismo, las posibles consecuencias de no respetar esa línea que les separa y por qué representa uno de los retos más delicados para el Derecho Internacional Público.

A) La violencia pirática contra las migraciones masivas por vía marítima

La violencia está regulada y nos lleva a dos grandes divisiones muy básicas en el Derecho, la que es legítima (en manos del Estado y sus fuerzas del orden) y la que cae en la esfera de lo ilícito ejecutada por personas no autorizadas para ello. El control de la violencia ilegítima reviste mayores complejidades y costos para el Estado cuando esta ocurre en sus aguas jurisdiccionales. En los peores casos un Estado no tiene los medios técnicos ni económicos para enfrentar este tipo de acciones ilegítimas y de ser posible debe recurrir a la comunidad internacional para auxiliarse y reprimir esa situación.

¿Respondió adecuadamente la comunidad internacional ante el delicado reto de los refugiados vietnamitas en el mar? ¿Lo hace ahora frente a la crisis en el Mediterráneo? La piratería ataca a dos grandes objetivos: las personas y las cosas mientras ejercen el sacrosanto derecho de la libertad de la navegación. No todos los actos violentos e ilícitos se pueden catalogar como piratería de acuerdo a la regulación internacional actual que cómo se ha analizado continúa representando un reto por su falta de actualización a pesar de las circulares y acuerdos regionales que se verán más adelante.

El mundo contemporáneo ha visto y sigue presenciando verdaderos éxodos humanos, sujetos a la debilidad y falta de garantías en sus trayectos ya de por sí llenos de dificultades. Cuando las personas salen de su medio natural en la tierra y se aventuran a las aguas marinas como única opción, incrementan así el riesgo de perder la vida ya que son necesarias un mínimo de habilidades técnicas y de supervivencia para poder llegar a destino además de artefactos flotantes que lo permitan.

En ese trayecto marítimo hay que superar en algunos casos a los depredadores naturales y otras fuerzas de la naturaleza que podrían poner fin al viaje. La oportunidad de conseguir alimentos y agua (si no se llevaron en el embarque) es prácticamente nula. La situación del ser humano que se enfrenta a este escenario es más que alarmante y extrema. Infligir sufrimiento, aprovecharse de esa desesperación, robar, violar sexualmente, asesinar, secuestrar, esclavizar (entre otras aberraciones) a personas que se encuentran en este trance se considera piratería si ocurre en aguas internacionales o en la ZEE y puede ser perseguida universalmente como se ha estudiado precedentemente. Parecería injusto no catalogar esas mismas acciones de piráticas por encontrarse en otro espacio marítimo, este es un reto al que el Derecho Internacional Público continúa sin responder adecuadamente.

En la era actual los éxodos humanos por mar y que centran este análisis han ocurrido en el Sudeste Asiático; continúan pasando en el cuerno de África y sorprendentemente en el Mediterráneo³⁷². En el continente Americano sería una especulación debido a la falta de pruebas (o censura de las mismas), pero no es descartable su ocurrencia debido a las condiciones que se prestan para piratear contra los migrantes. El fenómeno de la migración irregular existe en casi todos los lugares del mundo y la comunidad internacional tiene la obligación de coordinarse y actuar para evitar las pérdidas de vidas humanas en el mar especialmente cuando se trata de movimientos masivos.

³⁷² Puede parecer una sorpresa que pase en mares europeos a estas alturas de la civilización, pero hay hechos probados que sustentan esta afirmación y que se verán en el desarrollo de este escrito.

El resurgimiento de la piratería a gran escala hizo saltar las alarmas desde finales de los años 60 hasta inicios de los 90. Tuvo entre sus causas la falta de un control efectivo sobre las áreas marítimas de la zona en cuestión, la falta de oportunidades económicas y sociales. En la escalada pirata de ese período los conflictos internos en el Sudeste Asiático acaparaban mayor atención de las autoridades, el equipamiento técnico necesario para luchar contra la piratería era costoso e insuficiente y la crisis de los refugiados ya había empezado. En agosto de 1962 se conformó la Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático (*Association of Southeast Asian Nations* –ASEAN- por sus siglas en inglés)³⁷³. Intentaban conseguir la estabilidad necesaria en la Región mediante la cooperación y sobretodo apelando a tener unas relaciones pacíficas.

Las convenciones de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y el alta mar regían en el Sudeste Asiático, sin quedar exentas de controversia ya que Indonesia (que aún mantiene en vigor dichos convenios) generó varias posturas de reservas en lo relativo a sus límites y extensión marítimos³⁷⁴ al indicar que su regulación interna determinaba el alcance de estos territorios de mar y no los instrumentos internacionales. Tailandia, Holanda, Alemania y Japón rechazaron esa reserva.

Actualmente de los fundadores de la ASEAN solo Indonesia y Camboya no han ratificado la CONVEMAR³⁷⁵. La incidencia de esta convención en sus inicios provocó reclamaciones y disputas marítimas entre los Estados ribereños del Sudeste Asiático, algunos continúan dirimiéndose o han sido fallados en el Tribunal Internacional de la

³⁷³ Fundada el 8 de agosto de 1967, el texto íntegro del acuerdo firmado en Bangkok se encuentra disponible en <http://agreement.asean.org/media/download/20140117154159.pdf> [Última visita 23/5/2017]. [Última visita 20/3/2017]

³⁷⁴ Indonesia en su reserva a la firma del Convenio de Ginebra en cuestión y que le rige desde el 10 de agosto de 1960 indicaba que en cuanto a delimitación de su territorio marítimo se aplicaría una Ley interna *Government Regulation in Lieu of an Act No. 4 del año 1960 (State Gazette 1960, No. 22)*

³⁷⁵ Estado de ratificaciones de la CONVEMAR a 3 de febrero de 2017 y en orden cronológico de los Estados fundadores de la ASEAN: Filipinas (8 de mayo de 1984), Vietnam (25 de julio de 1994), Singapur (17 de noviembre de 1994), Malasia (14 de octubre de 1996) y Tailandia (15 de mayo de 2011); disponible en la web de la División para los asuntos Oceánicos y el Derecho del Mar de las Naciones Unidas, http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm [Última visita 30/7/2018].

Haya, El Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar (ITLOS) y la Corte Permanente de Arbitraje³⁷⁶.

El 15 de mayo de 1975 los miembros de la ASEAN firmaron un acuerdo para la búsqueda, salvamento y rescate de buques en peligro y sus supervivientes³⁷⁷, para ese año la zona estaba sumida en una crisis humanitaria debido al éxodo de los refugiados vietnamitas hacia otros Estados del Sudeste Asiático, por lo que el convenio se entiende como una respuesta a esa situación y poder dar una respuesta coordinada al reto que se presentaba en el mar, además de las intervenciones de la ACNUR y la comunidad internacional que se analizarán más adelante. Cabe recordar que el convenio SAR³⁷⁸ adoptado en abril de 1979 no entró en vigor hasta el 22 de junio de 1985.

La segunda ola de piratería, posterior y en otra zona geográfica: El Cuerno de África, sobrevino debido a la gran crisis humanitaria e institucional que ha debilitado a Somalia, especialmente desde 1991. Producto de esas crisis propia de un Estado frágil, la pesca ilegal acampó en sus aguas perjudicando gravemente a los pescadores locales. Los actos piráticos localizados cerca de las costas de este país africano llegaron a tal punto de organización y efectividad que la comunidad internacional se vio obligada a reaccionar a la brevedad posible fundamentalmente porque una de las principales rutas del petróleo mundial estaba siendo afectada³⁷⁹ y no por causa de los incesantes ataques a buques con ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos que se dirigían a Somalia y

³⁷⁶ ICJ, «Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia), *Judgment, I. C. J. Reports 2002*, p. 625 Disponible en <http://www.icj-cij.org/docket/files/102/7714.pdf> [Última visita: 20/2/2016].; ICJ «Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge» (Malaysia/Singapore), *Judgment, I.C.J. Reports 2008*, p. 12, Disponible en <http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14492.pdf> [Última visita: 20/2/2016].; Permanent Court of Arbitration, «The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)», *Case N° 2013-19, Award of 12 July 2016*; disponible en <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086> [Última visita: 20/2/2016].; ITLOS «Land Reclamation in and around the Straits of Johor», *Malaysia v. Singapore*, Order of 10 September 2003, Reports 2003, p. 4, disponible en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_12/12_order_100903_en.pdf [Última visita: 20/2/2016].

³⁷⁷ *Agreement for the Facilitation of Search for Ships in Distress and Rescue of Survivors of Ship Accidents*; disponible en <http://agreement.asean.org/media/download/20140119164542.pdf> Actualmente no se encuentra en vigor debido a la adopción del convenio SAR rige la materia; [Última visita 20/6/2017].

³⁷⁸ Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, -SAR- *International Convention on Maritime Search and Rescued*.

³⁷⁹ Entre el 12,5% y el 20% del tráfico marítimo mundial pasan necesariamente por el Golfo de Adén; *The Maritime Security Centre – Horn of Africa* <http://www.mschoa.org/on-shore/about-us>

Etiopía, países que continúan sumidos en una grave crisis de hambruna, o bien por a las muertes de quienes intentaban cruzar el Golfo de Adén para llegar a Yemen, más del 90% de alimentos y ayuda humanitaria llega por la vía marítima a Somalia³⁸⁰.

La piratería *per se* del Cuerno de África atacaba mayoritariamente a los buques que pasaban por esta zona, secuestraban a sus tripulaciones y cobraban altos rescates por lo que los refugiados y solicitantes de asilo que se arriesgaban pasando el Golfo de Adén hacia Yemen no fueron de su especial interés aunque no por ello dejaban pasar oportunidades como se verá en breve. Posterior a la vigilancia y lucha contra la piratería que se instauró en la zona (por parte de la comunidad internacional) la piratería organizada se diversificó hacia el contrabando y tráfico de personas, replicando su organización financiera y de coordinación de fuerzas en estos ilícitos internacionales. En 1992 la hambruna se apoderó de Somalia, los conflictos y guerras entre clanes no daban tregua a la población civil. Las misiones de la ONU se hicieron presentes en 1992, primero con UNOSOM para poder paliar la hambruna declarada.

En el continente Americano parte de los flujos migratorios clandestinos se efectúan por mar, especialmente para llegar a los Estados Unidos de América como última frontera. Los controles en tierra se han endurecido para el último tramo antes de alcanzar el objetivo y ya en México empieza a ser tendencia realizar trayecto final por mar³⁸¹. Lamentablemente no hay suficientes registros o testimonios documentados en los que se recoja si ha existido algún ataque tipo pirata a los botes de inmigrantes. Especular sobre esta posible realidad sería arriesgado pero las condiciones necesarias estarían dadas para la ocurrencia de estos actos.

³⁸⁰ UN News Centre, «Pirate attacks could ramp up hunger in Africa, warns UN agency» 16 de abril de 2009; disponible en <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=30492&Cr=piracy&Cr1=>

³⁸¹ NBC News, «Migrants turn to sea to enter U.S. illegally», 26 de agosto 2010. Disponible en http://www.nbcnews.com/id/38868544/ns/us_news-immigration_a_nation_divided/t/migrants-turn-sea-enter-us-illegally/ [Última visita 3/10/2016]; CNN, «Coast Guard fights on different front line in the immigration crisis» 30 de octubre de 2014. Disponible en <http://edition.cnn.com/2014/10/30/world/uscg-embed-migrants-at-sea/> [Última visita 11/10/2016].

En los países de la Unión Europea puede decirse que existe mayor libertad de prensa, instituciones públicas, un mayor número de organizaciones no gubernamentales y voluntarios que abogan y trabajan por los derechos de las personas que llegan a sus costas (sin que esto se traduzca en un delito o crimen) por lo tanto pueden obtener más información en los desembarcos o campamentos habilitados y hacerla pública. La Organización Internacional para las Migraciones (OIM) ha referido que « [...] los reportes procedentes del norte de África y del Cuerno de África, dos corredores migratorios en donde la recopilación de datos tiende a ser más lenta que en otras regiones»³⁸² así que la documentación de episodios más específicos o “especializados” como posibles ataques piratas implican un reto mayor.

1. El coste humano ocasionado por la piratería en los éxodos por la vía marítima

En la antigüedad el ataque al pasaje era más que habitual en el mar, tan común que en las cofradías de pescadores de la costa catalana (por ejemplo) tenían una especie de fondo común para disponer a la brevedad posible de los medios económicos necesarios en el pago del rescate de uno de sus miembros si era secuestrado por piratas «Si algún cofrade caía en pobreza, o era capturado por piratas, la cofradía debía socorrerlo, ocupándose de su sustento o de su rescate, para lo cual se emplearían los fondos de la misma o aquellas derramas distribuidas entre sus miembros que fuesen acordadas por la mayor parte de los mismos»³⁸³.

Gracias a la organización de los Estados y vigilancia de sus costas la seguridad de la navegación mejoró considerablemente, la tecnología y avances en la industria marítima continuaban permitiendo la creación de rutas comerciales debido al incremento de la seguridad y a la persecución en tierra de actividades delictivas que pudieran escenificarse en el mar, evitando así la formación de grupos piratas al restringir la movilidad que necesita este tipo penal.

³⁸² OIM en sus actualizaciones de noticias; disponible en <http://www.iom.int/es/news/se-contabilizan-43000-llegadas-y-1089-muertes-en-el-mediterraneo-en-el-2017> [Última visita 3/1/2018].

³⁸³ GONZÁLEZ ARCE, José Damián, «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón (siglos XIII-XV)», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, H.a Medieval, t. 21, 2008, págs. 285-310; p. 22.

No obstante, la actividad pirática registrada no ha dejado de existir, solo fue bajando su volumen en la proporción del aumento de la seguridad y oportunidades económicas para las poblaciones costeras. En 1923 la piratería era un problema común en los puertos y canales de Estados Unidos³⁸⁴, se demostraba en un estudio hecho por el gobierno norteamericano para determinar la seguridad y vida de los niños de los botes (*canal boat children*) en el que además se concluyó que en los canales objeto de estudio vivían 354 niños, pasando mucho tiempo lejos de la orilla y que además debían enfrentarse al peligro de la piratería como consecuencia de vivir en los barcos en los que sus padres eran capitanes³⁸⁵, mediante un acuerdo con sus compañías navieras las familias del capitán vivían a bordo precisamente para vigilar y controlar que la carga ni el barco fuesen robados o dañados. En el año 1975 el triunfo de gobiernos comunistas en las antiguas colonias francesas de Camboya, Vietnam y Laos originó un éxodo de más de tres millones de personas³⁸⁶ en el Sudeste Asiático, pero desde 1973 la crisis armada ya recaía sobre los habitantes de la zona en cuestión lo que ayudó a la consolidación de esos regímenes comunistas³⁸⁷.

Los desplazamientos humanos que se originaron a partir del 1975 fueron de los mayores conocidos después de las dos guerras mundiales y se « [...] exacerbaba por las rivalidades entre Estados Unidos de América, la Unión Soviética y China [...] »³⁸⁸. Una cantidad considerable de personas utilizaron la vía marítima como ruta para encontrar refugio en otros Estados.

El Sudeste asiático se caracteriza por la gran cantidad de islas, islotes, cayos como se pudo apreciar en el anterior mapa. Algunos de ellos no están bajo la vigilancia efectiva

³⁸⁴ SPRINGER, Ethel, «Canal-boat children», *Monthly Labor Review*, Vol. 16, número 2, Washington, febrero de 1923, p. 20.

³⁸⁵ SPRINGER, Ethel, «Canal-boat...», p. 1.

³⁸⁶ UNHCR, «The State of The World's Refugees 2000 - Chapter 4», p.79; disponible en <http://www.unhcr.org/3ebf9bad0.pdf>, [Última visita: 14/9/2017].

³⁸⁷ Intervenían en el conflicto « [...] tropas estadounidenses y sur vietnamitas con las guerrillas comunistas de Vietnam del Norte (Viet Minh) y Vietnam del Sur (Viet Cong). Dicho conflicto provocó una intervención directa o encubierta de cuatro de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas» en URGELL, Jordi «Guerra y paz en el sudeste asiático», *Papeles*, número 97, 2007 p. 127; disponible en <http://escolapau.uab.es/img/programas/alerta/articulos/07articulo056.pdf> [Última visita: 10/7/2016].

³⁸⁸ UNHCR, «The State of The World's Refugees 2000 - Chapter 4», disponible en <http://www.unhcr.org/3ebf9bad0.pdf>, p.79. [Última visita 20/10/2018]

de un Estado aunque sí forman parte de su dominio marítimo. En el capítulo sobre historia se explicaba que estas condiciones geográficas y socioeconómicas permitían el desarrollo de una piratería cada vez más incontrolable³⁸⁹ haciendo previsible que ante una situación de gran flujo de embarcaciones y sin un control efectivo policial los ataques estaban asegurados.

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.

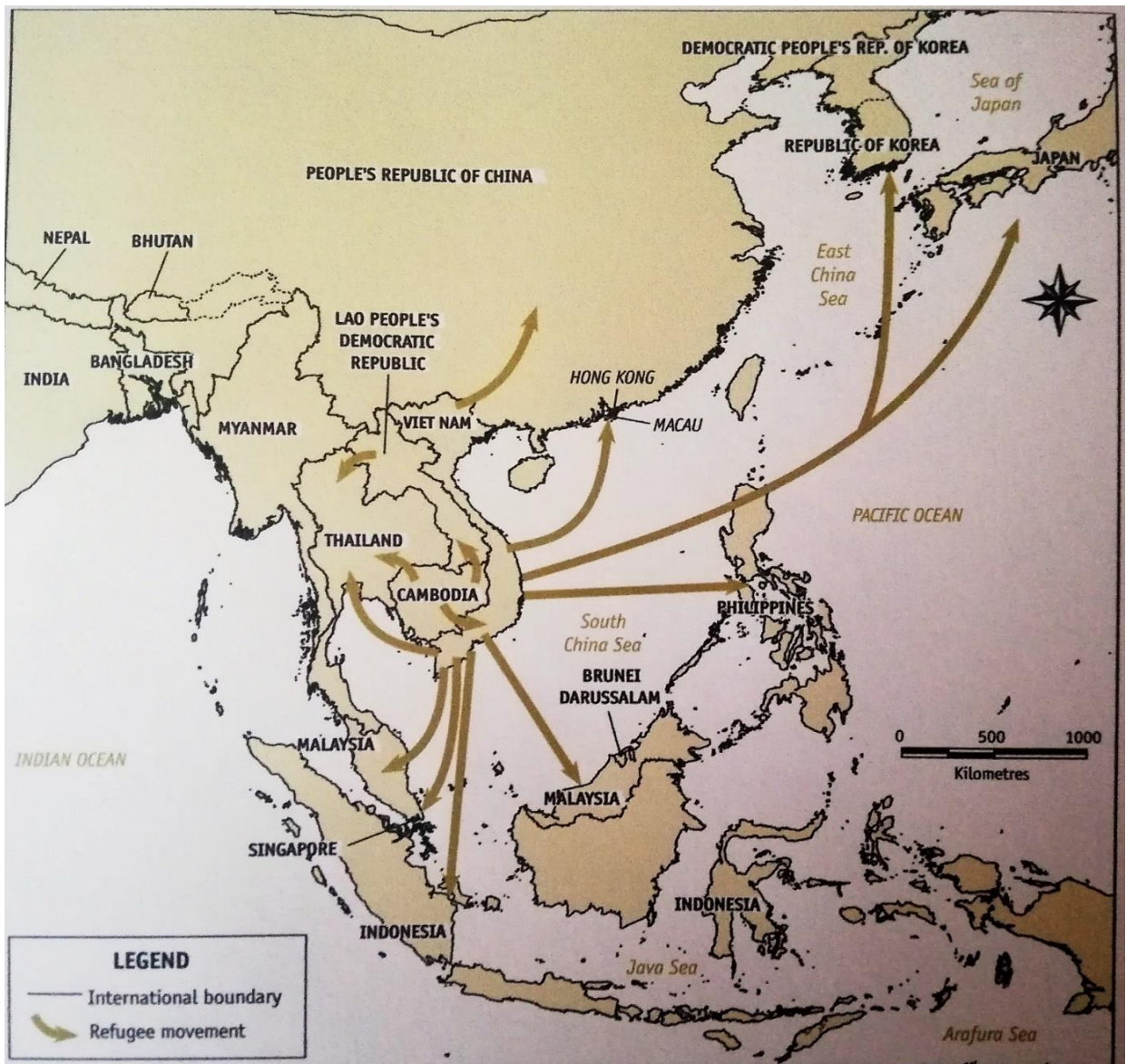


Gráfico 1. Mapa del flujo migratorio desde Indochina

³⁸⁹ Ver capítulo I.

Gráfico 1. Mapa del flujo migratorio desde Indochina³⁹⁰

La historia se repitió en la Edad Contemporánea a finales de los años setenta y toda la década de los ochentas sobre aquellos que escapaban del conflicto y las persecuciones en Vietnam. Sufrieron una cruel piratería en aguas del sudeste asiático, especialmente en el Golfo de Tailandia³⁹¹ ya que sus costas y las de Malasia son casi opuestas a las de Vietnam³⁹² y sería la ruta más cercana de escape aunque se convirtió en la más violenta a causa de los ataques piratas provenientes de pescadores tailandeses.

Aquellos que en su momento se dedicaban a la cada vez más precaria pesca artesanal o de pequeña escala se vieron desprotegidos y relegados por sus gobiernos frente a la pesca industrial, ilegal y masiva por parte de buques de otras nacionalidades, con tecnologías que no les permitirían competir y que les hundían cada vez más en la pobreza³⁹³. Los refugiados vietnamitas que se hacían a la mar llevaban consigo artículos de valor así que robarles se convirtió en un rentable negocio para los pescadores que se transformaron en piratas. También quisieron aprovechar la ocasión las bandas organizadas criminales, por una parte fletaban barcos para transportar a todo aquel refugiado que pudiese pagar el pasaje e introducirlos ilegalmente en otros Estados ribereños, llegando a hacer viajes de hasta 2,000 personas por carguero³⁹⁴; y por otra, recibían de los piratas a las personas que serían vendidas para ser esclavizadas sexualmente.

³⁹⁰ *Ibid.*, p.2. Mapa 4.1.

³⁹¹ Definición de la Enciclopedia Británica: «Golfo de Tailandia, antes Golfo de Siam, entrada del Mar de China Meridional que limita con Tailandia (suroeste con norte), Camboya, y Vietnam meridional (noreste). El Golfo de Tailandia es de 300 a 350 millas (500 a 560 km) de ancho y 450 millas (725 km) de largo. Los ríos Chao Phraya y Nakhon Chai Si entran en el golfo cerca de su cabeza. Los puertos principales en Tailandia están situados a lo largo del golfo de Tailandia en Bangkok, Pattani, Songkhla (Singgora), Pak Phanang (puerto para Nakhon Si Thammarat), y Chanthaburi; En Camboya en Réam, Kâmpôt y Kep; Y en Vietnam en Rach Gia. Las aguas poco profundas a lo largo de la costa del golfo proporcionan pesquerías económicamente importantes»; disponible en <https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Thailand> [Última visita 30/1/2017].

³⁹² MUNTARBHORN, Vitit, «Asylum-Seekers at Sea and Piracy in the Gulf of Thailand», *Revue Belge de Droit International / Belgian Review of International Law*, 16.2 de 1981, p. 483.

³⁹³ En McCABE, Robert, «The Development of Modern Counter-piracy Initiatives in Southeast Asia: Vietnamese Boat Refugees and Alternative Incidents 1979-1997», *International Journal of Naval History*, January 2015, disponible en <https://www.ijnhonline.org/the-development-of-modern-counter-piracy-initiatives-in-southeast-asia-vietnamese-boat-refugees-and-alternative-incidents-1979-1997/> [Última visita: 10/1/2018].

³⁹⁴ En el documento de la ACNUR se explica el caso del carguero *Hai Hong* de 1,500 toneladas que en 1978 encalló en el puerto de Klang en Malasia y solicitó permiso para el desembarco de las personas transportadas; en UNHCR, «The State of The...», p. 82. Los gobiernos ribereños solían devolver los botes e impedir el desembarco en su territorio, por ello empezó a ser una práctica encallarlos cerca de la costa para evitar ser devueltos y forzar el rescate (o al menos llegar a tierra).

La falta de una vigilancia adecuada (sin omisiones) y cooperación entre Estados alentaron los ataques piratas sobre los refugiados, se ha especulado que la falta de un control sobre el territorio marítimo fue concebida a propósito para desanimar a los futuros refugiados a utilizar esas rutas de navegación, las devoluciones de los barcos eran incesantes, ejemplo de ello lo reportó la ACNUR al establecer que en el primer semestre de 1979 más de 177,00 vietnamitas llegaron a lugares de desembarque, pero en esa misma proporción eran las devoluciones, en estos meses solo se habían rescatado 47 botes³⁹⁵.

Las bandas criminales y los que actuaban fuera de esas organizaciones ilícitas aprovecharon la oportunidad que les “brindaba” el gobierno Tailandés de no ejercer una efectiva vigilancia en sus costas, una política deliberada y terrible contra los refugiados vietnamitas. El Alto Comisionado de la ACNUR en ese momento Poul Hartling « [...] parecía convencido de que el gobierno tácticamente permitió, o inclusive animó, a cometer piratería como una estrategia deliberada para desalentar a los refugiados de ir a Tailandia»³⁹⁶. Los piratas reforzaron sus ataques y negocios ilegales, existía la sensación de que ya eran demasiados los refugiados llegando a las costas de los Estados que recibían las mayores migraciones y no querían seguir aumentando su capacidad de recepción, en muchos casos ni siquiera autorizaban el desembarco de los rescatados en el mar por buques mercantes.

Hacia finales de 1979 la ACNUR ya contabilizaba en los campamentos de refugiados a más de 62,000 vietnamitas que habían escapado por mar (*boat people*) y el número seguía en aumento, generando hostilidad en los gobiernos y población local³⁹⁷ que se sentían desbordados ante estas llegadas. Entre 1981 y 1982 la llegada de refugiados a Tailandia por la vía marítima se redujo en un 62 por ciento³⁹⁸ una reducción que puede adjudicarse a sus políticas de omisión y laxitud legal y de policía contra los piratas.

³⁹⁵ UNHCR, «The State of The...», p. 87.

³⁹⁶ EKLÖF, Stefan, *Pirates in Paradise*, Nias Press, Malasia, 2006, p. 26.

³⁹⁷ UNHCR, «The State of The...», p. 82.

³⁹⁸ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p.27

En virtud de lo anterior es posible imaginar la cantidad de seres humanos que se encontraban en el mar, en modo de escape y desesperación, sin medios para defenderse y mucho menos podrían esperar que alguien saliese en su rescate hasta la intervención de la ACNUR que coordinó a la comunidad internacional, pero la respuesta internacional se analizará en el siguiente apartado.

Los ataques sobre los barcos fueron incesantes, llegando a registrarse un promedio de tres ataques por cada uno de ellos, situaciones inhumanas en que se arrojaban hombres y niños al mar, otros conseguían saltar para suicidarse³⁹⁹, en los barcos además de robar a los pasajeros, se les maltrataba y violaba para posteriormente desembarcarlos en islas y cayos, un tipo de prisión que continuaba cuando eran vendidos como esclavos, a las mujeres y niñas se les atacaba sexualmente de manera constante, brutal y sistemática⁴⁰⁰ para ser vendidas como esclavas sexuales y en gran parte de los casos condenadas a desaparecer. De acuerdo a reportes del *New York Times* solo en 1981 hubo catorce incidentes documentados de asesinatos masivos en el sudeste asiático, 289 botes atacados (349 según ACNUR), 484 personas asesinadas y 583 víctimas de violaciones sexuales identificadas⁴⁰¹, 228 mujeres fueron secuestradas y 881 personas dadas por fallecidas o desaparecidas⁴⁰².

Los hombres que sobrevivían a los ataques en los barcos eran arrojados al agua en malas condiciones físicas y en mares infestados de tiburones. En varios artículos del periódico El País se mostraron testimonios de estos ataques inhumanos en los que se reportaron hasta doce violaciones sexuales grupales por barco a la deriva, asesinatos, robos y hundimiento provocado de las embarcaciones que transportaban a los huidos de Vietnam⁴⁰³. A la situación violenta que se vivía en el mar del Sudeste Asiático, se sumaba la indiferencia de los Estados ribereños a ejercer un control de policía.

³⁹⁹ The New York Times, «Thai pirates continuing brutal attacks on vietnamese boat people», 11 de enero de 1982, disponible en <http://www.nytimes.com/1982/01/11/world/thai-pirates-continuing-brutal-attacks-on-vietnamese-boat-people.html> [Última visita 23/5/2018], y en el mismo periódico «Thai fishermen again brutalizing Vietnam refugees, survivors say», 2 de mayo de 1988, disponible en <http://www.nytimes.com/1988/05/02/world/thai-fishermen-again-brutalizing-vietnam-refugees-survivors-say.html> [Última visita 23/5/2018].

⁴⁰⁰ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, pp. 18-24.

⁴⁰¹ The New York Times, «Thai pirates continuing brutal attacks...».

⁴⁰² UNHCR, «The State of The...», p. 87.

⁴⁰³ En diferentes artículos del diario El País: «Barcos piratas tailandeses roban y violan a los refugiados vietnamitas», 27 de junio de 1979. Disponible en

La isla de Koh Kra, localizada en el golfo de Siam y perteneciente a Tailandia, es una isla desierta, pequeña (4,8 kilómetros cuadrados) de jungla y rocas⁴⁰⁴ fue convertida en una base pirata. Sirvió como prisión y lugar de torturas contra los refugiados vietnamitas atrapados por los piratas. Cuando el crimen organizado entró en acción esta isla fue un lugar en el que se violaba sexualmente a las niñas y mujeres continuamente para luego ser abducidas con destino a la esclavitud sexual.

La brutalidad de estas violaciones implicaban las actuaciones del crimen organizado, uno de los casos explicados sobre esta terrible época fue un ataque del 30 de enero de 1980 cuando siete mujeres sufrieron las violaciones de 70 piratas provenientes de 13 botes diferentes⁴⁰⁵ con estas vejaciones buscaban destruir la propia autoestima de las mujeres y que cuando fueran vendidas no tratasen de escapar «En este contexto, las violaciones masivas podrían haber formado parte de una deliberada estrategia para instalar sentimientos de vergüenza y culpa en las víctimas, preparándolas así para una explotación sexual comercial»⁴⁰⁶ pero esas acciones violentas en tierra ¿pueden ser consideradas piratería? Viéndolas cómo una extensión del ataque en el mar fuera de la jurisdicción del ribereño sí que podría entenderse también como piratería, sin excluir con esto la punibilidad por los delitos sexuales, trato cruel, inhumano y degradante.

Fue una ola de piratería muy violenta y aberrante, desde el año 1900 se había registrado un decline de la actividad a gran escala, sin dejar de ocurrir casos más puntuales o esporádicos⁴⁰⁷ o bien que hayan sido reportados pues en esa época no se contaba con la facilidad tecnológica u organizativa de hoy en día; no obstante, en el caso de los

http://elpais.com/diario/1979/06/27/internacional/299282404_850215.html [Última visita 10/09/2017]; «17 vietnamitas, muertos en un ataque pirata en aguas de Tailandia», 14 de noviembre 1981. Disponible en http://elpais.com/diario/1981/11/14/internacional/374540403_850215.html [Última visita 10/09/2017]; «Reportaje: Piratas en el sureste asiático», 1 de julio de 1984. Disponible en http://elpais.com/diario/1984/07/01/internacional/457480803_850215.html [Última visita 10/09/2017].

⁴⁰⁴Refugee Camps «Massacres at Sea: "Koh Kra island"», disponible en <http://www.refugeecamps.net/Kohkraitro.html> [Última visita: 14/9/2017].

⁴⁰⁵ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, pp. 23 -24; En las siguientes páginas también se pueden leer diferentes testimonios sobre estos inhumanos ataques: Refugee Camps «Massacres at Sea: "Koh Kra island"», disponible en <http://www.refugeecamps.net/KKStory.html> ; Vietnam Exodus «Forget me not» disponible en <http://www.vietnamexodus.info/vne/forgetmenot/documents/sexslave.htm>

⁴⁰⁶ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 23.

⁴⁰⁷ En McCABE, Robert, «The Development of Modern...».

refugiados vietnamitas y bastantes años después los reportes de ataques piratas mostraban una fracción de lo que ocurría «Hubo una serie de razones para estos mínimos reportes, entre ellos se incluía la pérdida potencial de reputación internacional, el temor a represalias, las costosas investigaciones e impedimentos para llevarlas a cabo, la aceptación cultural y la complicidad gubernamental»⁴⁰⁸. El resurgimiento pirático y brutal del Sudeste Asiático estaba servido y acaparó la atención mundial.

Si bien es cierto que a día de hoy no ha vuelto a existir un éxodo por mar castigado por la piratería como la del Sudeste Asiático, situaciones similares en menor magnitud, pero similares al fin y al cabo, también ocurren en zonas geográficas como el cuerno de África y en el Mediterráneo. La Sequía y la hambruna afectan a más de 10.9 millones de personas en el Cuerno de África de acuerdo al Programa Mundial de Alimentos de la ONU (PMA)⁴⁰⁹ a ello se suman los conflictos armados de la esa región⁴¹⁰ y se obtiene como resultado el desplazamiento de seres humanos huyendo de estas amenazas a sus vidas. Atravesar el Golfo de Adén supone enfrentarse y sobrevivir a los ataques piratas de esa zona.

La tendencia de desplazamiento desde Somalia es dirigirse hacia Yemen que en estos momentos se encuentra sumido en una grave crisis por la guerra y que desde el 2014 se desplazaban en dirección contraria⁴¹¹. En estas travesías el riesgo de perder la vida es más que latente, se ha llegado a disparar contra los botes de refugiados quitando la vida

⁴⁰⁸ Traducción libre de la autora; en McCABE, Robert, «The Development of Modern...».

⁴⁰⁹ Programa Mundial de Alimentos, «Emergencia en el Cuerno de África», disponible en <http://es.wfp.org/content/emergencia-en-el-cuerno-de-%C3%A1frica> [Última visita: 5/10/2018].

⁴¹⁰ Sobre el análisis de los ataques sobre migrantes desde el Cuerno de África debe considerarse que en África hay cerca de 25 conflictos armados activos, siendo el de Somalia uno de los más antiguos. El Cuerno de África está conformado por Eritrea, Etiopía, Somalia y Yibuti. En su versión más amplia (de acuerdo al Ministerio de Asuntos Exteriores de España) también incluiría a Kenia, Sudán, Sudán del Sur y Uganda. Más detalle de los conflictos actuales pueden encontrarse en el siguiente enlace de la ACNUR <https://eacnur.org/blog/conflictos-actuales-africa/> [Última visita: 5/10/2018], y en la página del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación de España <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Africa/Paginas/CuerdoDeAfrica.aspx> [Última visita: 5/10/2018].

⁴¹¹ «Es por ello sorprendente que mientras miles de personas huyen de Yemen al Cuerno de África (unas 87.000 el año pasado), son más las que viajan en dirección contraria: en 2016 se contabilizaron más de 117.000 desplazándose a través del Golfo de Adén y el Mar Rojo hacia esta zona de inseguridad.» en ACNUR «La inseguridad en Yemen amenaza a los refugiados e inmigrantes que llegan al país» 7 de febrero de 2017, <http://www.acnur.es/noticias/notas-de-prensa/2739-la-inseguridad-en-yemen-amenaza-a-los-refugiados-e-inmigrantes-que-llegan-al-pais> [Última visita: 13/2/2018].

a dos personas en dicho incidente⁴¹². Los traficantes de personas en la ruta de Somalia hacia Yemen cometen atrocidades contra las personas que hacen esa ruta migratoria marítima. Médicos Sin Fronteras reportó un caso en el cuál más de ciento cincuenta migrantes fueron arrojados a un mar infestado por tiburones antes de alcanzar la costa yemení⁴¹³.

Una situación para añadir a la ya difícil travesía de los refugiados que buscan atravesar el Golfo de Adén es la de servir de escudos humanos para los piratas somalíes, y repitiendo actuaciones como la del Sudeste asiático: atacando para robar a los botes de refugiados, algunos han podido sobrevivir para contar la historia indicando que los traficantes de personas llegaban a acuerdos con los piratas en orden de salvar la vida y que se les permitiera continuar la navegación⁴¹⁴.

También se ha dado el caso de traficantes que han sido piratas al mismo tiempo (piratería oportunista) tal es el caso sufrido por la tripulación del buque quimiquero *MV Pramoni* con bandera de Singapur en enero del año 2010. Dicho barco fue tomado por traficantes de personas que regresaban hacia Somalia desde Yemen después de haber hecho la ruta clandestina con migrantes; cuando vieron la oportunidad de *otro negocio* y no dudaron en aprovecharla⁴¹⁵.

⁴¹² BBC News online, artículo «Yemen fired on refugees, says UN», 14 de diciembre de 2006, disponible en <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6179705.stm> [Última visita 9/8/2019].

⁴¹³ KEATH, Lee and AL-HAJ, Ahmed «150 migrants thrown in shark-infested waters», *WELT*, 11 de octubre de 2008, disponible en <https://www.welt.de/english-news/article2562661/150-migrants-thrown-in-shark-infested-waters.html> [Última visita: 10/1/2018].

⁴¹⁴ NEWS24, «Pirates prey on refugees», 12 de junio de 2009, disponible en <http://www.news24.com/World/News/Pirates-prey-on-refugees-20090612>

⁴¹⁵ BLOOMBERG BUSSINES WEEK, «Inside the Deadly Pirate Corridor Where Migrants Escape to Europe», SCOTT MOORE, Michael, 21 de febrero de 2017, disponible en <https://www.bloomberg.com/news/features/2017-02-21/inside-the-deadly-pirate-corridor-where-migrants-escape-to-europe> [Última visita 11/10/2020]; WORLD BANK, «Pirate Trails. Tracing the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa» Washington D.C., 2013, p.66; disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/408451468010486316/Pirate-trails-tracking-the-illicit-financial-flows-from-pirate-activities-off-the-Horn-of-Africa#> [Última visita: 20/12/2020].

En febrero del mismo año los tripulantes eran liberados después que los piratas recibieran el pago del rescate⁴¹⁶. La fuerte presión internacional para luchar contra la piratería en el Golfo de Adén ha reprimido en gran escala los ataques piratas contra buques de carga, pero poca información se publica respecto a los posibles ataques contra los grandes flujos de migrantes que atraviesan el Cuerno de África, considerando que desde esta zona llegaron por bote a Europa 14.981 en 2011; 11.896 en 2012; 42.273 en 2013; 179.179 en 2014; 994.951 en 2015 y 21.086 en 2016⁴¹⁷. No obstante existen indicios de que la piratería marítima al verse sofocada por las acciones navales ha redirigido su logística y esfuerzos hacia el tráfico de personas, especialmente como patrocinadores financieros, tanto para obtener beneficios económicos como para aprovecharse del tráfico humano, específicamente compran niñas y mujeres para tenerlas como esclavas sexuales⁴¹⁸ y esto debe asociarse a la piratería absolutamente, haciendo más relevante esclarecer la legislación internacional contenida en la CONVEMAR sobre la facilitación de la piratería desde tierra y otros medios para su represión dentro de la esfera de la jurisdicción universal.

En cuanto a posibles actos de violencia marítima contra migrantes en barcos por el Mediterráneo son necesarios más datos, no obstante los reportes de la prensa y de *Human Rights Watch* (HRW) están sacando a la luz pública los actos de violencia contra los *boat people* que se dirigen hacia Europa. El 22 de octubre de 2015 HRW hizo pública su investigación sobre los preocupantes hechos ocurridos en el Egeo en donde botes de migrantes eran detenidos y atacados por hombres armados enmascarados⁴¹⁹ que se movilizaban en barcos de mayor velocidad; la denuncia pública recoge el testimonio de 9 testigos, de diferentes embarcaciones que fueron interceptados y atacados por estos

⁴¹⁶ La tripulación se componía de 17 indonesios, 5 chinos, un vietnamita y un nigeriano. Información disponible en REUTERS, «Singapore-flagged chemical tanker freed, ransom paid» 26 de febrero de 2010, <http://www.reuters.com/article/ozatp-somalia-piracy-idAFJOE61P0GG20100226> [Última visita 10/09/2017].

⁴¹⁷ Quienes provienen del Cuerno de África representan una parte sustancial de las llegadas de migrantes a Europa (siendo una proporción de difícil cálculo) pero con datos disponibles indicando que significan el 10% de las muertes en el viaje hacia Europa; en Global Initiative against Transnational Organized Crime, «Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe» mayo de 2017, p. 2; disponible en <http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/global-initiative-human-smuggling-from-the-horn-of-africa-may-2017-web.pdf>. [Última visita: 9/8/2019].

⁴¹⁸ WORLD BANK, «Pirate Trails: Tracking the Illicit...» pp. 66-67. Casos detallados sobre la esclavitud sexual de niñas y mujeres en la página 86 de este documento.

⁴¹⁹ Human Rights Watch «Greece: Attacks on Boats Risk Migrant Lives» 22 de octubre de 2015, disponible en <https://www.hrw.org/news/2015/10/22/greece-attacks-boats-risk-migrant-lives> [Última visita: 14/9/2020].

grupos criminales. En el reporte se indica cómo los hombres enmascarados usaban la violencia si lo consideraban necesario, inhabilitaban las embarcaciones robando los motores o dañándolos, haciendo agujeros para que se perdiera el combustible o dañando los botes inflables para que se hundieran, en algunos casos los botes fueron arrastrados hasta las aguas de Turquía y dejados allí⁴²⁰. ACNUR también ha reportado incidentes de este tipo, el último testimonio publicado indicaba que «Los supervivientes que desembarcaron en Salerno el pasado sábado contaron al personal de ACNUR que su barco fue abordado por criminales que les robaron todas sus pertenencias, se llevaron el motor y dispararon al aire en varias ocasiones. Afortunadamente, nadie resultó herido en el transcurso de este incidente.»⁴²¹ Este tipo de ataques debería contar con mayor investigación y recopilación de datos (saber si ocurre en alta mar o en aguas territoriales) de esta forma se podrían prevenir, reprimir y exigir las responsabilidades a los ribereños sobre el cumplimiento de un control efectivo sobre sus dominios marítimos implicados.

Regresando a la definición de piratería, pueden encontrarse en estas acciones los elementos que la constituyen, salvo la determinación del lugar dónde han ocurrido los hechos criminales: en alta mar o en territorio griego. En el primer caso quedaría configurada la piratería y sería de esperar que tuviese la represión requerida por el Derecho Internacional. En el segundo caso, de haber ocurrido en territorio griego no se habría cumplido con la sacrosanta obligación de rescate, sino que además la violencia cometida y el intento de asesinato serían evidentes y también tendrían que ser perseguidos ya que dejar a un bote a la deriva y a su suerte después de haberlo inhabilitado para llegar a tierra o a un lugar seguro es intentar terminar con la vida de sus pasajeros.

La cuestión de hombres armados y enmascarados también ocurre en Suecia, un grupo de *vigilantes* con botes rápidos, armamento y uniformes patrullan la frontera entre Suecia y

⁴²⁰ Human Rights Watch «Greece: Attacks on Boats...» <https://www.hrw.org/news/2015/10/22/greece-attacks-boats-risk-migrant-lives> [Última visita: 14/9/2020]; En un reportaje de la agencia de noticias CBS filmaron uno de estos ataques, seguían a un bote de migrantes y se puede apreciar el ataque (que posiblemente pudo ser peor de no haber cámaras). Disponible en CBS NEWS, «Boats from Greece confront refugees at sea with guns» 8 de septiembre de 2015, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=7wo0pY63Om8> [Última visita 11/10/2020].

⁴²¹ ACNUR «Actualización sobre las operaciones de rescate en el Mediterráneo central», Ginebra, 30 de mayo de 2017; disponible en <http://acnur.es/noticias/notas-de-prensa/2845-actualizacion-sobre-las-operaciones-de-rescate-en-el-mediterraneo-central> [Última visita: 9/8/2019].

Dinamarca, en el estrecho de Oresund, para controlar que no entren migrantes por barco a su territorio. Una tendencia muy preocupante y peligrosa, atizada (en el caso de estos vigilantes por el nacionalismo extremo)⁴²² por el rechazo a los posibles solicitantes de asilo, migrantes económicos y refugiados.

2. ¿Cómo respondió la comunidad internacional ante el reto de la piratería contra los migrantes en barco «*the boat people*»?

Las cifras de vidas perdidas, asesinatos, desapariciones y la brutalidad incesante de los piratas en el Sudeste Asiático en contra de los refugiados vietnamitas obligó a la comunidad internacional a tomar medidas contundentes para frenar la barbarie. La ACNUR fue la principal promotora de estas acciones, ya se encontraban en terreno desde el inicio de las migraciones masivas buscando aliviar y ayudar con todos los medios posibles a los navegantes vietnamitas. No fueron los únicos, Médicos sin Fronteras (MSF) también estuvieron presentes en esta encrucijada.

El cuerpo jurídico de esa época⁴²³ sí reprimía y perseguía a la piratería a través de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958. Los Estados ribereños del Sudeste Asiático que la ratificaron fueron Camboya y Malasia en 1960; Indonesia en 1961 y Tailandia en 1968, habiendo declarado los anteriores Estados mares territoriales de 12 millas náuticas. Es decir, que de acuerdo a sus obligaciones internacionales debían perseguir y reprimir la piratería marítima. Los Estados Miembros de la ASEAN se vieron desbordados con la crisis de migrantes en el mar, dentro de sus posibilidades cooperaron entre ellos y respondieron a las solicitudes de la ACNUR para las labores de reasentamiento temporal y permanente de los considerados refugiados indochinos. Los que recibieron más flujo migratorio en un principio fueron Tailandia y Malasia. A pesar de la *forzada colaboración* reclamaban a Vietnam que pusiera de su parte en la solución

⁴²² DAILY MAIL, «EXCLUSIVE – 'We must take our country back': On patrol with Nationell Framtid, the PIRATE migrant hunters who patrol the North Sea in a SPEEDBOAT to stop refugees getting into Sweden through the 'back door'» ANDERSSON, Ulf, 1 de abril de 2016; disponible en <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3516388/EXCLUSIVE-country-patrol-Nationell-Framtid-PIRATE-migrant-hunters-patrol-North-Sea-SPEEDBOAT-stop-refugees-getting-Sweden-door.html> [Última visita 11/10/2020].

⁴²³ Previo a la CONVEMAR, que era un borrador de convención en ese momento y que se estaba discutiendo, a pesar de haber calcado la definición de piratería (sin modificaciones) de la Convención de Ginebra de 1958.

de esta crisis ya que era la fuente de esta, a la vez que solicitaban a la comunidad internacional mayor colaboración y apoyo para zanjar este asunto a la brevedad posible⁴²⁴.

No obstante, gran parte de esos actos violentos ocurrieron tanto en alta mar como en la jurisdicción tailandesa que en ese momento no contemplaba el término *piratería* en su Código Penal de 1956 y que llevó a cabo juicios a presuntos piratas amparándose en otros tipos penales como por ejemplo el de introducir inmigrantes de forma ilegal a Tailandia (entiéndase, a los secuestrados en un acto pirático), robo en grupo, violación sexual o asesinato⁴²⁵.

Una de las grandes dificultades en los juicios fue determinar el lugar de comisión o de primer encuentro que desencadenaban otras actuaciones violentas. Los juzgados fueron pragmáticos con las soluciones a su alcance y buscaron establecer los nexos necesarios para ganar la competencia jurisdiccional; si los actos piráticos fueron cometidos en alta mar pero desde un barco tailandés, la jurisdicción se aseguraba ya que su ley aplica a los barcos con su bandera o registrados en el país⁴²⁶. En marzo de 1981 el gobierno tailandés aprobó un plan de seis puntos para mejorar su lucha contra la piratería en el Golfo de Tailandia (preocupados además por el detrimento de su imagen a nivel internacional). En dicho plan se establecía la cooperación entre la policía y la fuerza naval que trabajarían unidas para perseguir la piratería; también se establecía la colaboración con otras agencias y asociaciones de pescadores para rastrear y prevenir la piratería; el gobierno a su vez indicaba que buscaría la asistencia de la ACNUR en estas acciones⁴²⁷. Los Estados Unidos de América y la fuerza naval de Tailandia ya adelantaban un programa de cooperación y vigilancia subvencionado por el primero durante seis meses (hasta agosto

⁴²⁴ Comunicados de prensa de la ASEAN sobre la crisis de los refugiados Indochinos: Joint Press Statement The Special ASEAN Foreign Ministers Meeting On Indochinese Refugees Bangkok, 13 January 1979, http://asean.org/?static_post=joint-press-statement-the-special-asean-foreign-ministers-meeting-on-indochinese-refugees-bangkok-13-january-1979 [Última visita: 9/8/2019]. ; Joint Communique Of The Twelfth ASEAN Ministerial Meeting Bali, 28-30 June 1979, http://asean.org/?static_post=joint-communicue-of-the-twelfth-asean-ministerial-meeting-bali-28-30-june-1979 [Última visita: 9/8/2019]; Joint Communique Of The Twentieth ASEAN Ministerial Meeting Singapore, 15-16 June 1987 http://asean.org/?static_post=joint-communicue-of-the-twentieth-asean-ministerial-meeting-singapore-15-16-june-1987 [Última visita: 9/8/2019]; Joint Press Statement ASEAN Foreign Ministers Meeting Bandar Seri Begawan, 21 January 1989 http://asean.org/?static_post=joint-press-statement-asean-foreign-ministers-meeting-bandar-seri-begawan-21-january-1989 [Última visita: 9/8/2019].

⁴²⁵ MUNTARBHORN, Vitit, «Asylum-Seekers at Sea and Piracy in the Gulf of Thailand», *Revue Belge de Droit International / Belgian Review of International Law*, 16.2 de 1981, p. 490.

⁴²⁶ *Ibid.*, p. 494.

⁴²⁷ *Ibid.*, p. 500.

de 1981) con fondos por valor de 2 millones de dólares americanos que fueron insuficientes⁴²⁸ y no llegaron a cumplir el año de misión.

El primer programa oficial de las Naciones Unidas para reprimir la piratería marítima fue puesto en marcha por la ACNUR en junio de 1982 con un presupuesto inicial de 3.6 millones de dólares provenientes de 12 países⁴²⁹ y finalizó en diciembre de 1991 cuando consideró que las instituciones locales podían hacer frente por sí mismos a lo que quedaba de la piratería, ya que desde mediados de 1990 no hubo más reportes de ataques sobre botes vietnamitas⁴³⁰. El programa inició sus actividades con vigilancia por aire y por mar buscando así reducir la cantidad de ataques sobre los migrantes vietnamitas; en esta primera etapa hubo un esfuerzo coordinado con las fuerzas navales de Tailandia.

A partir de 1984 dicho programa también dirigió esfuerzos a operaciones en tierra para cercar a los piratas que operaban desde allí. Asimismo parte de los fondos fueron destinados a la lucha contra la impunidad, es decir, poniendo todos los medios posibles para que se llevasen a cabo los juicios contra los presuntos piratas. Esto implicaba el traslado de los testigos, el acompañarlos en una primera fase para que denunciaran y luego para que pudiesen trasladarse a dar su testimonio, facilitar intérpretes⁴³¹, entre otras actividades relacionadas con el proceso judicial. Por su parte las fuerzas navales y de policía de Tailandia iniciaron acciones de inteligencia así como un registro de todos los barcos de pescadores con el fin de monitorizarlos y facilitar su identificación en los procesos judiciales; en la isla de Koh Kra se instaló un puesto de vigilancia para prevenir el uso de esa locación como base pirata⁴³².

Pero ¿Cuál es la situación jurídica internacional de Somalia respecto al derecho del mar y la piratería? Somalia no fue parte de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958 porque hasta 1960 no se convirtió en un Estado independiente⁴³³. Ha ratificado la

⁴²⁸ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 28.

⁴²⁹ *Anti-piracy program UNHCR*, «The State of The...», p. 87.

⁴³⁰ *Id.*

⁴³¹ *Id.*

⁴³² EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 28; MUNTARBHORN, Vitit, «Asylum-Seekers at Sea...», p. 501.

⁴³³ Fue un protectorado británico y una colonia italiana hasta ese año.

CONVEMAR desde el 24 de julio de 1989, mediante decreto número 14 del 9 de febrero del mismo año⁴³⁴. En 1960 se convierte en Estado Miembro de la ONU y en 1963 de la Unión Africana (UA).

Estas membresías han sido un soporte para Somalia dentro de la fragilidad institucional que ha sufrido desde 1991 cuando los clanes derrocaron al general Siad Barre (que se había hecho con el poder en 1969 tras un golpe de estado). Jurídicamente el país tiene la obligación internacional de reprimir la piratería pero no cuenta con los medios necesarios hoy en día para ello. Debido a esta situación la comunidad internacional se movilizó más que rápido para reprimir la actividad pirática en el Cuerno de África y que no afectase al comercio que transitaba por esa zona; en cuanto a los ataques piratas sobre los migrantes por mar poco puede controlar un Estado frágil como lo es Somalia⁴³⁵. En el enfoque internacional que se da a la situación de las migraciones mixtas por mar habría que buscar más apoyo en el Derecho Internacional del Mar como primario y no secundario.

En el caso del Sudeste Asiático la comunidad internacional trabajó a partir del principio de protección internacional⁴³⁶ del ser humano, por lo tanto la devolución (*refoulement*) y la piratería marítima atentaban contra dicho principio. La violencia marítima contra las oleadas de vietnamitas en el mar huyendo de su país atentaba contra la seguridad personal, contra los derechos individuales. Por ello la ACNUR tuvo una preponderancia en la toma de decisiones y coordinación de ayuda y protección de las migraciones mixtas, con un más que loable, incansable y heroico esfuerzo en salvar vidas y reubicar a los desembarcados; a la vez que la organización luchaba por conseguir el control y cese de los ataques violentos sobre estos navegantes, con los medios posibles y buscando facilitar el futuro desarrollo de la regulación sobre refugiados⁴³⁷. Los Estados de la zona en cuestión no han ratificado a día de hoy la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 ni su Protocolo de 1967, por lo que no se sintieron

⁴³⁴Disponible en http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/som_1989_decree14.pdf [Última visita 2/2/2020].

⁴³⁵ El análisis de Somalia será ampliado en las siguientes secciones y capítulos.

⁴³⁶ UN General Assembly, «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees», *Thirty-fifth Session, Supplement* No.12A (A/35/12/Add.1), 16 de octubre de 1980, párrafos 30 a 48.

⁴³⁷ UN General Assembly, «Addendum...» No.12A (A/35/12/Add.1), par. 43.

compelidos a su cumplimiento. Solo Filipinas (1981), Camboya (1992), Japón (1981 y Protocolo en 1982) y China (1982) han ratificado ambos instrumentos.

En las conclusiones del Comité Ejecutivo de la ACNUR DE 1980 se hizo un llamamiento a todos los gobiernos interesados en tomar acciones para prevenir los ataques criminales (piratería) sobre los *refugiados* ocurran en alta mar o en aguas territoriales, también solicitaba a los gobiernos a aplicar totalmente las reglas contenidas en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 en lo referente a la supresión de la piratería⁴³⁸. Sin embargo, el principio de seguridad de la navegación marítima fue secundario y desaprovechado, la situación claramente requería el uso de la fuerza para restablecer la seguridad, la libertad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar, así como a garantizar con más éxito o efectividad el derecho a ser rescatado en el mar.

Una fuerza naval coordinada, amparada por resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU habría podido evitar o al menos aplacar la cruenta piratería en el Golfo de Tailandia, pero sin un respaldo del Consejo de Seguridad pocos países se arriesgarían a iniciar una actividad de policía en otras jurisdicciones. De hecho no hubo ninguna resolución de dicho Consejo a pesar de los esfuerzos de la ASEAN para conseguirlo⁴³⁹.

El programa anti-piratería de la ACNUR no cesó en el esfuerzo de conseguir fondos para financiar a la fuerza naval tailandesa, ya que ellos no contaban con los recursos suficientes para ejercer un control efectivo en sus mares (ni el resto de países del Sudeste Asiático). Hubiese sido aconsejable que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional hubiese coordinado dichas acciones (en cuanto a la seguridad

⁴³⁸ *Ibid.*, par. 48, 5, c), d), e)

⁴³⁹ Del 25 al 27 de febrero de 1979 el CSNU se reunió para conocer y votar el borrador presentado por la ASEAN en el que llamaban a un alto de todas las hostilidades en Indochina y en la Región y la retirada de todas las tropas en las zonas de conflicto pero la Unión Soviética ejerció su derecho al veto y no prosperó el borrador aun habiendo conseguido 13 votos a favor. En CHENG GUAN, Ang, *Singapore, ASEAN and the Cambodian Conflict 1978-1991*, NUS Press, 10 sept. 2013, p. 23; disponible en https://books.google.es/books?id=g_OvBgAAQBAJ&pg=PA23&lpg=PA23&dq=Security+Council+resolutions+vietnamese+refugees&source=bl&ots=bUAgZXpiqL&sig=1mVqdRamxiTtWBoSVK-hvtldvKM&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjZ07mimdDUAhVHvhQKHV-9B0gQ6AEIVzAH#v=onepage&q=Security%20Council%20resolutions%20vietnamese%20refugees&f=false [Última visita: 4/1/2017].

marítima) y no la ACNUR⁴⁴⁰. En el reporte del Alto Comisionado de la ACNUR de 1977 sobre esta situación, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)⁴⁴¹ aportó una solución paliativa desde las costumbres marítimas y consistía en que se exigiera a los capitanes de buques el cumplimiento u observancia del código de la gente de mar de rescatar⁴⁴² a aquellos en peligro.

En Tailandia vivían en una crisis de descontento social por la dificultad de su economía y tener que hacerse cargo de más personas empeoraba la estabilidad política, esto sin contar con el desdén hacia sus vecinos vietnamitas que «no eran una prioridad para el gobierno y menos si los actos piráticos ocurrían fuera de su territorio marítimo»⁴⁴³ por supuesto que no puede catalogarse a toda una nación como indiferente al drama frente a sus costas, simplemente no podían hacer más con sus recursos. Lo que sí debe reprocharse fue la actividad pirática, su crueldad y oportunidad de quienes la ejercieron porque actuaron como verdaderos enemigos de la humanidad y merecían más que una tibia represión de su actividad.

Irrefutablemente la labor de la ACNUR fue la mejor posible, fueron más allá de lo que podía pedírseles y sin su implicación sería difícil calcular la magnitud de la tragedia en esa zona. Pero con un componente multilateral naval posiblemente no habría sido tan largo el período de inseguridad de la navegación, por ende, de violencia marítima contra las migraciones mixtas.

En el Cuerno de África ha ocurrido lo contrario y han primado los principios de seguridad y libertad de la navegación a pesar de los flujos migratorios irregulares en esa parte del mundo y las vejaciones que sufren las personas migrantes durante el trayecto. Actualmente en el Mediterráneo se repite la historia del Sudeste Asiático en cuanto al

⁴⁴⁰ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 31.

⁴⁴¹ IMO a partir de 1982.

⁴⁴² UN, A/32/12/Add.1 «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees» *Supplement* No.12ª, 31 de octubre de 1977, par. 21. Disponible en <http://www.unhcr.org/excom/unhcrannual/3ae68c304/addendum-report-united-nations-high-commissioner-refugees.html> [Última visita: 4/1/2017].

⁴⁴³ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 30.

enfoque del principio de protección y de aplicación de la normativa internacional para las personas refugiadas, que podrían lograr más garantías si se diera la preponderancia que merece el derecho a ser rescatado y el deber de rescatar (independientemente de la situación migratoria, que no siempre es la de refugiado) además de poner un foco en los ataques contra las migraciones en el Mediterráneo y reprimirlos a la brevedad posible, no puede perderse el control legítimo de la violencia. Esta perspectiva sumaría esfuerzos, garantías y políticas para la protección de la vida humana en una situación excepcional que no dejará de ocurrir en el futuro cercano, las instituciones jurídicas del Derecho del Mar pueden reforzar la protección de la vida humana en el mar.

B) El rentable negocio de la piratería en el mar

De acuerdo a los fines de actuación y entramado criminal es necesario clasificar la piratería en dos tipos: la organizada, relacionada con redes criminales y que puede diversificarse en otras actuaciones ilegales; y la no organizada u oportunista que se efectúa en áreas más delimitadas, por grupos más pequeños y que no requiere mucha planificación⁴⁴⁴ siendo esta última la más preponderante en Asia⁴⁴⁵ a diferencia de África en donde está más relacionada al crimen organizado que ha encontrado en el entramado de la piratería una oportunidad de negocio que no podrá solucionarse exclusivamente con el despliegue de fuerzas navales.

Desde el mundo antiguo hasta hoy las condiciones socioeconómicas siguen jugando un papel determinante en el desarrollo de la piratería, a mayor fragilidad de esas condiciones mayor incremento de las actividades delictivas en el mar. Por supuesto que la zona geográfica tiene un rol importante, no basta estar cerca del mar sino de tener acceso al mismo; condescendiente, bajo o nulo control de policía desde tierra y poca vigilancia en el cuerpo de agua salada porque precisamente el ribereño usualmente no dispone de los medios técnicos necesarios para hacer frente a una vigilancia más eficaz en sus dominios

⁴⁴⁴ *Ibid.*, p. 35.

⁴⁴⁵ En la sección anterior puede comprobarse que la piratería oportunista fue dominante en la crisis de los migrantes por mar, hacia el final de ese cruento período el crimen organizado se introdujo en los ataques piratas que desencadenaron en el tráfico de niñas y mujeres. De todas formas no es una práctica excluyente de la piratería organizada que también hace presencia en la zona como se verá en el desarrollo de la sección.

terrestre y marítimo, siendo incapaz de ejercer un control efectivo sobre sus aguas jurisdiccionales por lo que esperar a que efectúe funciones de policía o de rescate más allá de su jurisdicción parece un objetivo imposible. Pero esa misma incapacidad institucional impide la defensa de los propios recursos que podrían generar bienestar y desarrollo como en el caso somalí en donde la pesca ilegal⁴⁴⁶ a gran escala acampa a sus anchas y que podría aliviar económicamente parte de su crisis socioeconómica.

Somalia es un claro ejemplo que conjuga las condiciones esbozadas previamente. Desde 1991 sufre una grave crisis institucional⁴⁴⁷ que se ha afianzado hasta la fecha actual a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional para lograr un mínimo de estabilidad. De acuerdo al índice de Estados frágiles (FSI por sus siglas en inglés)⁴⁴⁸ Somalia ocupa el segundo lugar mundial en el listado del 2020⁴⁴⁹, de hecho lleva varios años sin salir del *top* diez de esa evaluación internacional.

De acuerdo a los datos reportados de ataques piratas en los últimos años y a la clasificación de fragilidad de los Estados, puede apreciarse en los siguientes gráficos⁴⁵⁰ que confirma la tendencia de a mayor debilidad estatal mayor riesgo de aumento de los ataques piráticos; por supuesto otros factores deben ser considerados, pero las causas de

⁴⁴⁶ Fue a partir de los años 70 bajo el mandato de Siad Barre que se trató de dar un impulso al sector pesquero y desarrollar la economía costera, pero tendría que trabajar la mentalidad de los somalíes ya que a la gran mayoría no les gustaba el pescado; impulsó el aprovisionamiento de botes y redes de pesca y factorías; los italianos aprovecharon para obtener permisos de pesca y usualmente compraban las capturas a los somalíes (iniciaron pesca a modo industrial) y la inversión hecha por el gobierno en su momento se echó a perder al cabo de dos años por falta de mantenimiento; cuando inició la inestabilidad las milicias y grupos locales empezaron a “expedir” permisos de pesca a otros países; en DUA, Jatin y MENKHAUS, Ken «The Context of Contemporary Piracy. The case of Somalia» *Journal of International Criminal Justice*, 10, 2012, p. 753.

⁴⁴⁷ En este capítulo ver sección **A, p. XX**

⁴⁴⁸ Este índice establece un ranking mundial sobre 178 países que va desde los más sostenibles hasta el más frágil, es elaborado por *The Fund for Peace* desde el año 2006; la metodología puede encontrarse en el siguiente enlace <https://fragilestatesindex.org/methodology/> [Última visita 7/1/2021].

⁴⁴⁹ Desde 2006 hasta 2020 Somalia ha ocupado el primer lugar 7 veces; el segundo en 5 ocasiones (incluyendo el año 2020); el tercero y sexto lugar en una ocasión. Siempre ha estado entre los 10 primeros puestos y sin poder hacer frente a su fragilidad de una manera sólida a pesar de la colaboración exterior. <https://fragilestatesindex.org/country-data/> [Última visita 7/1/2021].

⁴⁵⁰ Elaboración propia con datos de *The Fund for Peace* y su índice *FSI* desde el año 2006 hasta la actualidad; Bureau Marítimo Internacional- *IMB Piracy Reporting Centre* <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre> [Última visita 7/1/2021]; y reportes anuales sobre piratería de la Organización Marítima Internacional -OMI- <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Pages/Maritime-Security.aspx> [Última visita 7/1/2021].

la piratería están relacionadas a la debilidad estatal, a la exclusión social y económica; tendencia histórica como ha podido analizarse hasta este punto.

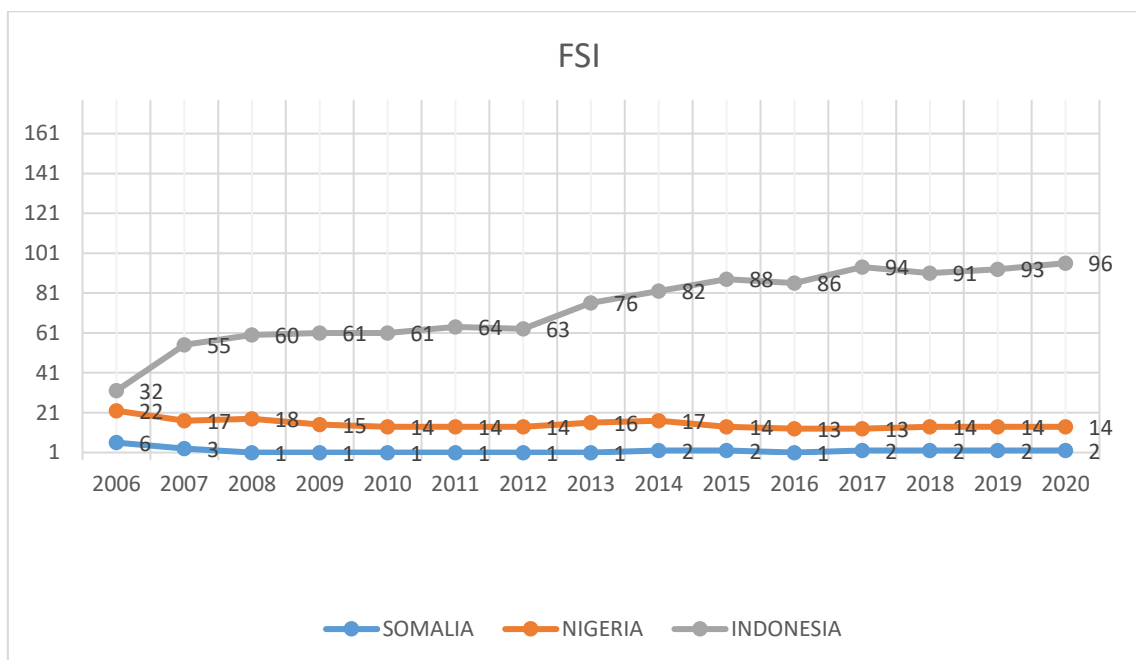


Gráfico 2. Índice de Fragilidad Estatal.

En el gráfico 2 puede observarse la mejoría de Indonesia con el paso de los años, consolidando un fortalecimiento continuo que se ve traducido en la reducción de los ataques piratas mostrados en el gráfico 3, gracias también a la fuerte apuesta de su gobierno en ejercer un control efectivo sobre su territorio marítimo y aguas adyacentes. No obstante, continúa siendo un habitual en los reportes sobre ataques piratas y las cifras mantienen en alerta a los navegantes de esa zona, aún queda mucho trabajo por hacer.

A diferencia del país asiático, Somalia y Nigeria se mantienen constantes en su debilidad como Estados. En el año 2007 los ataques perpetrados por piratas somalíes alcanzaron tales cifras que obligó a una rápida movilización de la comunidad internacional para su represión y asegurar la navegación en la zona del Cuerno de África. Hasta el año 2013 estos ataques no empezaron a menguar y en 2020 la situación ha quedado bajo control.

Si bien es cierto que en el gráfico precedente la cifra de ataques se desploma, se ha debido a la fuerte y contundente intervención de la comunidad internacional y no a una notable mejoría estatal ni por sus propios medios institucionales, aunque la comunidad internacional continúa su trabajo de asistencia a Somalia para reforzar su gobierno central e instituciones⁴⁵¹. Por lo tanto, de no haber existido dicha intervención, los ataques piráticos hubiesen continuado su escalada. Es preocupante pensar qué pasará cuando las fuerzas navales desplegadas en el Golfo de Adén terminen su misión, como ya lo ha hecho la OTAN.

Nigeria ha sido constante en cuanto a los reportes anuales de piratería, sin embargo los mismos centros que se encargan de recoger estos datos y hacer seguimiento, como el Bureau Marítimo Internacional (IMB por sus siglas en inglés), indican que no se han reportado adecuadamente la cantidad de casos reales perpetrados por los piratas nigerianos. Desde los inicios de su escalada en el año 2011, el IMB denunció 10 ataques pero advertían con preocupación que tenían constancia (aunque no se haya reportado oficialmente) de otros 34 incidentes⁴⁵² no denunciados relacionados a Nigeria, advirtiendo además de la violencia en sus ataques. En el *gráfico 3* se aprecia un repunte desde el 2006 hasta la 2020, considerándose como una de las zonas más peligrosas para la navegación y la seguridad personal.

⁴⁵¹ La Misión de la UN para Somalia UNSOM (<https://unsom.unmissions.org/mandate> [Última visita 8/1/2021]) se inició el 3 de julio de 2013 mediante RCS/2102 (renovada cada año) su última extensión ha sido dictaminada mediante R/S/2540 del 28 de agosto de 2020 hasta el 31 de agosto de 2021. De la misma forma la Unión Africana sigue presente y siendo determinante a través de su misión en Somalia AMISOM, con mandato renovado hasta el 15 de diciembre de 2021 (<http://amisom-au.org/> [Última visita 8/1/2021]).

⁴⁵² ICC International Maritime Bureau, «Piracy attacks in East and West Africa dominate world report», 19 de enero de 2012; disponible en <https://icc-ccs.org/index.php/news/711-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report> [Última visita 7/6/2016].

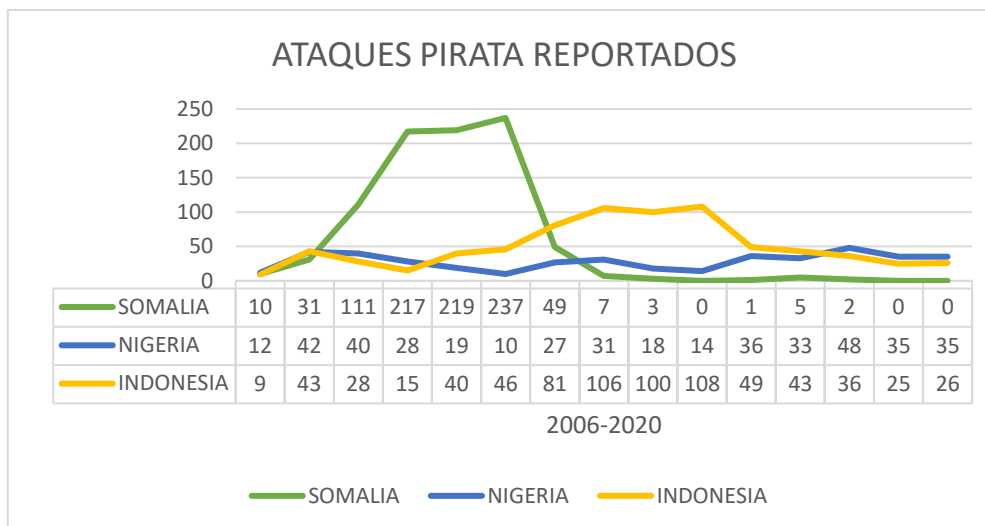


Gráfico 3. Ataques piráticos reportados por año y país.

En relación a los ataques cometidos en alta mar y mar territorial se trata de buscar soluciones para alentar a denunciar estos ataques, se estima que más de la mitad no llegan a reportarse⁴⁵³ especialmente aquellos casos relativos a pescadores⁴⁵⁴ que no cuentan con respaldo de navieras que les cubran económicamente el rescate, o bien no pueden permitirse las primas de un seguro que cubra el riesgo de piratería o secuestro.

Otro factor que desalienta a informar o denunciar ataques es que posiblemente genere una situación de investigación policial en puerto y el viaje comercial se retrase generando pérdidas económicas (cada hora cuenta y cuesta). Cabría también preguntarse si *no conviene* reportar los casos que ocurren en aguas jurisdiccionales para evitar intervenciones en las soberanías de los ribereños o por temor de las navieras a que sus barcos reciban un trato poco favorable en los puertos. Sería recomendable que el caso de las áreas portuarias los datos fueran incluidos en otro tipo de reporte (emitido por las mismas agencias) y no mezclarlos con los de piratería o el robo armado en otras zonas

⁴⁵³ EKLÖF, Stefan, *Pirates in...*, p. 103.

⁴⁵⁴ ICC International Maritime Bureau y Oceans Beyond Piracy, «The Human Cost of Somali Piracy 2011», 22 de junio de 2012, p. 13; disponible en http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf. [Última visita: 14/9/2020].

jurisdiccionales, se facilitaría así el acercamiento al fenómeno pirático y aceptar la condición de piratería con todos sus efectos en el MT.

Lo que si muestran las estadísticas son unos mínimos alarmantes y una base de datos suficientemente preocupante como para activar a las autoridades locales y comunidad internacional a perseguir la piratería. En el siguiente gráfico se muestra una relación de los ataques reportados a la OMI y los espacios marítimos donde ocurren los hechos; puede apreciarse la cantidad de ataques ocurridos por año diferenciados por espacio marítimo, de acuerdo a la CONVEMAR y al Convenio de Ginebra de 1958, sólo podrían ser piratería aquellos actos acaecidos en alta mar y en la ZEE. La figura del robo a mano armada contra buques sería la que aplica en los ataques ocurridos en el mar territorial, no obstante en el siguiente gráfico se quiere expresar la cantidad de ataques similares contra buques en cada espacio marítimo y zonas portuarias. Debe tomarse en consideración que se incluye información reportada oficialmente y que muchos casos quedan sin registro, por lo que las cifras aquí expuestas se refieren a un mínimo de partida.

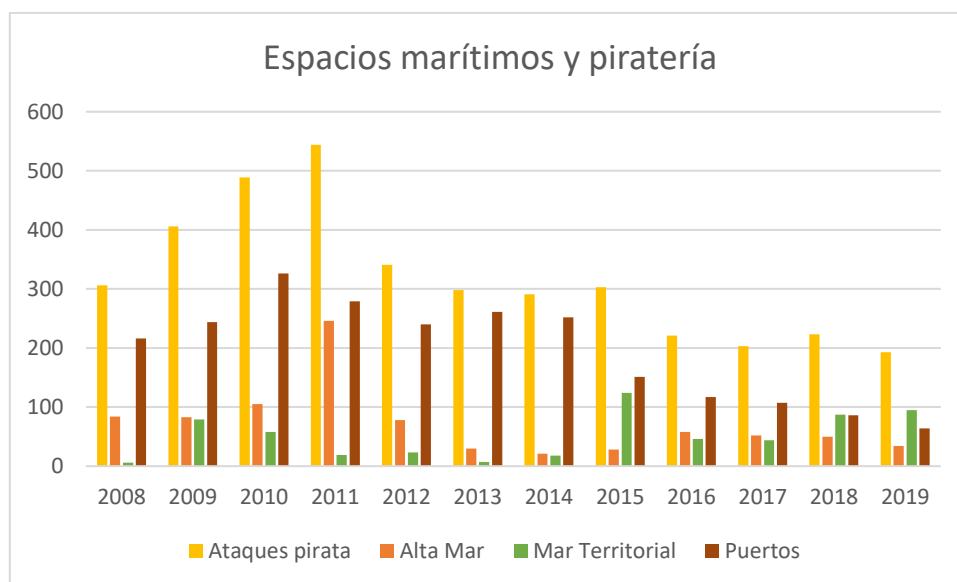


Gráfico 4. Total de ataques pirata por año en espacios marítimos diferenciados⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ Elaboración propia, con datos de la OMI y sus reportes anuales sobre piratería MSC.4/Circ.133, 19 de marzo de 2009, MSC.4/Circ.152, 29 de marzo 2010, MSC.4/Circ.169, 1 abril 2011, MSC.4/Circ.180, 1 de marzo 2012, MSC.4/Circ.193, 2 de abril 2013, MSC.4/Circ.208, 1 de marzo 2014, MSC.4/Circ.219/Rev.1, 28 abril 2015, MSC.4/Circ.232, 11 de abril 2016, MSC.4/Circ.245, 30 de abril 2017, MSC.4/Circ.258, 16 de abril 2018, MSC.4/Circ.263, 1 de abril 2019 y MSC.4/Circ.264, 27 de abril 2020.

La mayoría de los ataques reportados ocurren en zonas portuarias, tendencia que disminuyó en el año 2019 y que se trasladó hacia el mar territorial.

Los negocios relacionados a la piratería pueden ser divididos en dos grandes grupos que se analizarán más adelante: los secuestros de tripulaciones y barcos; y en segundo lugar, los diferentes negocios conexos financiados con la obtención del pago de los rescates (incluyen el tráfico de personas, lavado de dinero, contrabando de armas y mercaderías). En qué consisten esas actividades, sus ciclos, los rendimientos económicos estimados y en dónde terminan esos fondos son cruciales para comprender la magnitud de este viejo crimen que no deja de modernizarse.

Perseguir y reprimir la piratería en el mar es fundamental, pero también lo es perseguir sus beneficios financieros y romper sus ciclos de lavado de activos «hay que dar con los piratas financiadores, intermediarios, inversores y beneficiarios [...] que de hecho controlan el negocio de la piratería»⁴⁵⁶. El problema de la poca claridad en la definición sobre el asunto de la facilitación y la jurisdicción aplicable a los piratas en tierra sigue representando uno de los retos que debe afrontar el Derecho Internacional Público. La legislación internacional debe hacer frente al reto de una piratería más organizada y que va ampliando sus redes criminales para asegurar el éxito de los ataques en el mar e incrementar sus beneficios económicos.

1. El *negocio* del secuestro y pago de rescates

Tal como ocurría en el mundo antiguo los piratas secuestraban para esclavizar, vender humanos o bien cobrar rescates⁴⁵⁷ y por supuesto hacerse con la carga y barcos a ser posible. En la actualidad no hay tanta diferencia en la intención y *modus operandi* del

⁴⁵⁶ YIKONA, Stuart «The Piracy Money Cycle: ‘Trickle-Round Economics’» *World Bank*, 30 de octubre de 2013, disponible en <http://blogs.worldbank.org/psd/piracy-money-cycle-trickle-round-economics> [Última visita 30/8/2019].

⁴⁵⁷ Ver en el Capítulo I.

crimen. Los secuestros de tripulaciones para cobrar rescates son la mayor fuente de ingresos en la piratería y peligrosamente de otros grupos de crimen organizado.

En el reporte del IMB para el año 2016 la cifra de rehenes alcanzó los 151, de los cuales 62 fueron secuestrados con el objetivo de cobrar rescate⁴⁵⁸ ; para la OMI la cifra de rehenes en el mismo período fue de 98⁴⁵⁹. Desde el año 2015 al 2020 los piratas somalís han liberado (previo pago de rescate y otras negociaciones) a tres mil seiscientos treinta y nueve secuestrados, los últimos tres cautivos fueron liberados en el mes de agosto (2020) tras haber sido capturados en la costa de Hobyó (Somalia) en el año 2015⁴⁶⁰. En la actualidad la mayoría de secuestros se han trasladado al Golfo de Guinea, el 95% de estos hechos ocurrieron en esta zona durante el año 2020 de acuerdo al ICC IMB⁴⁶¹.

Mantener retenida a una tripulación no siempre implica un largo secuestro ya que pueden llegar a liberarse o recibir la ayuda necesaria de fuerzas navales o guardia costera que eviten el hecho, aunque no siempre ocurre de esta forma y durante el escape de los piratas pueden llevarse consigo a tripulantes que aseguren un botín más adelante.

Ejemplo de lo anterior, ha sido el caso del mediático secuestro del buque portacontenedores *Maersk Alabama* que transportaba carga del Programa Mundial de Alimentos de la ONU. Los piratas llegaron a abordar el buque y a controlarlo, el capitán Phillips se ofreció para ir con los piratas y proteger así al resto de la tripulación; con su secuestro los piratas podrían negociar el pago de un rescate, la acción terminó mal para

⁴⁵⁸ ICC International Maritime Bureau «Piracy and armed robbery against ships. *Report for the period 1 January – 31 December 2016*», January 2017 tabla 8, p. 9. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> [Última visita: 14/9/2020].

⁴⁵⁹ MSC.4/Circ.245, 30 marzo de 2017.

⁴⁶⁰ ICC International Maritime Bureau, «Somali piracy: Last three hostages freed but threat still exists»; disponible en <https://www.icc-ccs.org/index.php/1295-somali-piracy-last-three-hostages-freed-but-threat-still-exists> [Última visita 10/1/2021]. El acuerdo para la liberación implicó una suma de ciento ochenta mil dólares americanos provenientes del programa *Hostage Support Partnership* (con base en UK) y en la que participó el especialista en negociaciones de este tipo Leslie Edwards; después de más de cinco años en cautiverio los iraníes finalmente se reencontraron con la libertad; origen de la noticia en ARAB NEWS, «UK team helps free Iranian hostages from Somali pirates», 27 de agosto de 2020; disponible en <https://www.arabnews.com/node/1725431/middle-east> [Última visita 30/12/2020].

⁴⁶¹ ICC International Maritime Bureau, «Pirates are kidnapping more seafarers off West Africa, IMB reports», 14 de octubre de 2020; disponible en <https://www.icc-ccs.org/index.php/1298-pirates-are-kidnapping-more-seafarers-off-west-africa-imb-reports> [Última visita 9/1/2021].

los secuestradores pues las fuerzas navales norteamericanas activaron un rápido (y riesgoso) rescate que finalizó con la liberación del capitán⁴⁶².

En otras situaciones las tripulaciones permanecen secuestradas en el mismo barco mientras se negocia el pago del rescate por el personal y por la carga; en un último caso la tripulación es llevada a tierra, la carga vendida y el buque pasa a ser *fantasma*, término aplicado a barcos secuestrados a los que se les cambia el nombre, pintura de ser necesario y número OMI que es una identificación numérica (siempre debe estar a la vista, como si fuese una gran matrícula) además de tener nueva documentación en un registro abierto, los buques *fantasma* son utilizados por el crimen organizado para transportar y vender carga robada e incluso recibir contrataciones de transporte de mercancías⁴⁶³ no les interesa pedir el rescate del buque ya que su objetivo era apoderarse del mismo, esta es una de las grandes diferencias con la piratería somalí o nigeriana en que se busca devolver el buque y su carga a cambio de un precio⁴⁶⁴.

En los modelos de reportes del IMB *Piracy Reporting Centre* y los de la OMI se indican los totales de los ataques, si el buque fue abordado o no, las armas utilizadas y cantidad de piratas, así como el total de la tripulación retenida en el buque mientras dure el ataque (bajo el control de los criminales); los daños sufridos por los tripulantes: heridas, malos tratos, etc. y la cantidad de tripulantes o pasajeros secuestrados con el fin de obtener el pago de rescate. En dichos informes se puede encontrar la estadística de los robos armados tanto en el mar territorial como en instalaciones portuarias, además de la piratería de acuerdo a los convenios internacionales.

En el siguiente gráfico se detalla información sobre las consecuencias de los ataques piratas sobre las tripulaciones en todas las áreas marítimas que se incluyen en esos

⁴⁶² El Mundo «Liberado el capitán estadounidense que estaba retenido por piratas somalíes» 12 de abril de 2009, disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/04/12/internacional/1239557511.html> [Última visita 7/8/2019].

⁴⁶³ EKLÖF, Stefan, Pirates in..., p. 68.

⁴⁶⁴ DO, Q., MA, L. y RUIZ, C. «Pirates of Somalia. Crime and deterrence on the High Seas» *World Bank, Policy Research Working Paper 7757*, July 2016, p. 2; disponible en <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7757> [Última visita: 10/12/2017].

reportes desde 2008 a 2019; considerando los datos presentados sobre la vulneración a los derechos de las personas que trabajan en el mar y tomando en cuenta que sólo en el año 2009 (en plena escalada) fueron utilizados como monedas de cambio por la piratería somalí que recaudó alrededor de 150 millones de dólares en pago de rescates⁴⁶⁵ comparados a los 60 millones del 2008⁴⁶⁶ se hace necesario profundizar en este tipo de negocio criminal que se resiste a desaparecer o a reducirse significativamente en el mundo.

Una terrible consecuencia de este ilícito inhumano es el sufrimiento infligido a las tripulaciones durante la toma del barco y en el posterior cautiverio, provocando su muerte en algunos casos, desaparición, tratos crueles, humanos y degradantes⁴⁶⁷, situaciones que en la mayoría de los casos les provocan estrés postraumático y otras enfermedades de las que no pueden costear sus tratamientos. La línea exponencial del gráfico indica que los secuestros siguen a la baja, no obstante continúan ocurriendo, cada número representa la vida de un ser humano y el objetivo debería ser lograr cero casos.

⁴⁶⁵ HELMAN, Christopher «The Profits Of Piracy» *Forbes*, 15 de abril de 2010; disponible en <https://www.forbes.com/2010/04/15/pirates-somalia-shipping-insurance-business-logistics-piracy.html> [Última visita 30/8/2018].

⁴⁶⁶ El Periódico «Mafias del Golfo blanquean los rescates de los piratas somalís» 24 de abril 2009, disponible en <http://www.elperiodico.com/es/noticias/mundo/print-233156.shtml> [Última visita 10/09/2017].

⁴⁶⁷ Un estudio detalla la cruel realidad de la gente de mar cautiva y el constante desafío a su dignidad (que en alguna ocasión ha terminado en suicidios); las tripulaciones suelen ser de diversas nacionalidades (culturas, idiomas y costumbres) por supuesto con el inglés como idioma de trabajo en la mayoría de los casos que no siempre hablan sus captores; los padecimientos físicos y psicológicos también se analizan en el siguiente estudio recomendado: ICC International Maritime Bureau y Oceans Beyond Piracy «The Human Cost of Somali Piracy 2011» 22 de junio de 2012, disponible en http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf. [Última visita: 14/9/2020].

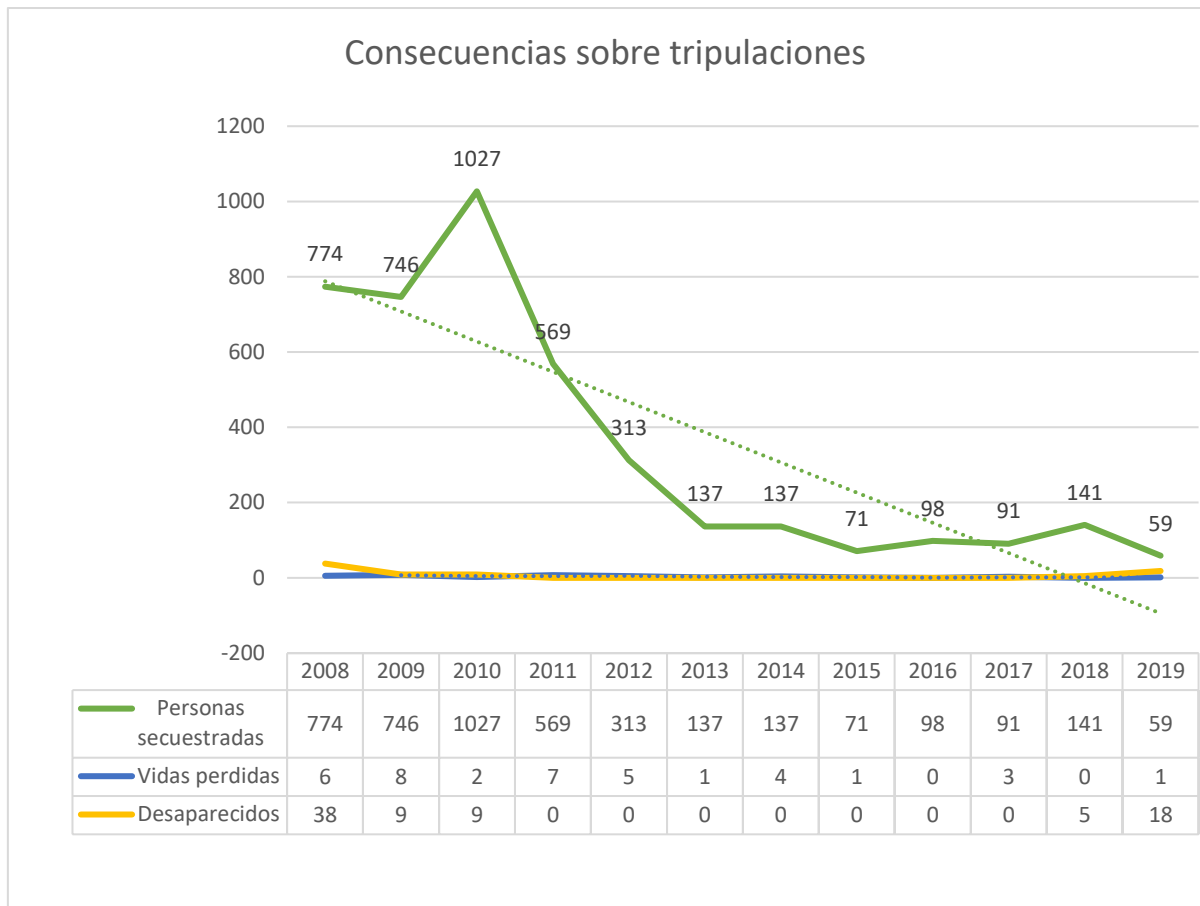


Gráfico 5. Consecuencias de los ataques sobre las tripulaciones⁴⁶⁸

La piratería es un riesgo que siempre ha estado presente en las cláusulas del seguro marítimo se les conoce como cláusulas de guerra y riesgo *W&R -War and Risk-* en las que se incluye la piratería, pero que cubren carga y buque; para las tripulaciones se contratan (no siempre) los seguros de secuestro y rescate *K&R -Kidnapping and Ransom-* que son aplicables al secuestro por piratería y cuyas primas variarán dependiendo de la zona de navegación (por ejemplo, de alto riesgo). Los Clubes de P&I (Protección e Indemnización) no se hacen cargo en ningún momento del pago de rescates, aunque si pueden intervenir en cuanto a la posible pérdida de la carga y daños del buque.

Los costes y logística que implica el secuestro de una tripulación con su barco y carga tiene dos vertientes: las víctimas con seguro y sin este. En el primer caso, una vez se ha confirmado el secuestro de la tripulación y los bienes materiales, la naviera procede a

⁴⁶⁸ Elaboración propia, *Op. Cit.* Nota 457.

establecer un equipo de personas encargadas de manejar la situación y llevar a cabo las negociaciones. Usualmente la empresa naviera o su aseguradora de K&R contratan empresas de gestión de riesgos de comprobada experiencia en este tipo de negociaciones⁴⁶⁹. Ante todo la vida de los secuestrados es la prioridad, pero la empresa naviera también tiene un claro interés en recuperar el buque y la carga.

El conocido negociador Leslie Edwards explicaba en una reciente entrevista⁴⁷⁰ el caso del *Sirius Star* y su secuestro en el año 2008 por el que se pagó un rescate de unos 3 millones de dólares «solo el precio del buque era de aproximadamente 150 millones y el valor de la carga de petróleo sobrepasaba los 100 millones». Este ha sido uno de los casos más famosos en plena escalada de la piratería, se trataba de un buque superpetrolero (300 metros de eslora, con capacidad para dos millones de barriles de crudo)⁴⁷¹ y una tripulación de 25 personas que regresaron todas en buen estado. Fue liberado después de dos meses, en ese momento se consideró una negociación rápida.

En el segundo caso existe otra realidad: la de los secuestrados que no tienen un seguro o naviera que responda por ellos, o sin una carga suficientemente valiosa como la de un petrolero que *merezca* a la naviera recuperar y negociar su rescate. Las condiciones anteriores se conjugaron en el caso de la tripulación del pesquero *Naham 3* secuestrados el 26 de marzo de 2012 y liberados el 22 de octubre de 2016⁴⁷². Después que el pesquero se hundiera en el 2013 los tripulantes fueron llevados a tierra; sin barco que recuperar el

⁴⁶⁹ En el año 2008 los negociadores cobraban entre 2 mil y 4 mil euros al día; el intermediario (empresa de seguridad) encargado de entregar el dinero cobraba en el mismo año entre 200 mil y 400 mil euros: en El Periódico «Mafias del Golfo blanquean los rescates de los piratas somalís» 24 de abril 2009, disponible en <http://www.elperiodico.com/es/noticias/mundo/print-233156.shtml> [Última visita 10/09/2017]. En un principio la entrega del dinero se hacía por barco (ningún avión quería arriesgarse a esa misión de alto peligro) con la consecuente demora en tiempo y desesperación de los secuestradores : The Telegraph, «Talk the talk: negotiation with Somali pirates», 25 de junio de 2017; disponible en <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/culture/captain-phillips-film/10380729/somali-pirate-negotiation.html> [Última visita 3/1/2020].

⁴⁷⁰ The Telegraph «Talk the talk: negotiation with Somali pirates» 25 de junio de 2017, disponible en <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/culture/captain-phillips-film/10380729/somali-pirate-negotiation.html> [Última visita 3/1/2020].

⁴⁷¹ El Mundo «Liberado el petrolero saudí Sirius Star tras casi dos meses de secuestro en Somalia» 9 de enero de 2009, disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html> [Última visita 7/8/2019].

⁴⁷² Para conocer un poco más sobre esta misión ver artículo de: LUBIN, Gus, «'It made me cry. I don't cry easily': Inside the mission to free 26 hostages after 5 years in Somalia», Business Insider, 26 de octubre de 2016, disponible en <http://www.businessinsider.com/26-hostages-freed-in-somalia-2016-10> [Última visita: 10/1/2018].

dueño se desentendió por completo de la situación que atravesaban los marinos y desapareció. Finalmente fueron liberados después de casi 5 años secuestrados. Siendo el resultado de un arduo trabajo de negociación entre el Programa de Apoyo a los Secuestrados HSP (por sus siglas en inglés *Hostage Support Programme*) dependiente de la Oficina de las Naciones Unidas para Combatir el Crimen Organizado (UNODC) y la fundación *Oceans Beyond Piracy* (OBP). Después de años de esfuerzo y de haber implicado a líderes tribales y a la comunidad en la que tenían secuestrada a la tripulación⁴⁷³ (para que intercedieran ante la banda pirata) se llegó a un acuerdo que permitió el rescate de los marinos⁴⁷⁴.

Se estima (ya que se maneja con cierto secretismo y las cifras no pueden ser exactas) que los montos pagados en concepto de rescates en el año 2009 ascendieron a 150 millones de dólares⁴⁷⁵; en el Cuerno de África los números alcanzaron 40 millones de dólares en el 2012, pagándose unas primas de K&R de 1.500 dólares por día y por empleado en el 2014⁴⁷⁶ a pesar de la reducción de la piratería en 2015 este tipo de primas mantuvieron el mismo coste⁴⁷⁷ (lo que supone mayor ganancia para las aseguradoras). Para la zona del Cuerno de África el Banco Mundial ofrece un estimado de 339 a 413 millones de dólares para las fechas comprendidas entre abril de 2005 a diciembre de 2012⁴⁷⁸.

El Golfo de Guinea se ha convertido en otra zona de alto riesgo para la navegación debido al incremento de los ataques pirata (más violentos y brutales que los del Cuerno de África) y al mayor porcentaje de secuestros para rescate. En 2014 el 16% de los actos piráticos

⁴⁷³ De diferentes nacionalidades, provenientes de: Camboya, China, Indonesia, Filipinas, Taiwán y Vietnam.

⁴⁷⁴ UNODC HSP «Lessons Learned After Action Review Improvement Plan», 11 de abril de 2014, p. 7; disponible en <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/Hostage-Support-Programme-Lessons-Learned-Report-14-Apr-14.pdf> [Última visita: 14/12/2019].

⁴⁷⁵ HELMAN, Christopher «The Profits Of Piracy», *Forbes*, 15 de abril de 2010, disponible en <https://www.forbes.com/2010/04/15/pirates-somalia-shipping-insurance-business-logistics-piracy.html> [Última visita 30/8/2018].

⁴⁷⁶ THE GUARDIAN, «The murky world of hostage negotiations: is the price ever right?», KAVITZ, Derek y O'MOLLOY, Colm 25 de agosto de 2014; disponible en <https://www.theguardian.com/world/2014/aug/25/murky-world-hostage-negotiations-price-ever-right-insurance> [Última visita 23/5/2018].

⁴⁷⁷ Oceans Beyond Piracy «The State of Maritime Piracy 2015», 3 de mayo de 2016, p. 21; disponible en <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2015> [Última visita: 14/9/2020].

⁴⁷⁸ World Bank «Pirate Trails. Tracing the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa» Washington D.C., 2013, p. 1; disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/408451468010486316/Pirate-trails-tracking-the-illicit-financial-flows-from-pirate-activities-off-the-Horn-of-Africa#> [Última visita: 20/12/2020].

en esa área involucraron raptos de personas y para 2015 ya representaba el 28%⁴⁷⁹, una preocupante tendencia que será trabajosa de revertir debido a la inestabilidad en Nigeria y la “conveniencia” de que esta continúe, sumándose las bandas de piratas en favor de grupos y líderes insurgentes, especialmente los autodenominados MEND (*Movement for the Emancipation of the Niger Delta*) Movimiento para la emancipación del delta del Níger, además de ser un país castigado por el grupo terrorista Boko Haram⁴⁸⁰.

El 20 de junio de 2016 se creó el centro de alerta para el comercio en el dominio marítimo del Golfo de Guinea⁴⁸¹, el crecimiento de la piratería y robo armado contra buques en el Golfo de Guinea sigue en continua escalada, por lo tanto se han tomado medidas como la creación de este centro que permite alertar a los buques y recibir sus reportes sobre ataques piratas. Este centro se hace en cooperación con las fuerzas navales del Reino Unido y Francia como apoyo al proceso de Yaoundé. No obstante el incremento de los ataques y violencia de los mismos, con un claro componente de planificación, Nigeria no permite el patrullaje de fuerzas de terceros Estados en sus aguas jurisdiccionales, una de las grandes diferencias con Somalia. Pero cabe preguntarse nuevamente si ante la demostrada falta de un control efectivo sobre el dominio marítimo que afecta a la paz y seguridad internacionales, no se hace necesario otro llamamiento internacional para reprimir la piratería en el Golfo de Guinea.

De acuerdo a los datos del IMB el Golfo de Guinea es una de las zonas más peligrosas en cuanto a piratería se refiere, especialmente el área del mar adyacente a Nigeria que durante el 2019 se efectuaron hasta sesenta y dos secuestros de tripulaciones en treinta y cuatro ataques contra buques; los dominios de Benín se suman, reportándose para el mismo año treinta y cinco secuestros en tres ataques; mientras que al otro lado del continente africano, en el Golfo de Adén, no se reportaban ataques ni secuestros en todo

⁴⁷⁹ UK P&I CLUB, UK WAR RISKS, HELLENIC WAR RISKS y TERRA FIRMA «Risk focus: kidnap and ransom. Anatomy of West African maritime kidnap», 2016, p. 3; disponible en https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2016/UK_Kidnap10-2.pdf [última visita: 14/12/2019].

⁴⁸⁰ Para conocer más sobre el análisis de riesgo en Nigeria ver UK P&I CLUB, UK WAR RISKS, HELLENIC WAR RISKS y TERRA FIRMA «Risk focus...» p. 5.

⁴⁸¹ *Maritime Domain Awareness Trade - Gulf of Guinea-MDAT-GoG-* por sus siglas en inglés. Página web del centro disponible en <https://gog-mdat.org/home> [última visita 1/1/2021].

el 2019 ni 2020⁴⁸². Sobre el costo de la piratería en esta zona geográfica, las cifras de los rescates en el Golfo de Guinea oscilan entre dieciocho mil y quinientos mil dólares americanos por tripulante, siendo lo más común el pago promedio de rescate de treinta o cincuenta mil dólares americanos⁴⁸³. En marzo de 2020 la industria marítima publicó el *BMP West Africa*, la guía de buenas prácticas para prevenir ataques piratas y mejorar la seguridad marítima de los buques que naveguen en el África occidental⁴⁸⁴.

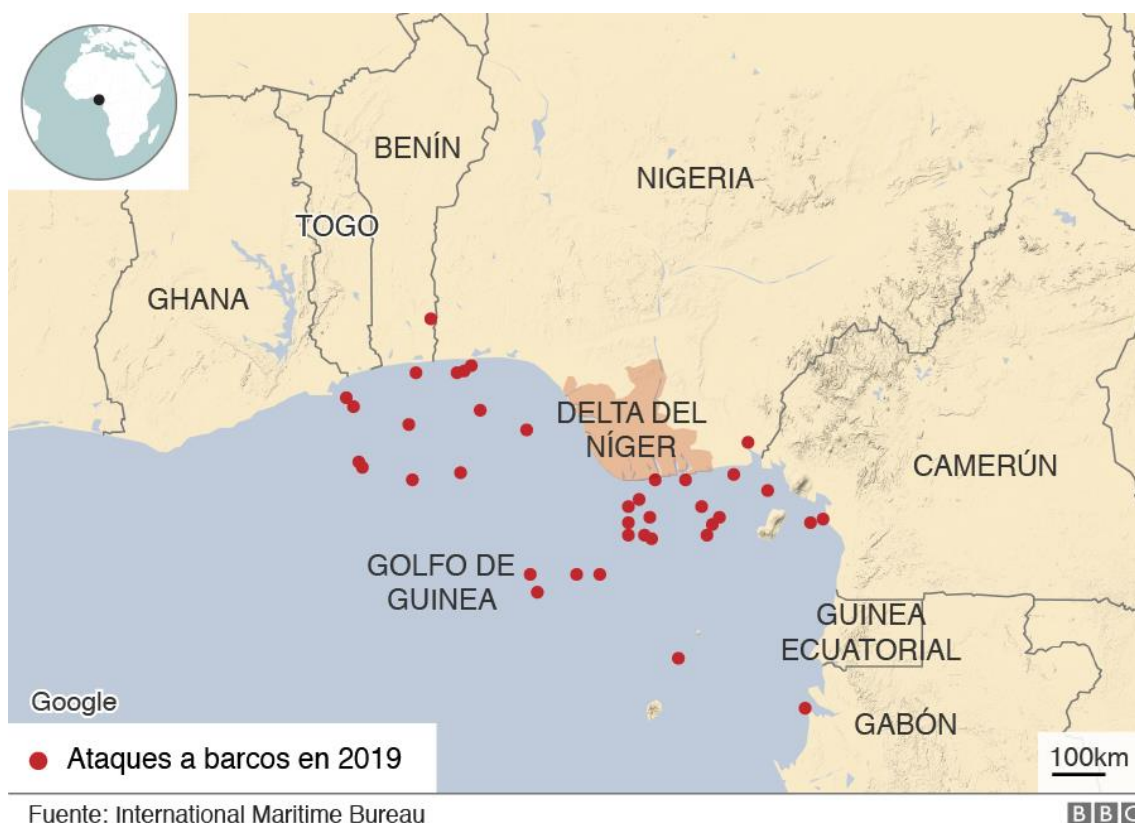


Gráfico 6. Ataques piratas en el Golfo de Guinea durante el 2019.⁴⁸⁵

⁴⁸² ICC IMDB Piracy Reporting Centre, disponible en <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> [Última visita 10/1/2021].

⁴⁸³ PANGAEA RISK, «Gulf of Guinea: Trends and Commercial Impact of Piracy Attacks», 18 de febrero de 2020; disponible en <https://www.pangea-risk.com/gulf-of-guinea-trends-and-commercial-impact-of-piracy-attacks/> [Última visita 30/12/2020].

⁴⁸⁴ BMP *Best Management Practice West Africa* (BMP WA).

⁴⁸⁵ BBC MUNDO, «La extraordinaria historia del secuestro de un barco por el que nadie quería pagar el rescate», PONNIAH, Kevin, 31 de mayo de 2020; disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52769607> [Última visita 30/12/2020]; representando uno de los puntos rojos del mapa citado, se encuentra la historia sufrida por el grupo de tripulantes indios del *MT Apecus*, secuestrados en el mar territorial de Nigeria el 19 de abril de 2019; los piratas fueron crueles con la tripulación, escasa comida y nula atención médica para los heridos, además de ser sometidos al constante recordatorio de que los matarían si no mediaba pago alguno. Fueron sometidos a todo tipo de sufrimientos hasta su puesta en libertad, después de meses de negociaciones con una naviera que no les tenía asegurados y que estaba por

En el Sudeste Asiático se localiza otra área de alto riesgo por piratería, aunque no precisamente caracterizada por secuestro como en aguas africanas sino por robo armado, sin mucha organización y con el objetivo de obtener un rápido beneficio⁴⁸⁶. No obstante, en el reporte del IMB PRC de 2016 se llama la atención por el aumento de los secuestros para obtener pagos de rescates en el mar Sulu (o de Joló)⁴⁸⁷ una actividad que no deja de ser constante pero que no alcanza (por el momento) los índices de los piratas nigerianos. Los piratas suelen secuestrar a tres o cuatro oficiales de la tripulación (los demás miembros no interesan y se abandonan); los criminales negocian, con los gobiernos o con las navieras, rescates que se promedian entre los 100 y 200 mil dólares de los cuáles reciben una cantidad por debajo de los 20 mil, no *suelen* hacer daño a los secuestrados⁴⁸⁸ esto no implica que durante el ataque inicial puedan herir o terminar con la vida de algún tripulante. En los ataques del Cuerno de África, Somalia y Golfo de Guinea los piratas suelen ir con armas de fuego, a diferencia del Sudeste Asiático, Mar de Sulu, Estrechos de Malaca⁴⁸⁹ (Indonesia, Malasia, Tailandia y Singapur) en donde predomina el uso de cuchillos y objetos cortantes⁴⁹⁰.

¿Cómo funciona el modelo pirático del secuestro en Somalia? Por la zona transitan más de 20 mil buques al año, es una de las principales vías marítimas del mundo ya que comunica « [...] al mar Mediterráneo con el Mar Rojo, Golfo de Adén, y el océano Índico occidental a través del Canal de Suez»⁴⁹¹ así que el tránsito por esa área no dejará de ocurrir y cualquier barco podría convertirse en objeto del negocio pirático somalí, el cual

desentenderse de ellos de no haber sido por la presión de las familias de los secuestrados, los cuales una vez en libertad, aún están esperando el sueldo debido de la travesía que incluyó privación de libertad.

⁴⁸⁶ The Fund for Peace «Threat Convergence. Transnational Security Threats in the Straits of Malacca» Washington D.C., 2012, p. 8; disponible en <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> [Última visita: 14/12/2018].

⁴⁸⁷ ICC International Maritime Bureau «Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2016», January 2017, p. 27; disponible en <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>

⁴⁸⁸ The Fund for Peace «Threat Convergence. Transnational...» p. 9.

⁴⁸⁹ Son una de las principales vías marítimas del mundo, naciones como China, Japón e India dependen de los insumos y petróleo que les llega a través de Estrechos de Malaca en porcentajes de 85, 80 y 40 respectivamente; ver The Fund for Peace «Threat Convergence. Transnational Security Threats in the Straits of Malacca» Washington D.C., 2012, p. 14; disponible en <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> [Última visita: 14/12/2018].

⁴⁹⁰ OMI y sus reportes sobre piratería: Reporte anual 2008, MSC.4/Circ.133,p.12.

⁴⁹¹ KRASKA «Freakonomics of Maritime Piracy» *Brown Journal of World Affairs*, Vol. 16, Issue 2, Spring/Summer, 2010, p. 111.

se encuentra frenado, pero con las mismas capacidades y a la espera de cualquier oportunidad para resurgir.

Funciona de la siguiente manera, en un primer momento un instigador reúne a un conjunto de individuos que participarán en el secuestro con diferentes funciones. Un grupo de asalto y otro en tierra. El de asalto suele componerse de 10 a 20 personas, con dos esquifes, equipo de navegación y armas de fuego. El segundo equipo (en tierra) es el encargado de la logística para proteger el buque (posiblemente de otras bandas piratas), conseguir comida, agua y energía para el buque, así como un negociador y un intérprete⁴⁹². Lo anterior es un *ideal de requisitos*, no deben olvidarse las condiciones de daño físico y psicológico al que son sometidos los secuestrados.

Cabe recordar que las negociaciones pueden durar un promedio de 3 a 4 semanas⁴⁹³ (antes de la especialización del negocio, el tiempo de cautividad rondaba los 3 meses), hay un claro interés en la naviera por recuperar a la tripulación y la carga; mientras el interés de los piratas es hacerse con el dinero a la brevedad posible. Es innegable que la comunidad local⁴⁹⁴ en la que se encuentre atracado el buque secuestrado participa activa o pasivamente en esta situación, los clanes no promocionan este tipo de actividades pero la piratería emergió de los mismos⁴⁹⁵; en cualquier caso el flujo del dinero afectará al clan, bien para los que consiguen el dinero, y un martirio para quienes deben soportar el encarecimiento de la vida y ven empeorar sus ya duras condiciones socioeconómicas.

⁴⁹² DO, Q., MA, L. y RUIZ, C. «Pirates of Somalia. Crime and deterrence on the High Seas» *World Bank, Policy Research Working Paper 7757*, July 2016, p. 6; disponible en <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7757> ; World Bank «Pirate Trails. *Tracing the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*» Washington D.C., 2013, p. 10; disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/408451468010486316/Pirate-trails-tracking-the-illicit-financial-flows-from-pirate-activities-off-the-Horn-of-Africa#> [Última visita: 10/12/2017].

⁴⁹³ UK P&I CLUB, UK WAR RISKS, HELLENIC WAR RISKS y TERRA FIRMA «Risk focus...» p. 8.

⁴⁹⁴ Somalia es un país de clanes y sus líderes son determinantes en su micro-sociedad, por lo que sería difícil de entender que sin la anuencia u omisión de quienes dirigen los clanes estas actividades y organización de los piratas no podrían existir dentro de ese clan. Los negociadores en favor de las víctimas suelen tratar de contactar con los sabios o mayores de los clanes para presionar a los piratas en las liberaciones. Para conocer más sobre las jerarquías y composición de los clanes en Somalia ver el siguiente informe: RINEHARD, Britta «Clan Structure in Somalia» *Civil Military Fusión Center*, agosto de 2011; disponible en http://unhcr.org/ua/attachments/article/660/CFC_Anti-Piracy_Report_Clan_in_Somalia_Aug_2011.pdf [Última visita: 9/10/2018].

⁴⁹⁵ KRASKA, «Freakonomics of... » p. 114.

2. Otros negocios interconectados a la piratería

Si bien es cierto que el secuestro para cobrar rescate es una de las principales fuentes de la piratería, y dónde no lo era está tomando fuerza ¿qué hacen estas bandas criminales con el dinero recaudado, cómo se invierte y se lava? El Banco Mundial ha realizado un esquema del flujo del dinero obtenido con el pago de rescates en Somalia, pero que bien podría aplicarse a realidades como la del Golfo de Guinea y que están siendo ejemplo en el Sudeste Asiático (que a pesar de su tendencia la baja en secuestros, en 2020 han vuelto a ocurrir), aunque en este último caso siga predominando la piratería oportunista (por el momento). Los piratas somalíes han percibido más beneficios por rescates que el resto de bandas piratas de otras áreas que tratan de seguir su modelo, por ello es relevante hacer un enfoque sobre el flujo de este dinero. Somalia pasó de una piratería *amateur* a una organizada que cuenta inclusive con miembros operando en otros países⁴⁹⁶ y zonas de Somalia que no están en el Golfo de Adén, como por ejemplo Harardhere⁴⁹⁷ replicando el *modus operandi* de los ataques y captación de los rescates.

Una vez recibido el pago del rescate comienzan las reparticiones de beneficios. El patrocinador o financiador cobra entre un 30 y un 75% del total recibido, cifra que varía en función de cuantas personas patrocinaron la empresa y sus aportaciones; pocas veces se trata de un solo patrocinador ya que debe tener el suficiente poder económico para solventar el crimen. En promedio se asocian de 3 a 5 patrocinadores, aunque en otras ocasiones pueden ser muchos más⁴⁹⁸, se ha llegado a constituir un fondo común con participaciones (como *acciones*) aportando dinero o bienes útiles para el secuestro⁴⁹⁹.

No necesariamente los patrocinadores se encuentran en Somalia, ya que estos pueden pertenecer a redes de crimen organizado transnacional⁵⁰⁰, y pueden participar y operar (por ejemplo) desde Kenia o desde el Golfo Pérsico⁵⁰¹, contando con una gran

⁴⁹⁶ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 29.

⁴⁹⁷ KRASKA, «Freakonomics of... » p. 118.

⁴⁹⁸ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 30.

⁴⁹⁹ KRASKA, «Freakonomics of... » p. 114.

⁵⁰⁰ WILLIAMS, Paul y PRESSLY, Lowry «Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution», *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, Issue 1 & 2, (Fall 2013), p. 181.

⁵⁰¹ KRASKA, «Freakonomics of... » p. 115.

facilidad para invertir en estos negocios y recibir grandes beneficios, solo con un poco de inversión inicial. En cuanto a los tipos de inversores «Sus perfiles varían e incluyen a ex policías y oficiales militares, comerciantes de khat, antiguos pescadores, ex empresarios o funcionarios, y piratas exitosos que se convirtieron en financiadores»⁵⁰².

Los que financian son la base principal en este modelo de negocio, son quienes proveen de dinero a los otros piratas⁵⁰³, una vez pagado el rescate se ha comprobado que el dinero puede moverse mediante transferencia financiera siendo de particular interés los destinos de Djibouti, Kenia y los Emiratos Árabes Unidos⁵⁰⁴. La economía criminal de la piratería y del dinero en manos de los patrocinadores sigue fluyendo hacia otras actividades ilícitas como el lavado de dinero, tráfico de seres humanos y contrabando de inmigrantes⁵⁰⁵.

Una vez pagados todos los costos incurridos en la comunidad, de los que se fue tomando nota durante el hecho ilícito (provisiones de alimentos, agua, combustible, catering, hotel, etc.) se paga a los piratas que ejecutaron el ataque en mar (llamados *foot soldiers* o *soldados de a pie*) y que mantuvieron la logística del secuestro en tierra recibiendo de 30 a 75 mil dólares⁵⁰⁶. Los grupos de piratas de bajo nivel, aquellos que hacen las maniobras de secuestro abordando buques con armas, provienen generalmente de los oficios de pesca artesanal o pastoreo. Son la mayor base en el negocio de la piratería y en quienes se aplicaría la normativa internacional sobre piratería, dejando por fuera a los instigadores y reales organizadores de las acciones piráticas en el mar.

Debido a la considerable caída de los ataques piratas en el Golfo de Adén, gracias a las fuerzas navales desplegadas en la zona y a la contratación de empresas de seguridad privada a bordo de los buques, una gran cantidad de estos soldados de a pie quedaron sin trabajo; en el año 2013, el presidente del gobierno Federal de Somalia Hassan Sheikh

⁵⁰² WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 59.

⁵⁰³ HUGGINS, Jon y Kane-Harnett, Liza «Somali piracy, are we at the end of the game? » *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, 2013, p. 374.

⁵⁰⁴ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 3.

⁵⁰⁵ *Id.*

⁵⁰⁶ YIKONA, Stuart «The Piracy Money Cycle...»; World Bank «Pirate Trails...»p. 32.

Mohamud les ofreció una amnistía⁵⁰⁷, pero sólo a ellos, no a los financiadores que quisiesen acogerse a la misma. El presidente se comprometía en proveerles con medios para poder ganarse la vida. En el año 2009 también hubo una amnistía en Puntlandia (al norte del país y de las zonas más peligrosas en cuanto a piratería) pero ese perdón no distinguió entre financiadores ni piratas de bajo nivel y fue aprovechada por el jefe de una de las bandas más grandes de Eyl «Abshir Abdullahi Abdulle, conocido como "Boyah", el más famoso cabecilla pirata de Somalia y el primero que montó una banda organizada con métodos modernos para el abordaje de barcos en el país»⁵⁰⁸. En ambos casos las negociaciones se realizaron a través de los ancianos y sabios de los clanes. De acuerdo al Banco Mundial esta economía ilícita ofrece poder e influencia económica a los financieros dentro de Somalia⁵⁰⁹ de una manera claramente ilegítima aun cuando algunas inversiones de ese dinero se hagan en negocios legales como en el sector inmobiliario.

Parte del dinero recibido en el rescate también va dirigido a los corruptos ya que sin su apoyo o colusión no podrían ejecutarse las acciones piráticas, «la policía, los servicios de seguridad y el gobierno se han beneficiado financieramente de la piratería»⁵¹⁰. En cuanto a esa corrupción es de esperarse que con el fortalecimiento institucional de Somalia esta disminuya si bien puede ser un lento proceso que sin la intervención de los clanes no podrá salir adelante.

Después de cubiertos los gastos y pagos de material, equipos, servicios, personal, entre los que deben ser incluidos los intérpretes (reciben una paga que oscila entre los 10 mil y 20 mil dólares⁵¹¹), las comunidades locales reciben regalos y sobornos en torno al 10% del beneficio⁵¹²; una vez cobradas las ganancias por la inversión en el negocio, los intervinientes tienen los bolsillos llenos y el dinero empieza a circular tanto hacia negocios lícitos (que sirven para lavar el dinero) como ilícitos.

⁵⁰⁷ HUGGINS, Jon y Kane-Harnett, Liza «Somali piracy...» p. 374.

⁵⁰⁸ El Mundo «Abandona la piratería una de las más antiguas bandas de corsarios de Somalia» 26 de mayo de 2009; disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/05/26/internacional/1243352063.html> [Última visita 7/8/2019].

⁵⁰⁹ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 29.

⁵¹⁰ KRASKA «Freakonomics of... » p. 115.

⁵¹¹ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 45.

⁵¹² SHORTLAND, Anja «Treasure Mapped... » p. 4.

Gran parte de los piratas (*foot soldiers*) invierten el dinero ganado en pagar deudas (algunas contraídas por indisciplinas durante el secuestro) comprar khat (droga), coches, casas y armas, algunos buscan invertir en vivienda en Nairobi⁵¹³. Los financiadores suelen invertir en el mundo inmobiliario (hoteles, restaurantes, pequeñas tiendas, etc.) tanto dentro y fuera de Somalia, como Europa, Asia y África oriental⁵¹⁴; de la misma forma invierten en el negocio del transporte, bien sea adquiriendo esquifes para reutilizar en secuestros o en camiones.

Un estudio de 2012⁵¹⁵ investigó, con un original acercamiento (vía fotos satelitales), el impacto del dinero de los rescates en Somalia. Se demostró que las diferentes comunidades costeras en las que se mantenían los secuestros, como Eyl y Hobyo, no fueron las que recibieron mayor inversión sino aquellas que eran las proveedoras de bienes y centros regionales de importancia como Garowe y Bosasso⁵¹⁶.

En cuanto al flujo del dinero dedicado a otras actividades ilícitas, parte de éste se reinvierte en futuros secuestros, otras cantidades van a parar en el refuerzo de milicias⁵¹⁷ (de acuerdo al bando que apoyen los financieros en Galkayo) el peligro de esos apoyos es que el dinero vaya a parar a grupos terroristas que puedan financiarse indirectamente con el pago de los rescates.

Otro De los negocios en que invierten tanto los financiadores como los piratas de a pie es en el contrabando de migrantes. Patrocinan los viajes, requiriendo una inversión mucho menor que la de un secuestro, menos riesgos, mucho menos tiempo dedicado a esa actividad y menos personas entre las cuales repartir los beneficios. Por un viaje, de contrabando de migrantes hacia Yemen, se llegan a obtener beneficios de 9 mil dólares por 8 a 10 horas de trabajo. Cantidades que pueden incrementarse cuando el

⁵¹³ KRASKA «Freakonomics of... » p. 116.

⁵¹⁴ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 45.

⁵¹⁵ SHORTLAND, Anja «Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy» *Brunel University*, enero de 2012: https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0112pp_shortland.pdf [Última visita: 9/10/2018].

⁵¹⁶ SHORTLAND, Anja «Treasure Mapped... » p. 3.

⁵¹⁷ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 63.

contrabandista trae armas⁵¹⁸ en su viaje de regreso a Somalia, involucrándose de esta forma en el tráfico ilícito de armas y quebrantando en toda regla el embargo que pesa sobre Somalia.

Los piratas en todos los niveles de su jerarquía se involucran en diversas actividades legales y criminales. En un país como Somalia, con todos los conflictos posibles acaeciendo sobre ellos (milicias, violaciones de derechos humanos, pobreza, hambruna, inseguridad física y jurídica, sin atención hospitalaria adecuada, entre otras calamidades) no pueden luchar solos contra la piratería desde dentro, puede considerarse a la piratería como una maldición más que deben sufrir. Habrá quien discuta sobre las inversiones en inmuebles, la adquisición de bienes, etc. Y la prosperidad que eso puede generar en las comunidades. Pero nada de lo anterior repercutirá en el bienestar de la mayoría de su población (ahora estigmatizada también como piratas).

El tráfico de armas, de personas, el contrabando de migrantes, el tráfico de drogas (khat) solo son medios para favorecer la avaricia de los financiadores o patrocinadores de estas actividades que no dejan de invertir en fortalecer a las milicias que les convenga, esto implica más guerras e inestabilidad y un peor panorama para la mayoría de la sociedad somalí.

Ellos a su vez son los que no permiten que haya una pesca regulada y beneficiosa para su propio país, cobran vacunas a los barcos de pesca extranjeros que faenan en territorio somalí, dan igual los métodos dañinos que utilicen, con tal de que paguen pueden sacar lo que quieran del mar, situación que solo puede ir en detrimento del pueblo. Si no se apoya al gobierno central, aprovechando la asistencia de la comunidad internacional allí, Somalia no tiene futuro y de frágil pasará a ser un Estado fallido realmente. Los piratas con su dinero compran influencias, poder, voluntades (con o sin violencia) la imagen de la que se ha leído en el pasado de que los pescadores se volvían piratas para reclamar lo suyo, lo que les correspondía podría decirse que ocurrió en un principio y por muy poco

⁵¹⁸ WORLD BANK, «Pirate Trails...»p. 66.

tiempo hasta que entraron los promotores a financiar actividades criminales de mayor envergadura.

El negocio de la piratería no se limita a secuestrar un barco con su tripulación y cobrar un rescate, el negocio más destructivo y en masa es el que se genera con ese dinero. Entonces ¿habría que dejar de pagar los rescates? ¿Cortar esa fuente de financiación? La respuesta merece un análisis más profundo que se verá en la siguiente sección.

C) La delgada línea roja entre terrorismo y piratería

Uno de los graves peligros para la seguridad mundial es el terrorismo. Entre las medidas para quitarle fuerza o debilitarlo se encuentra reducir sus fuentes de financiación a toda costa, aunque lamentablemente funcionen mediante entramados fiscales de difícil o nulo rastreo. La piratería marítima podría estar funcionando como fuente económica para el terrorismo pero esta idea debe observarse con mucha precaución.

En la sección anterior se ha estudiado cómo, a través del secuestro para conseguir el pago de un rescate, la piratería obtiene el grueso de sus fondos financieros. Los beneficios obtenidos ilícitamente pasan a diversos usos: inversiones legales, a otras actividades criminales y a la financiación de milicias que podrían estar relacionadas con grupos terroristas y aquí reside la gravedad del asunto.

La piratería se ejecuta por fines privados, sin ideología política o religiosa, siendo una diferencia determinante con el terrorismo, que sí tiene un necesario componente de ideología religiosa o política. Los actos terroristas se organizan en función de la ideología del grupo criminal. Si un grupo terrorista comete violencia marítima no podría catalogarse como piratería ya que esa actuación criminal tiene un fundamento con ideología que se aleja de los fines privados exigidos para la constitución de la piratería.

La peligrosidad de la relación entre piratería y terrorismo estriba en esa parte de financiación que puede llegar a grupos terroristas y que abre el debate sobre si deben pagarse o no los rescates en los secuestros piráticos, con el fin de evitar que ese dinero llegue a los extremistas. También puede ocurrir que los terroristas participen como financiadores o patrocinadores de la piratería.

Considerando lo anterior ¿Sería ético ilegalizar las negociaciones para rescatar a los secuestrados? ¿Vale menos su vida que una política de no negociación con terroristas? En primer lugar, la seguridad de la vida de los secuestrados debería ser una prioridad y no ponerla en riesgo debido a la prohibición de negociaciones, sobretodo porque nunca deberían haber perdido su libertad y sería un castigo para las víctimas evitar su regreso con vida a la mayor brevedad posible. No obstante, pagar rescates podría alentar a seguir cometiéndolos. En una balanza de axiología jurídica ¿cuál derecho pesaría más? En esta balanza de hechos la protección del derecho a la vida debería ocupar la jerarquía de decisiones; no puede considerarse excluyente la lucha por erradicar el terrorismo y su financiación, con el deber y obligación positiva de proteger la vida.

1. ¿Se financia el terrorismo a través de la piratería marítima?

Controlar la financiación del terrorismo es uno de los pilares en la lucha contra ese terrible fenómeno. Es una labor ardua y compleja en que la comunidad internacional trabaja sin descanso, ya que es fundamental desarticular los medios económicos y materiales que permiten actuar a los terroristas; sin embargo, la protección y seguridad buscada con esas medidas no deberían perjudicar los derechos humanos como el de la vida. Ese derecho está en riesgo ante un secuestro para pedir rescate, un recurso muy utilizado por estos grupos criminales y que necesariamente hace pensar en su relación con el incremento de este tipo actividad a mano de los piratas, coexistiendo ambas franjas criminales en las mismas áreas geográficas. Y cuya paridad sería desastrosa para los secuestrados por piratas como se verá más adelante.

El secuestro para pedir rescate (*Kidnapping for Ransom* –KFR- por sus siglas en inglés) «es un gran mercado criminal que genera un estimado de 1.5 billones de dólares al año»⁵¹⁹ y que representa la segunda actividad criminal más importante en la financiación de los grupos terroristas⁵²⁰ ya sea ejecutada directamente por dichos grupos o por asociaciones criminales con terceros fuera de su organización pero que secuestran para obtener beneficios y repartirlos con los terroristas⁵²¹.

El autodenominado Estado Islámico obtuvo en 2014 más de 45 millones de dólares aproximadamente en concepto de KFR; Al Qaeda y sus afiliados obtuvieron 125 millones de dólares desde el año 2008⁵²² por la misma actividad criminal. La financiación del terrorismo y su negocio del secuestro usualmente surge en países inestables, con una frágil autoridad e institucionalidad y especialmente donde la corrupción es endémica⁵²³, sitios en donde tienen prácticamente libertad de actuación y casi de persecución. La pobreza, los conflictos armados y la falta de control de la violencia por parte del Estado permiten la expansión del terrorismo y sus grupos criminales conexos involucrados en el KFR «Libia, Irak, Siria y Yemen están cayendo o parcialmente cayendo [...] hacia un conflicto crónico»⁵²⁴ situación similar que alentó al incremento de la piratería y a este tipo de secuestros por dinero.

El secuestro es utilizado tanto por los terroristas como por los piratas en áreas geográficas “compartidas” o cercanas ¿significa esto que existe un nexo financiero en favor de los terroristas? La financiación del terrorismo mediante los beneficios económicos de la piratería debe analizarse y probarse, ya que de existir dicho vínculo económico la vida de los secuestrados en el mar correrá más peligro si no puede ser negociada o se ponen trabas para su pronta liberación.

⁵¹⁹ SHORTLAND, Anja, «Governing kidnap for ransom: Lloyd’s as a “private regime”» *Wiley Governance* (30), 2017, p. 284.

⁵²⁰ Global Terrorism Index 2016, p. 84.

⁵²¹ *Ibid.*, p. 85.

⁵²² *Id.*

⁵²³ Grupo de Acción Financiera (GAFI o FATF por sus siglas en inglés) en su reporte «Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom» julio de 2011, p.24; disponible en <http://www.fatf-gafi.org/publications/methodsandtrends/documents/organisedmaritimepiracyandrelatedkidnappingforransom.html> [Última visita: 9/8/2019].

⁵²⁴ Global Terrorism Index 2016, p. 86.

En el año 2010 el presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, emitió la orden ejecutiva EO 13536⁵²⁵ sobre el «bloqueo a la propiedad de ciertas personas que contribuyen al conflicto en Somalia» declarando que la situación en Somalia constituía una amenaza para la seguridad nacional y políticas exteriores de los Estados Unidos por lo que se tomarían las medidas necesarias para hacer frente a dichas amenazas y controlar el flujo de dinero relacionado a la piratería y actividades relacionadas.

La orden presidencial, efectiva en EUA, desde su publicidad generó incertidumbre en el sector marítimo de ese país, ya que muchas reglas aun no eran concretas y estaban sujetas a interpretaciones de la OFAC (*Treasury Department's Office of Foreign Assets Control*) que el 5 de mayo emitió nuevas regulaciones para la implementación de la Orden presidencial 13536 y que aún podría estar sujeta a futuras reglas. Precisamente uno de los reclamos del sector marítimo en ese momento era esa imprecisión, esto es claramente inseguridad jurídica. No quedaba dilucidado si en caso de secuestro de un buque podía negociarse o pagarse el rescate sin infringir dicha orden. Es de entender que el “espíritu” de dicha orden presidencial no era afectar el derecho a la vida de los secuestrados y futuros cautivos, pero lamentablemente lo hace fundamentándose en tomar acciones para debilitar financieramente a las personas y grupos mencionados en la misma, siendo la principal consideración la amenaza a la seguridad nacional y política exterior de los EUA.

En reunión del Consejo de Seguridad no avanzó la propuesta de declarar nexos terroristas con la piratería (la postura europea era contraria y equilibró la balanza), a pesar de que la orden ejecutiva y su propuesta se fundamentaba en las Resoluciones del Consejo de Seguridad 1844 (de 2008, sobre la situación en Somalia) y la 733 (de 1992, también sobre la situación en Somalia cuando cayó el gobierno existente y el caos tomó el lugar que mantiene a día de hoy). No queda claro si la aplicación ha sido retroactiva (que en las interpretaciones de la OFAC aparentemente así es) esto implica que quienes hayan pagado rescates anteriormente, o hayan realizado alguna transacción con los individuos listados como terroristas pueden estar sujetos a investigaciones y sanciones. En este punto debería primar uno de los principios generales del Derecho que es la irretroactividad de la ley, con la excepción que pueda favorecer a los privados de libertad.

⁵²⁵ 12 de abril de 2010.

No obstante lo anterior, las reglas de la OFAC establecen excepciones en el párrafo 551.507 sobre la autorización de servicios médicos de urgencias.

La política para debilitar financieramente a estos individuos claramente afecta al pago de los rescates, ya que muchas de esas personas manejan grupos piratas fuertes, grandes, entonces necesariamente en caso de secuestro las transacciones mediarán o tocarán en algún momento a dichos individuos listados como terroristas y es allí donde “establecen el nexo” con la piratería, pero es muy delicado y peligroso hacer una analogía de este tipo, ya que esos nexos no son interpretativos, sino que deben ser investigados a profundidad y probados.

Desde la perspectiva europea, reflejada en el informe de la Cámara de los Lores⁵²⁶ (2010) referente a la operación ATALANTA, se analizaba el punto anterior quedando explícitamente señalado que no existían nexos directos entre Al Qaeda y los piratas, acotando que era peligroso tratar de establecer esos nexos, sumado a la dificultad de poder asegurar cuál es el destino final de los bienes de los piratas. En el mismo párrafo 53 se indica que el gobierno (de UK) no ha encontrado hasta el momento evidencias de ningún nexo operacional ni organizacional entre piratería y terrorismo. Y declaran firmemente lo siguiente (párrafo 57): «Apoyamos el *statu quo* mediante el cual el pago del rescate a los piratas no es una ofensa criminal bajo la ley del Reino Unido. Recomendamos que el Gobierno siga supervisando el posible riesgo de que el dinero llegue a terroristas».

De acuerdo a esa recomendación debe ser preponderante la acción de monitorear o perseguir el destino del dinero pagado, e identificar quién o cuál organización lo recibe y castigar con la Ley; no presuponer sin pruebas que los fondos pagados por el rescate son desde el inicio para financiar al terrorismo, ya que con esta última interpretación la vida de los secuestrados siempre estará en peligro.

⁵²⁶ House of Lords, «Combating Somali Piracy : The EU’s Naval Operation Atalanta», *12th Report of Session 2009-2010*, 6 de abril de 2010; par. 53; disponible en <https://www.defense.gouv.fr/content/download/172571/1862361/file/Combating%20Somali%20Piracy,%20the%20EU%E2%80%99s%20Naval%20Operation%20Atalanta.%20Report.%20House%20of%20Lords.%20European%20Union%20Committee.%2014%20avril%202010.pdf> [Última visita 1/12/2020].

Fue muy encomiable la propuesta de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), y acorde a las conclusiones de la Cámara de los Lores, sobre seguimiento a los fondos generados por la piratería. En dicha propuesta indicaba que el foco debería estar sobre los propietarios de activos y en dificultar las posibles transacciones financieras mediante la aplicación eficaz de la normativa contra la piratería⁵²⁷. Siendo correcta la separación de acciones, no puede mezclarse lo que conlleva rescatar a las personas con el consecuente pago de rescates (para los que existen pólizas específicas) y la persecución criminal que pueda surgir para detectar el fin de esos fondos con el objetivo de conseguir una derrota o debilitamiento financiero⁵²⁸.

La Resolución de la OMI A.1026 (26)⁵²⁹ en su dispositivo 2.a) hace un llamamiento a los Estados para que faciliten y pongan todos los medios posibles para la liberación de «todo buque secuestrado, la gente de mar que preste servicio en él y cualquier otra persona que se encuentre a bordo, sean liberados de forma inmediata e incondicional y no se les cause daño». Aquí se reafirma la preponderancia de las acciones que deben seguir los Estados, siendo salvaguardar la vida humana en el mar, que puede verse amenazada si se ponen trabas tales como sanciones de carácter penal contra las personas que realicen transacciones financieras con piratas relacionados a terroristas, directa o indirectamente (sin prueba de por medio), siendo lo anterior falencias en un debido proceso investigativo de esos posibles nexos.

En las negociaciones para la liberación de secuestrados *no se trata de negociar con el crimen*, sino, que se trata de lograr como objetivo primordial salvaguardar la vida de los *no criminales*, que son los secuestrados. Las negociaciones son un medio para salvaguardar la vida de inocentes, que en la balanza de justicia están por encima de una prohibición a negociar con secuestradores. No obstante, en cuanto a los secuestros ejecutados por piratas, sería ideal que los gobiernos no estuviesen implicados en las negociaciones sino los involucrados a modo privado. Eso sí, el gobierno no puede poner trabas a estos procesos y debe facilitarlos en la medida de lo posible, además de acompañar

⁵²⁷ MSC 87/19/6, 8 de marzo de 2010, *Nota presentada por la Cámara de Comercio Internacional (ICC)*.

⁵²⁸ *Ibid.*, par.10.2.

⁵²⁹ OMI, Resolución A.1026 (26), 2 de diciembre de 2009.

siempre que se pueda, o esté permitido, a los familiares de los secuestrados, ofreciéndoles orientación oportuna y facilitación de canales de comunicación con otros Estados involucrados. En el documento del Comité de Seguridad Marítima de la OMI MSC 87/19/3, página 3, párrafo 11 se indica que:

«En el párrafo dispositivo 5 de la resolución A.1026(26), entre otras cosas, se insta encarecidamente a los Gobiernos que todavía no lo hayan hecho a que, con prontitud: .1 establezcan, según sea necesario, planes y procedimientos para adoptar las medidas o las decisiones oportunas con miras a garantizar que todo buque atacado o secuestrado que tenga derecho a enarbolar su pabellón, y el personal a bordo, prosiga estando en condiciones de continuar operando y trabajar a bordo, respectivamente, o impartan a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, según sea necesario, asesoramiento y orientaciones sobre toda medida o decisión que puedan tener que adoptar a estos efectos (párrafo 5 j)); y .2 establezcan, según sea necesario, planes y procedimientos para ayudar a quienes se encuentran detenidos como rehenes, cuando tal ayuda se solicite (párrafo 5 j))».

En virtud de lo anterior pueden incluirse las guías BMP5⁵³⁰ y ReCAAP ISC⁵³¹ en las que se incluyen recomendaciones para prevenir el ataque pirata, cómo actuar durante y después del mismo, así como indicaciones para proceder en caso de secuestro.

El grupo terrorista de Abu Sayyaf está operativo en la zona del mar de Célebes, en donde ya se financiaban a través del secuestro por recompensa en tierra en Filipinas, y luego pasaron a los secuestros de buques en 2016; hasta el año 2019 fueron reportados veintinueve incidentes de secuestros, que comprendían un total de setenta y cinco personas secuestradas; sesenta y cinco de las cuales llegaron a ser liberadas y diez de ellas fueron asesinadas⁵³². Debido a la peligrosidad que se estaba apoderando de la zona los Estados de Indonesia, Filipinas y Malasia firmaron el Acuerdo Trilateral de Cooperación (TCA)⁵³³ el 14 de julio de 2016. Mediante esta cooperación vigilarían el mar de Célebes y el Sabah oriental para prevenir y reprimir los ataques piratas, especialmente de secuestros.

⁵³⁰ Ver pp. 26,29 y 61 de esta guía «*Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*», BMP5, junio 2018.

⁵³¹ Ver sección XI, p.31 de esta guía; «*Regional guide to counter piracy and armed robbery against ships in Asia*», ReCAAP ISC, 2016.

⁵³² ReCAAP ISC, «*Guidance on Abduction of Crew in the Sulu-Celebes Seas and Waters off Eastern Sabah*», julio de 2019, p. 3.

⁵³³ *Trilateral Cooperative Arrangement – TCA-* por sus siglas en inglés.

2. Peligrosas consecuencias del estatus de terrorista a los piratas

Sin duda la peor consecuencia de catalogar la piratería como terrorismo será sobre las vidas de las personas cautivas, así como sus derechos a la libertad, a la intimidad, a no ser sometido a trato cruel o degradante⁵³⁴. La prohibición de negociar con terroristas sería aplicable en el anterior supuesto, reduciendo así las posibilidades de un rescate lo más expedito posible. Esto afectaría de lleno en el mundo laboral de la gente de mar, algunos aceptan el peligro de navegar por zonas declaradas de alto riesgo (a lo que pueden negarse de acuerdo a los convenios de trabajo; uno de los alicientes para navegar por la zona es la certeza de saber que la naviera pagará rápidamente por su liberación si llegan a verse envueltos en un secuestro pirático. Si desde el principio esa “certeza” es eliminada (con la prohibición de futuras negociaciones del rescate) las consecuencias sobre el transporte marítimo en dichas zonas serán más que negativas para el sector y para los que sufrirán los sobrecostos (consumidor en tierra) de evitar zonas de riesgo.

Una de las obligaciones que se desprenden del artículo 94 numeral 3, de la CONVEMAR (sobre la jurisdicción del Estado de pabellón del buque) va referida a la capacitación de las dotaciones de los buques que enarbolan su bandera y a la «toma de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta (a) [...] La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables » (párrafo b del mismo artículo y numeral). Esto se traslada en la exigencia que pueda existir en el ordenamiento jurídico del Estado del pabellón sobre los armadores, navieras, operadores, gerentes, autoridades competentes, entre otros, en establecer protocolos adecuados en cuanto a condiciones de trabajo, descansos y seguridad de las dotaciones, entendiéndose también la protección contra ataques piratas; ¿podría ser exigida la contratación obligatoria de seguros K&R? Es un debate abierto, pero en opinión de la autora sí que debería ser obligatoria su constitución cuando se transite por zonas de riesgo.

⁵³⁴ Así como el derecho al trabajo y a tener un oficio,

Sobre todo ha de tomarse muy en cuenta la vida la gente de mar, a veces olvidada y dejada a su suerte como ha podido observarse en este escrito. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha celebrado la aceptación de las enmiendas 2018 (adoptadas el 27 de abril de 2018) al convenio sobre trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) que entraron en vigor el 26 de diciembre de 2020. Son consecuencia de la necesidad de protección especial para los trabajadores de mar frente a los ataques piratas, en el sentido que durante el secuestro muchos perdían el derecho a seguir obteniendo su salario y el cómputo de sus contratos seguía corriendo (hasta quedar desempleados en algunos casos en medio del secuestro), unas causas más que injustas que pesaban sobre personas que estaban soportando un secuestro.

En la enmienda 2018, en el nuevo párrafo 7⁵³⁵ se dispone que el contrato «continuará teniendo efecto mientras un marinero esté cautivo, dentro o fuera del buque, como resultado de actos de piratería o robo a mano armada contra buques, independientemente de que haya pasado la fecha fijada para su vencimiento»; de la misma forma, la gente de mar continuará percibiendo su salario y todos los beneficios acordados contractualmente mientras dure su cautiverio y hasta que sea debidamente repatriado después de su liberación, las mismas condiciones aplicarán hasta la fecha de fallecimiento si es el caso⁵³⁶. Esta enmienda se puede entender como un triunfo en la protección de los derechos de la gente de mar. Los Estados de bandera de las diez principales flotas mundiales, en orden de mayor a menor⁵³⁷: Panamá, Islas Marshall, Liberia, Hong Kong, Singapur, Malta, China, Bahamas, Grecia y Japón, han aceptado la enmienda y está en vigor, enviando así un mensaje de apoyo a las tripulaciones e incentivando su arduo

⁵³⁵ «Each Member shall require that a seafarer's employment agreement shall continue to have effect while a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or armed robbery against ships, regardless of whether the date fixed for its expiry has passed or either party has given notice to suspend or terminate it.», Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements, par.7, MLC, 2006.

⁵³⁶ «Where a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or armed robbery against ships, wages and other entitlements under the seafarers' employment agreement, relevant collective bargaining agreement or applicable national laws, including the remittance of any allotments as provided in paragraph 4 of this Standard, shall continue to be paid during the entire period of captivity and until the seafarer is released and duly repatriated in accordance with Standard A2.5.1 or, where the seafarer dies while in captivity, until the date of death as determined in accordance with applicable national laws or regulations.», Standard A2.2 – Wages, par. 7, MLC, 2006.

⁵³⁷ FUNDACIÓN EXPONAV, «“FLOTA” mundial por “PABELLONES”: ¿Cuántos “BUQUES MERCANTES” de transporte navegan actualmente?», VILLA CARO, Raúl, 27 de noviembre de 2020; disponible en <https://www.exponav.org/flota-mundial-por-pabellones-cuantos-buques-mercantes-de-transporte-navegan-actualmente/> [Última visita 9/1/2021].

trabajo en el medio marino, que ya traía añadidos diferentes niveles de dificultad física y psicológica.

Previamente a la enmienda 2018 citada, la industria marítima, sindicatos y fundaciones del sector se unieron en el Programa de Respuesta Humanitaria contra la Piratería Marítima (MPHRP por sus siglas en inglés) en el año 2011, con el objetivo de dar apoyo y asistencia a los marinos y sus familias afectados por la piratería, tanto durante los secuestros, repatriación y en su rehabilitación (del daño físico y psicológico). En el año 2016 elaboraron una guía de buenas prácticas para la asistencia a las familias y gente de mar⁵³⁸.

La analogía de que negociar con piratas es lo mismo que hacerlo con terroristas es de extrema delicadeza y un análisis profundo debe ser hecho. No puede tipificarse a la piratería marítima como terrorismo, de existir esta analogía legalmente eliminaría las posibilidades de negociaciones, ya que si los piratas « [...] fuesen considerados terroristas posiblemente no se pagarían los rescates debido a las leyes de financiación del terrorismo»⁵³⁹. La Resolución del Consejo de Seguridad 1373 pide a los Estados que:

«Tipifiquen como delito la provisión o recaudación intencionales, por cualesquiera medios, directa o indirectamente, de fondos por sus nacionales o en su territorio con la intención de que dichos fondos se utilicen, o con conocimiento de que dichos fondos se utilizarán, para perpetrar actos de terrorismo;» (par. 1.b).

En el ámbito del terrorismo esta regulación cobra sentido, ya que el terrorismo tiene como objetivo el uso indiscriminado de la violencia para un objetivo de un grupo y los secuestros como medio para los fines que persiguen, por lo que sus medios de financiación deben ser perseguidos y neutralizados a toda costa, mediante una legislación (como pide la resolución) y control nacionales.

⁵³⁸ International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN), «Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families», 2016; disponible en <https://www.steamshipmutual.com/loss-prevention/MPRHPGuide0112.htm> [Última visita 7/1/2021].

⁵³⁹ GUILFOYLE, Douglas, «Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas», *Japanese Yearbook of International Law*, 53, 2010, p.143.

En el caso de la piratería el fin es privado, de carácter económico, no existe un objetivo político, son criminales comunes. El solo hecho de cometer un acto de piratería ya cataloga a ese individuo como pirata, no es necesaria una repetición o un "objetivo político", como si lo requería ser catalogado de terrorista (es necesaria una ideología o un objetivo). Se puede ser terrorista y cometer actos piratas, pero no pirata y ser catalogado de terrorista.

La misma definición de la CONVEMAR establece en las características de la piratería, y resumiendo, es "cualquier acto de violencia cometido con fines privados en alta mar" para que cataloguen como terrorismo a la piratería hay que empezar por modificar la definición de la CONVEMAR y eso es mucho más complicado. Son muchos contextos sobre la piratería los que deben analizarse con igual importancia que los efectos económicos negativos, pero no menos importante son los derechos humanos de las tripulaciones secuestradas y que lamentablemente no suelen ser el principal motivo de las acciones tomadas en pos de la seguridad de la navegación marítima, el principal "miedo" es afectar al comercio internacional y el abastecimiento de bienes y productos, principalmente el petróleo.

IV. EL ROL DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y SU LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Una vez analizado el marco jurídico internacional sobre la tipificación de la piratería marítima, y expuesto el alcance de dicha actividad ilegal, es necesario enfocarse en cómo la comunidad internacional lleva a cabo las acciones necesarias y permitidas en la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques, cuando este último sea parte de una campaña antipiratería (es decir, en la que se permita la represión como tal en aguas territoriales).

La CONVEMAR establece el principio de cooperación para la seguridad de la navegación, específicamente en el artículo 100 de dicha convención dispone que «Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en

alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado». De aquí se infieren las responsabilidades de los llamados a reprimir la piratería y a garantizar la gobernabilidad de los mares, así como su uso pacífico más allá del comercial; también el principio de respeto a la soberanía rige este artículo ya que deja delimitado el ámbito de actuación. Sin embargo, y ha quedado plasmado en el recorrido de este escrito, la piratería no solo debe perseguirse en alta mar o en la ZZE, es necesario actuar en zonas que se encuentran bajo la jurisdicción de un Estado, pero respetando su soberanía y previo acuerdo para ello. Es aquí donde radica la mayor importancia en la cooperación de esta materia.

Las operaciones marítimas, incluyendo navales y de policía, requieren equipamiento humano y material, lo que hace costoso este tipo de acciones haciendo inclinar la balanza hacia una necesaria cooperación más allá de la Regional. Un ejemplo es la operación ATALANTA de la UE, que para el período enero de 2019 a diciembre de 2020 contaba con un presupuesto de más de 11.700 millones de euros⁵⁴⁰, cifras y partidas inasumibles para Estados como Somalia. En el orden internacional, el organismo principal y desde el cual emana la autorización para acciones contra la piratería es la ONU, desde allí procede la legitimidad para permitir a los Estados el uso de la fuerza y otras acciones coordinadas, tanto por bloques de Estados como por países a modo individual.

No obstante lo anterior, en el ámbito privado y dentro de la jurisdicción de los Estados, con extensión a los buques abanderados en cada uno de ellos, juegan un rol llamativo las compañías de seguridad privadas que ofrecen en su cartera de servicios protección a los trabajadores, al buque y su carga. Pero es necesario enfocarse en su repunte como respuesta a los picos de ataques piráticos y a una regulación efectiva, que dependerá en gran parte, de las normas del Estado de pabellón del buque que contrate estos servicios.

⁵⁴⁰ DNS Departamento de Seguridad Nacional, gobierno de España, <https://www.dsn.gob.es/es/actualidad/sala-prensa/operacion-atalanta-eu-navfor-somalia#:~:text=Por%20otra%20parte%2C%20la%20Decisi%C3%B3n,31%20de%20diciembre%20de%202020> [Última visita 20/12/2020].

A) La Organización de la las Naciones Unidas

El máximo organismo internacional ya se había enfrentado a la amenaza de la piratería incesante en el caso de *the boat people* en la que sin coordinación y cooperación internacional no habría sido posible paliar parte de los daños sufridos por los desplazados vietnamitas y ni refrenar los ataques. En ese momento fue la ACNUR la encargada de gestionar recursos y capital humano para hacer frente a esa piratería inhumana.

Actualmente son varios órganos, programas y departamentos de la ONU los involucrados en investigar, informar, regular y decidir acciones para la represión de la piratería marítima. No solo se considera como una amenaza a la seguridad de la navegación marítima, por lo que el acercamiento a este fenómeno se hace desde varios frentes. En la Asamblea General y en el Consejo de Seguridad, como órganos principales, es donde finalmente se toman las decisiones que marcan el camino a seguir por los Estados miembros y se activan los mecanismos necesarios para utilizar la fuerza si se considera como recurso imperante.

En la Resolución A/65/71⁵⁴¹ la AG reafirma el deber de cooperación entre Estados frente al flagelo de la piratería al expresar que:

«*Reconoce* la importancia fundamental de la cooperación internacional en los planos mundial, regional, subregional y bilateral para combatir, de conformidad con el derecho internacional, las amenazas a la seguridad marítima, como la piratería, el robo a mano armada en el mar y los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones mar adentro y otros intereses marítimos, mediante instrumentos y mecanismos bilaterales y multilaterales encaminados a vigilar, prevenir y responder a tales amenazas, un mayor intercambio entre los Estados de información relacionada con la detección, prevención y supresión de esas amenazas y el enjuiciamiento de los infractores con el debido respeto a la legislación nacional, así como la necesidad de seguir creando capacidad en apoyo de esos objetivos;»⁵⁴².

⁵⁴¹ A/RES/64/71, del 4 de diciembre de 2009.

⁵⁴², *Ibid.*, par., 69; Cabe apuntar que durante el año 2009 la piratería tuvo un incremento desorbitado y afectó notablemente la navegación comercial; los secuestros de gente de mar por recompensa estaban desbocados; los buques con alimentos y ayuda humanitaria del PMA fueron atacados incesantemente. Esta Resolución recoge la problemática urgente de ese momento marcando una hoja de ruta adecuada a esa situación y con objetivos de futuro.

Es un párrafo claro y determinante, marcando las metas de lo que ha sido y será la lucha contra la piratería y otros ilícitos marítimos. Se da una especificidad necesaria ya que esas acciones también van encaminadas a la lucha contra la impunidad mediante el correspondiente debido proceso judicial (garantista). Dichas acciones requieren capacitación, inversión en formación, estructuras judiciales y carcelarias. Sin la debida cooperación entre Estados lo anterior simplemente no sería posible.

No menos importante es el trabajo que lleva a cabo la UNODC y su Programa Mundial Contra la Delincuencia Marítima⁵⁴³ en el cual no solo se aborda la problemática de la piratería, sino que ofrece una plataforma de encuentro regional para los Estados afectados y aquellos Estados cooperantes, además de llevar a cabo la capacitación y lucha contra la impunidad indicada en la precitada Resolución A/64/71, a través de fortalecimiento de capacidades (en todos los niveles involucrados) en los Estados receptores, así como el continuo seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la condena dentro del marco internacional de los derechos humanos. Como se verá más adelante también participan en ese proceso ONG's. De igual forma, la OMI tiene la misión de coordinar y apoyar a los Estados en la adopción de medidas para la supresión de la piratería y en la capacitación técnica:

« [...] de la gente de mar, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, el enjuiciamiento de los presuntos autores de conformidad con el derecho internacional y la promulgación de legislación nacional, así como el suministro de embarcaciones y equipo de vigilancia y la prevención de la matriculación fraudulenta de buques»⁵⁴⁴.

La participación del sector privado (*shipping industry*) es también fundamental en la elaboración de estas medidas a la luz del Derecho Internacional, ya que es uno de los sectores más afectados y tienen la capacidad de aportar datos indicativos de la realidad que se encuentran en los mares del mundo; ejemplo de ello es el reporte de hechos, daños y situación geográfica de los ataques piráticos sufridos por buques, permitiendo así la elaboración de informes y la necesaria circulación de información que sirve para alertar

⁵⁴³ En el capítulo V se analizará detenidamente el trabajo de este programa mundial de la UNODC.

⁵⁴⁴ AG/RES/64/71, par. 73.

a los navegantes de las zonas calientes (*hot spots*) o HRA⁵⁴⁵ y a las autoridades competentes.

Su implicación necesaria en paliar la crisis pirática (allí donde estuviere) les ha llevado a colaborar en la elaboración de guías de buenas prácticas para la prevención de este tipo de ataques y mejorar la seguridad del buque antes de recorrer zonas peligrosas; dichas guías si bien son similares, tienen enfoques de acuerdo a las diferentes regiones en que se navegue (diferentes realidades) siendo de una utilidad preponderante especialmente para la gente de mar que debe atravesar esos espacios marítimos.

Podría pensarse que este tipo de guías, o directrices, no son de obligado cumplimiento debido a su naturaleza jurídica, pero como se podrá observar en un caso reciente parece que esta perspectiva no es absoluta.

1. La cooperación regional en la represión de la piratería

¿Cómo se traduce el llamamiento de la ONU para la cooperación internacional en la represión de la piratería? De modo general se ha visto que existen diferentes órganos, divisiones, oficinas y programas de la ONU involucrados en la coordinación para hacer frente a este reto del DIP. Este tipo de cooperación puede ser regional o inter-regional, a las cuáles se adiciona una nueva “tarea” al trabajo que ya desarrollan esos órganos o agencias en las zonas geográficas en cuestión.

La colaboración de actores privados, como por ejemplo la industria marítima, la gente de mar, ONG’s, pescadores, entre otros, con las fuerzas estatales y órganos de la ONU es necesaria para trazar objetivos efectivos y que respondan a la realidad que se vive en las zonas de ocurrencia de la piratería. Los órganos encargados de la ONU deben tratar de equilibrar además los intereses (comunes o no) que pueden confluir en este caso.

⁵⁴⁵ *High Risk Areas/* Àreas de Alto Riesgo.

Sería interesante partir de un hipotético caso: los armadores del buque X piden al Estado de pabellón A, que envíe a bordo de su buque personal militar para defenderle de posibles ataques piráticos en la zona marítima del Estado ribereño B, ya que el Estado B no tiene la capacidad técnica necesaria para garantizar un mínimo de seguridad de la navegación. El Estado A tiene como política no enviar personal militar con estos fines sobre un buque civil, pero sí colaborar con el Estado B para hacer más seguro ese trayecto, siempre que se den las condiciones de autorización para ello. Pero sigamos con el ejemplo, los pescadores artesanales del Estado B (que permite el patrullaje del Estado A en sus aguas territoriales) no deberían verse perjudicados en su faena pesquera por restricciones o intercepciones marítimas injustificadas; en virtud de lo anterior, los Estados A y B deben ponerse de acuerdo en no perjudicar a los pescadores ni a los buques que naveguen por esa zona. Pero ¿quién decide cuáles son las normas que deben regir ese acuerdo? ¿El Estado A o el B? ¿Podría el buque civil contratar por su cuenta seguridad armada privada ya que el Estado A no le autoriza personal militar? ¿El Estado B permitiría a personal privado portar armas sobre su territorio marítimo? ¿Quién juzgaría a los piratas si A y B no pueden, o no quieren hacerlo?

La coordinación, normativa, recomendaciones de regulación y sobretodo, el acuerdo de voluntades requieren de un trabajo continuo y con suficiente flujo de información actualizado. En la resolución del Consejo 1851(2008) se instaba a los Estados y organizaciones implicadas en estos asuntos a « [...] establecer un mecanismo de cooperación internacional que sirva de punto de contacto entre Estados y organizaciones regionales e internacionales sobre todos los aspectos de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia [...]» (par. 4). Por este motivo fue creado, en el 2009, el Grupo de Contacto sobre Piratería frente a las Costas de Somalia (CGPCS por sus siglas en inglés), conformado por representantes de más de sesenta Estados y organizaciones (de la ONU, ONG's, sector privado de la industria marítima), divididos en grupos temáticos de trabajo (en un principio fueron cinco y actualmente son tres debido al declive de la piratería frente a las costas de Somalia) para que pudiesen ofrecer las soluciones más adecuadas posibles a los retos de la piratería, desde un profundo análisis, coordinación y diplomacia. Actualmente los objetivos de trabajo se enfocan en la construcción de capacidades, la coordinación sobre el mar, y por

último abarcar otras redes asociadas a la piratería y los procesos de persecución judicial⁵⁴⁶.

a) *La Organización Marítima Internacional*

Desde principios de 1980 la OMI ha estado trabajando (entre otros temas) sobre la seguridad de la navegación marítima y la piratería, enfocándose en diversas áreas geográficas empezando por China Meridional y recientemente en África occidental y central⁵⁴⁷, donde se puede deducir que sus enfoques van de la mano con el incremento de la actividad pirática por zonas.

En la resolución A.545 (13)⁵⁴⁸ la OMI se hacía eco de la grave situación que se vivía en el sudeste asiático (aunque no lo especificara geográficamente) y hacía un llamado a los Estados para que tomaran todas las medidas necesarias en la supresión de la piratería y el robo armado contra buques y pequeñas embarcaciones, instando a los gobiernos a que este fuera un caso de urgente prioridad⁵⁴⁹; asimismo, llamaba a la cooperación internacional entre Estados y organizaciones del sector privado para que asesoraran a los navegantes sobre las medidas idóneas para prevenir y reprimir la piratería⁵⁵⁰. Posteriormente la OMI reconocía la « [...] la necesidad de la organización de asistir en la formulación de medidas técnicas internacionalmente acordadas para mejorar la seguridad y reducir el riesgo hacia las vidas de los pasajeros y tripulaciones a bordo de barcos»⁵⁵¹. A partir de 1991 la organización marítima hace referencia al marco jurídico internacional proporcionado por la CONVEMAR, en la cual podría encontrarse la definición sobre piratería y las medidas que ayudarían a reprimirla⁵⁵².

⁵⁴⁶ Más información sobre el grupo de contacto puede ser encontrada en la página web «Lessons from Piracy»; disponible en <http://www.lessonsfrompiracy.net/> [última visita 7/1/2021].

⁵⁴⁷ Ver en el apartado de la OMI sobre *Piratería y robo armado contra buques* <https://www.imo.org/en/OurWork/Security> [última visita: 20/12/2020]

⁵⁴⁸ OMI, Res. A.545 (13), 17 de noviembre de 1983.

⁵⁴⁹ *Ibid.*, par. 1.

⁵⁵⁰ *Ibid.*, par. 2.

⁵⁵¹ OMI, Res. A. 584 (14), 20 de noviembre de 1985; cuarto párrafo introductorio.

⁵⁵² OMI Res. A.683 (17), 6 de noviembre de 1991, tercer y cuarto párrafo introductorio. La CONVEMAR ya existía desde 1982 y estaba próxima su entrada en vigor (noviembre de 1994) por lo que la OMI empezaba a referirse a ella en esta resolución de su Asamblea.

La siguiente resolución sobre piratería y robo armado de 1993⁵⁵³, además de hacer los correspondientes llamados a los Estados para colaborar y apoyarse en la lucha contra este ilícito como máxima prioridad, indica su preocupación por el incremento de estos ataques en el mar y la ferocidad de los mismos; también llama la atención sobre el riesgo de daño medioambiental que podrían provocar estos incidentes. Asimismo, reconoce la disminución de la piratería en el estrecho de Malacca gracias a la coordinación de los Estados ribereños y al co-patrullaje en la zona, demostrando que el trabajo coordinado y en equipo ofrece resultados.

En los objetivos trazados por la OMI, para la era del año 2000⁵⁵⁴, se encontraba el intensificar la promoción entre los Estados y el sector privado en la prevención de actos ilícitos en el mar, entre ellos la piratería y el robo armado contra barcos. Durante esta época surgió con mayor potencia la piratería en el Cuerno de África y el trabajo de la organización aumentó considerablemente sobre esta materia.

La estructura de estas resoluciones referidas la lucha contra la piratería y el robo armado, generalmente corresponden a la explicación del marco jurídico aplicable, la necesidad de la colaboración estatal (tanto para ayudar como para recibir). Ya que se trata de un asunto que no puede obviarse (sino que debe ser constreñido) y si un ribereño no tiene la capacidad técnica para hacer frente a ese reto, la OMI le indica que es sujeto de cooperación. En la resolución A.1002 (25)⁵⁵⁵ se refleja la alarma de la organización ante la falta de institucionalidad de Somalia y la inhabilidad de sus autoridades para tomar medidas contundentes contra los piratas que campaban a sus anchas por varios puntos de la costa somalí sin consecuencia alguna⁵⁵⁶, afectando fundamentalmente la entrega de ayuda humanitaria del PMA, por lo que reiteraba al GFT su llamamiento al cumplimiento de las resoluciones del CS al respecto y pedía que permitiera a los Estados cooperantes que escoltaran a los buques con alimentos, siendo acompañados tanto en la entrada a puerto, así como durante la descarga y en la salida del buque⁵⁵⁷.

⁵⁵³ OMI. Res A.738 (18), 4 de noviembre de 1993.

⁵⁵⁴ OMI, Res. A.900 (21), 4 de febrero del 2000, par. 3.

⁵⁵⁵ OMI, Res. 1002 (25), 29 de noviembre de 2007.

⁵⁵⁶ *Ibid*, p. 3.

⁵⁵⁷ *Ibid*, paras. 6.3, 6.4.

i) Código de Conducta de Djibouti

El Consejo de Seguridad ha indicado que observa « [...] con aprecio los esfuerzos desplegados por la OMI y el sector del transporte marítimo para elaborar y actualizar orientaciones, mejores prácticas de gestión y recomendaciones con el fin de ayudar a los buques a prevenir y reprimir los ataques de piratas frente a las costas de Somalia, incluido el golfo de Adén, y en partes importantes del océano Índico que todavía están en la zona de alto riesgo [...]»⁵⁵⁸, así como la iniciativa de puesta en marcha del Código de Conducta de Djibouti⁵⁵⁹ (2009) (que fue respuesta de la petición de la OMI en la Res. 1002 (25), la colaboración con las autoridades locales de Somalia para poner en marcha su propia Guardia Costera; la capacitación y certificación de las empresas privadas de seguridad marítima; y el esfuerzo en apoyar la parte procesal y judicial de las autoridades competentes para los casos de piratería⁵⁶⁰ además de instar a la continua revisión y formulación de las mejores medidas posibles para evitar los ataques piratas, trabajando en conjunto con el sector privado marítimo y de seguros⁵⁶¹).

La OMI en el marco de sus funciones, coordinó nuevamente a los Estados firmantes del Código de Djibouti para revisarlo y actualizarlo, con el objetivo de que fuese más efectivo y abarcara otros crímenes marítimos⁵⁶² que suceden a la par que la piratería, aprovechando así el esfuerzo logístico, económico, financiero y de cooperación que se daba con el anterior código; también se buscaba dar espacio e importancia a la economía azul⁵⁶³.

⁵⁵⁸ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, p. 3.

⁵⁵⁹ Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén; suscrito el 29 de enero de 2009 por los representantes de los siguientes países: Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Maldivas, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Yemen, Comoras, Egipto, Eritrea, Jordania, Mauricio, Mozambique, Omán, Arabia Saudita, Sudáfrica, Sudán y los Emiratos Árabes Unidos, más Francia en la enmienda de 2017.

⁵⁶⁰ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, pp. 3 y 4.

⁵⁶¹ *Ibid*, par. 28.

⁵⁶² Además de la piratería y el robo armado en el mar, los ilícitos internacionales que harán parte de la enmienda son: la pesca ilegal (no regulada y no reportada) par. 3; el crimen organizado transnacional sobre el dominio marítimo que incluye en su párrafo 4: tráfico de armas, de narcóticos y otras sustancias psicotrópicas; tráfico ilegal de vida salvaje (fauna y flora); robo de petróleo crudo; *bunkering* ilegal (traspasar petróleo o combustible de un buque a otro); trata de seres humanos; contrabando de seres humanos y vertido ilegal de residuos tóxicos.

⁵⁶³ La economía azul en esta revisión se refiere al « [...] manejo y protección de pesquerías, a asegurar la producción de energía en alta mar, a crear las condiciones de estabilidad necesarias que motiven la inversión

La reunión se llevó a cabo del 10 al 12 de enero de 2017 en Jeddah, Arabia Saudita, y se adoptó la versión revisada del Código de Djibouti que a partir de ese momento se conocería como *Enmienda de Jeddah al Código de conducta de Djibouti, 2017*⁵⁶⁴. Si bien es cierto que antes de esta enmienda los Estados firmantes se pusieron de acuerdo relativamente rápido ante el descontrol de los actos piráticos; no sucedió lo mismo para la enmienda de Jeddah, debido a los intereses de los Estados firmantes sobre las ricas áreas de pesca ⁵⁶⁵ que son mejor aprovechadas por flotas pesqueras de pabellones extranjeros⁵⁶⁶.

La pesca ilegal suele ocurrir en alta mar y sus consecuencias negativas se reflejan en la vida de los pescadores de las zonas costeras (que suelen artesanales). El océano Índico es uno de los principales caladeros del mundo, las capturas reguladas superan en un treinta por ciento los límites sostenibles de dichas zonas⁵⁶⁷, cifra a la cuál debe añadirse que existe más del catorce por ciento de pesca ilegal en el Índico de acuerdo datos de la FAO⁵⁶⁸ para 2016⁵⁶⁹.

La enmienda de Jeddah puede entenderse como acertada y necesaria, a medida que Estados frágiles van ganando capacidad institucional, técnica y formativa, es apenas justo

y el turismo, ayudando a asegurar el crecimiento económico sostenible, la seguridad alimentaria, empleo, prosperidad y estabilidad»; Anexo, cuarto considerando introductorio de la enmienda. Ver en la enmienda el art. 3.1.a) sobre el compromiso de los Estados firmantes en crear una estrategia para el desarrollo del sector marítimo que permita afianzar la economía azul.

⁵⁶⁴ Disponible en <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx> [Última visita: 21/12/2020]

⁵⁶⁵ MCLAUGHLIN, Rob. «Reinforcing the Law of the Sea Convention of 1982 through Clarification and Implementation», *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 25, no. 1, 2020, p. 154.

⁵⁶⁶ Sólo la flota atunera española genera unos ingresos de 400 millones de euros provenientes de los caladeros del océano Índico, en donde faenan 23 cargueros españoles. Industrias Pesqueras «AZTI lidera un proyecto para determinar la productividad de las poblaciones de túnidos del océano Índico» 15 de diciembre de 2020, disponible en <https://industriaspesqueras.com/noticia-63836-seccion-Portada> [última visita: 10/1/2021].

⁵⁶⁷ WWF «Unregulated fishing on the high seas of the Indian Ocean», 2 de noviembre de 2020; disponible en <https://www.wwf.eu/?uNewsID=1014116> [última visita: 20/12/2020]

⁵⁶⁸ De acuerdo a la FAO la pesca ilegal (IUU) representa más de veintiséis millones de toneladas de capturas cada año, con un valor estimado entre diez y veintitrés billones de dólares americanos cada año; en BHATT, Pooja. «IUU Fishing as a National Security Threat: Revisiting India's Domestic Framework and Compliance with International Regimes», *International Law Studies Series. US Naval War College.*, 96, 2020, p. 443.

⁵⁶⁹ FAO «Review of studies estimating levels of IUU fishing and the methodologies utilized» junio de 2016, p. 8. Disponible en <http://www.fao.org/publications/card/en/c/e7748584-d50f-48f1-b2e5-/> [última visita: 20/12/2020]

que puedan empezar a enfocarse en la explotación y beneficios que pueden obtener de sus recursos, mientras establecen medidas de control para evitar los ilícitos en sus dominios marítimos y cercanos que les afecten.



Gráfico 7. Estados signatarios del Código de Djibouti.⁵⁷⁰

ii) Código de Conducta de Yaoundé

Mientras el foco internacional se encontraba en la prevención y represión de la piratería en el Cuerno de África y con buenos resultados⁵⁷¹ gracias a la intensa colaboración entre

⁵⁷⁰ Fuente del mapa: OMI, disponible en <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> [última visita: 10/12/2020]

⁵⁷¹ De acuerdo al último reporte del ICC PRC, durante los años 2019 y 2020 no se reportaron ataques piráticos en el Golfo de Adén, no obstante hace un llamamiento a la precaución ya que los piratas mantienen su capacidad de ataque; en ICC «Piracy and Armed Robbery against Ships Report, period 1 January -31 December 2020», p. 19. [Última visita: 10/1/2021].

Estados y sectores relacionados, no ocurría lo mismo en el Golfo de Guinea. La piratería iba en aumento y actualmente es una de las zonas más conflictivas al respecto. No obstante, el ejemplo de colaboración llevado a cabo en el Golfo de Adén ha servido para establecer unos parámetros de acción que podían fructificar en zonas como la de Golfo de Guinea.

El Consejo de Seguridad⁵⁷² llamó nuevamente la atención sobre el incremento de la inseguridad marítima en el Golfo de Guinea y por la violencia que estaban empleando los piratas en la zona, indicando además «[...] la importancia de encontrar una solución general al problema de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea»⁵⁷³ por lo que instaba nuevamente a la cooperación internacional. Las organizaciones subregionales estaban organizando una cumbre de jefes de Estado para abordar este fenómeno. El año 2012 la Unión Africana presentó su Estrategia Marítima Integrada 2050⁵⁷⁴ en la que incluía un apartado a la piratería marítima y al robo armado⁵⁷⁵ en dicho plan reconoció el esfuerzo de cooperación entre Estados y organizaciones, especialmente la OMI, generado para afrontar el fenómeno que se daba en el Golfo de Adén y que para la situación actual y futuras debía tomarse como ejemplo⁵⁷⁶.

En virtud de lo anterior se fue gestando un nuevo código de conducta dirigido a la zona del Golfo de Guinea, el Consejo de Seguridad⁵⁷⁷ solicitó expresamente la participación y cooperación de la UNOWA⁵⁷⁸ y la UNOCA⁵⁷⁹ para la cumbre de los jefes de Estado de esta zona que tratarían el asunto de la seguridad marítima. Ambas tuvieron un rol importante en la preparación y organización de la cumbre en Camerún, específicamente en la ciudad de Yaoundé en junio de 2013⁵⁸⁰. El resultado de esa cumbre fue: el Código de Conducta Concerniente a la Represión de la Piratería, Robo Armado contra Buques,

⁵⁷² Resolución del CS 2018, 31 de octubre de 2011.

⁵⁷³ *Ibid*, p.1. *in fine*.

⁵⁷⁴ AU Commission «2050 Africa's Integrated Maritime Strategy » 2012; disponible en www.au.int/maritime [Última visita: 20/10/2019].

⁵⁷⁵ *Ibid* pp. 9, 15, 17,18, 23, 24,

⁵⁷⁶ *Ibid* p. 9, *in fine*.

⁵⁷⁷ Resolución del CS 2038, 29 de febrero de 2012; par. 4.

⁵⁷⁸ Oficina de las Naciones Unidas para África Occidental.

⁵⁷⁹ Oficina de las Naciones Unidas para África Central.

⁵⁸⁰ UNOCA, «Fight Against Maritime Piracy»; disponible en <https://unoca.unmissions.org/en/fight-against-maritime-piracy> [Última visita: 3/6/2019].

la Actividad Marítima Ilícita en África Occidental y Central (conocido como el Código de Yaoundé)⁵⁸¹.

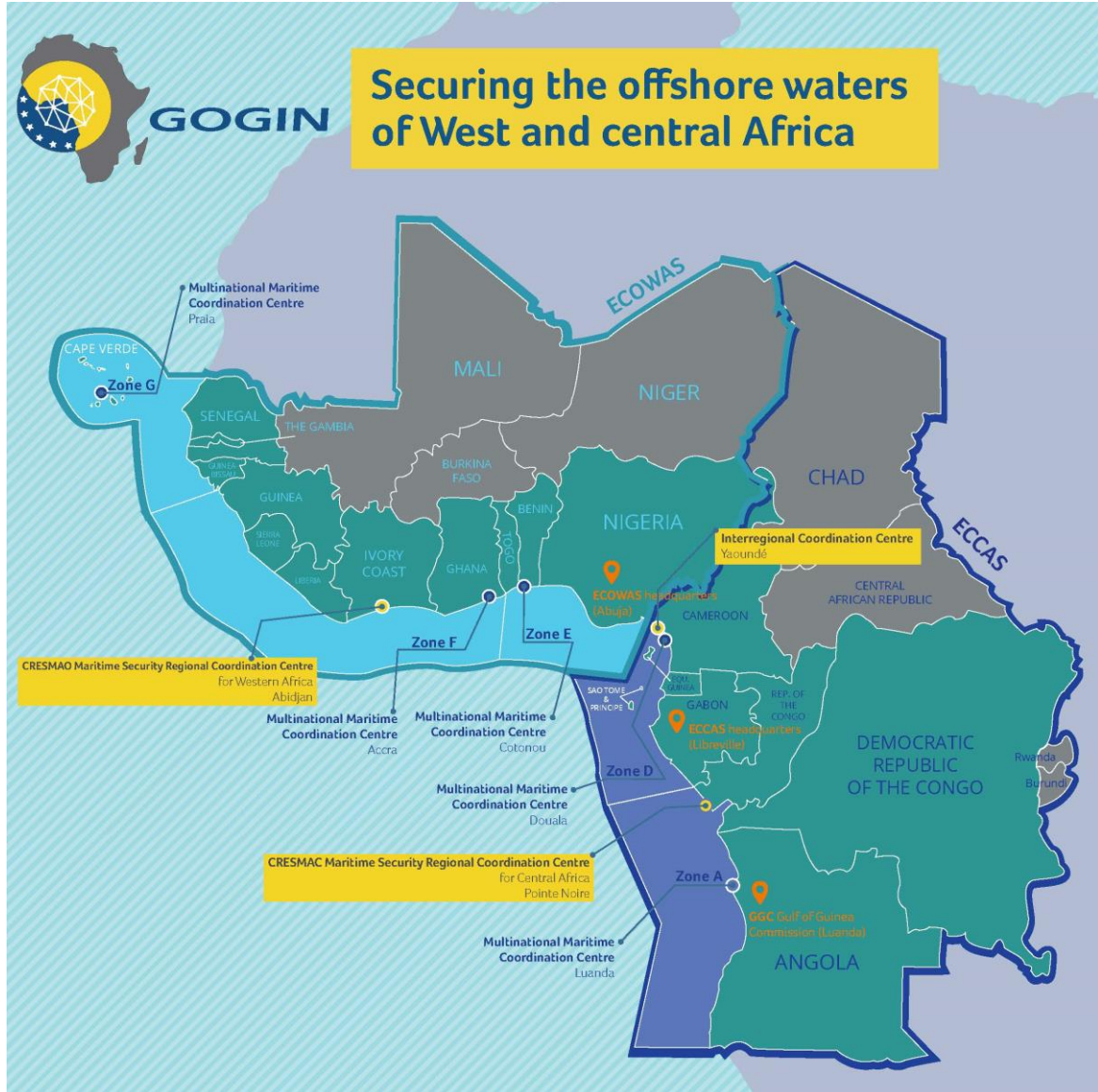


Gráfico 8. Mapa zonificado del Golfo de Guinea acorde al Código de Yaoundé.⁵⁸²

⁵⁸¹ *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and illicit Maritime Activity in West and Central Africa*, 25 June 2013, Yaoundé, Cameroon. Código firmado por veinticinco países de África occidental y central: Angola, Benín, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, República Centro Africana, Chad, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Mali, Níger, Nigeria, Sao Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.

⁵⁸² Gobierno de Francia, «GoGIN – Gulf of Guinea Inter-Regional Network» 2 de octubre de 2019; Disponible en <https://expertisefrance.fr/en/fiche-projet?id=410088> [última visita: 10/10/2019]. Este proyecto financiado por la UE para la implementación del Código de Conducta de Yaoundé, con presupuesto para dos años de 9,285 millones de euros. En el mapa también puede observarse el “reparto”

Este código busca facilitar la comunicación, la acción coordinada y respuesta eficaz entre los Estados firmantes para reprimir la actividad ilícita sobre el mar; además de reconocer la necesidad de la cooperación entre Estados y la construcción de capacidad técnica y humana para hacer frente a la inseguridad marítima que aqueja a la región; el capitán Boniface Konan (Costa de Marfil) y director del Centro de Coordinación Regional de Seguridad Marítima para África Occidental (CRESMAO) expresaba en una entrevista que «Frente a las amenazas de Golfo de Guinea, los jefes de Estado comprendieron que ningún país puede hacerlo por sí solo. La ZEE puede estar a 200 millas mar adentro y su zona de costa puede ser muy pequeña, por lo tanto no podría efectuar una operación simplemente permaneciendo dentro de su propia costa»⁵⁸³ las acciones coordinadas y de cooperación están enfocadas en el espacio marítimo común a las soberanías firmantes del acuerdo; para cumplir con el propósito establecido en el Código de Yaoundé se creó el Centro Interregional de Coordinación (ICC⁵⁸⁴ por sus siglas en inglés) encargado principalmente de la implementación de la estrategia regional sobre seguridad y protección marítima.

iii) Directrices y mejores prácticas para disuadir la piratería emanadas de la industria marítima

Como se ha comprobado, las resoluciones del CS y de la OMI referentes a la materia también dejaban abierta la puerta para el sector privado con el objetivo de mejorar, en la medida de lo posible, todos los elementos humanos y técnicos necesarios para repeler los ataques piratas, pero sobretodo de prevenirlos. Así como también mantener una estrecha colaboración con la OMI, diferentes organismos de la ONU, los Estados del pabellón y los ribereños, entre otros. Uno de los productos de esa colaboración fue el Código BMP4 del año 2011, que fue revisado y actualizado al vigente BMP5⁵⁸⁵, Mejores Prácticas de

de vigilancia y coordinación marítima del Golfo de Guinea establecido por zonas acorde al código de Yaoundé.

⁵⁸³ DRYAD GLOBAL, «Yaounde Code Of Conduct Taking Shape In The Gulf Of Guinea » 5 de agosto de 2020; disponible en <https://channel16.dryadglobal.com/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea> [Última visita: 8/12/2020].

⁵⁸⁴ Sitio online del ICC <http://icc-gog.org/> [última visita: 8/12/2020].

⁵⁸⁵ Conocido como BMP5 por sus siglas en inglés: *Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*.

Gestión para Disuadir la Piratería y mejorar la seguridad marítima en el mar Rojo, el Golfo de Adén, el océano Índico y el mar Arábigo.

Hasta el momento se ha hecho un análisis sobre las recomendaciones y actuaciones que deben tener los Estados para afrontar la piratería y el robo armado contra buques; la cooperación, la creación de capacidad técnica, institucional, jurídica y judicial, entre otras. ¿Pero cuáles son las recomendaciones y guías para las tripulaciones civiles que atraviesan las zonas aquejadas por la piratería? La industria marítima, BIMCO, ICS, IFSMA, IGP&I, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER y OCIMF⁵⁸⁶ apoyada por la OMI⁵⁸⁷ ha generado desde sus diversos sectores guías y recomendaciones que van desde detalles técnicos del buque hasta cómo actuar después de un ataque pirata. Dichas guías son revisadas periódicamente ya que la resiliencia del crimen marítimo es constante y genera la necesidad de mantener actualizadas esas guías.

Como bien lo indica su nombre son mejores prácticas, guías, recomendaciones que una empresa naviera o armador deciden implementar; no podría decirse que son obligatorias legalmente, pero la realidad económica si las hace más que vinculantes debido especialmente a las aseguradoras, si un buque y su tripulación no están formados con estas guías se ponen en riesgo a sí mismos, a la carga y al buque. Del mismo modo, la OMI pide a « [...] los armadores, operadores y gerentes de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, así como el personal a bordo empleado o contratado en dichos buques, para actuar en consecuencia,»⁵⁸⁸ de las recomendaciones como el BMP5, la Guía contra la piratería global para empresas, capitanes y gente de mar⁵⁸⁹; y las Directrices para propietarios, operadores y capitanes para la protección contra la piratería y el robo a mano armada en el Región del Golfo de Guinea⁵⁹⁰ y la guía de ReCAPP en Asia. No obstante

⁵⁸⁶ *The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), International Chamber of Shipping (ICS), International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA), International Group of P&I Clubs (IGP&I), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International trade association for the ship management industry, (INTERMANAGER) y Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).*

⁵⁸⁷ Ver circular del Comité de Seguridad Marítima de la OMI MSC.1/Circ.1601, 8 de diciembre de 2018.

⁵⁸⁸ OMI MSC.1/Circ.1601, 8 de diciembre de 2018, par. 5.

⁵⁸⁹ *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (GCPG por sus siglas en inglés), junio 2018.*

⁵⁹⁰ *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the*

queda aclarado, en las precitadas directrices, que la autoridad y responsabilidad del capitán en proteger a su tripulación, buque y carga estará siempre por encima de las mismas.

En estas guías se trata de asesorar y preparar a las tripulaciones para que puedan reaccionar de la mejor manera posible en el peor de los casos que sería su secuestro, aún para este momento debe haber una previsión empezando porque el armador o naviera tengan contratada una póliza para esta eventualidad y se siga un listado no exhaustivo para mantener la calma y preservar la vida en esa situación⁵⁹¹. Una situación de peligro añadido es la posibilidad de una intervención militar⁵⁹² y de enfrentamiento con los piratas, en los que se recomienda por ejemplo mantener la calma, la cabeza agachada y ambas manos sobre ésta para mostrarse no agresivo.

En el BMP5 se indican las zonas de navegación que están catalogadas de alto riesgo y cuál debe ser el proceder de la tripulación mientras navegue por ellas o se disponga a hacerlo. Hay que diferenciar entre la zona de alto riesgo (HRA por sus siglas en inglés, *High Risk Area*) y la zona de reporte voluntaria (VRA por sus siglas en inglés *Voluntary Reporting Area*).

La HRA es una construcción de la industria marítima y se considera que por esta zona el riesgo de sufrir un ataque pirata se incrementa, por ello se exige a los buques que vayan a transitar por la zona que se reporten al MSCHOA⁵⁹³ y a UKMTO⁵⁹⁴; estas recomendaciones proporcionan un conducto de información entre la industria marítima y las fuerzas navales desplegadas en la zona. Tanto la HRA como la VRA se encuentran en la carta de navegación Q6099 para esta zona del mundo.

Gulf of Guinea region, junio 2018; para ser leídas en conjunto con la GCPG. Ver OMI MSC.1/Circ.1601, 8 de diciembre de 2018, Anexo 3.

⁵⁹¹ GCPG, sección 8.6; BMP5, p. 26.

⁵⁹² *Ibid*, p. 27.

⁵⁹³ *Maritime Security Centre – Horn of Africa / Centro de Seguridad Marítima- Cuerno de África*; instaurado por EUNAVFOR Somalia para cooperar con el sector marítimo en un tránsito seguro de los buques que navegan por la zona.

⁵⁹⁴ *United Kingdom Marine Trade Operations*; perteneciente a la real fuerza naval inglesa.

Se insta a los buques que navegan por la zona que se registren antes de entrar en la misma para que puedan recibir información actualizada de riesgos, así como también para estar “acompañados” mientras atraviesan el lugar; en caso de una emergencia o ataque mediante los canales de comunicación previamente establecidos MSCHOA y UKMTO ya disponen de información relevante del buque en cuestión y pueden dirigir con más agilidad la ayuda que requiera. Otra zona de navegación es la del corredor de tránsito de seguridad marítima (MSTC)⁵⁹⁵ establecido por las fuerzas navales desplegadas en el Golfo de Adén y en las que enfocan su vigilancia, por lo que recomiendan⁵⁹⁶ la utilización, en la medida de lo posible, de esa zona de tránsito.

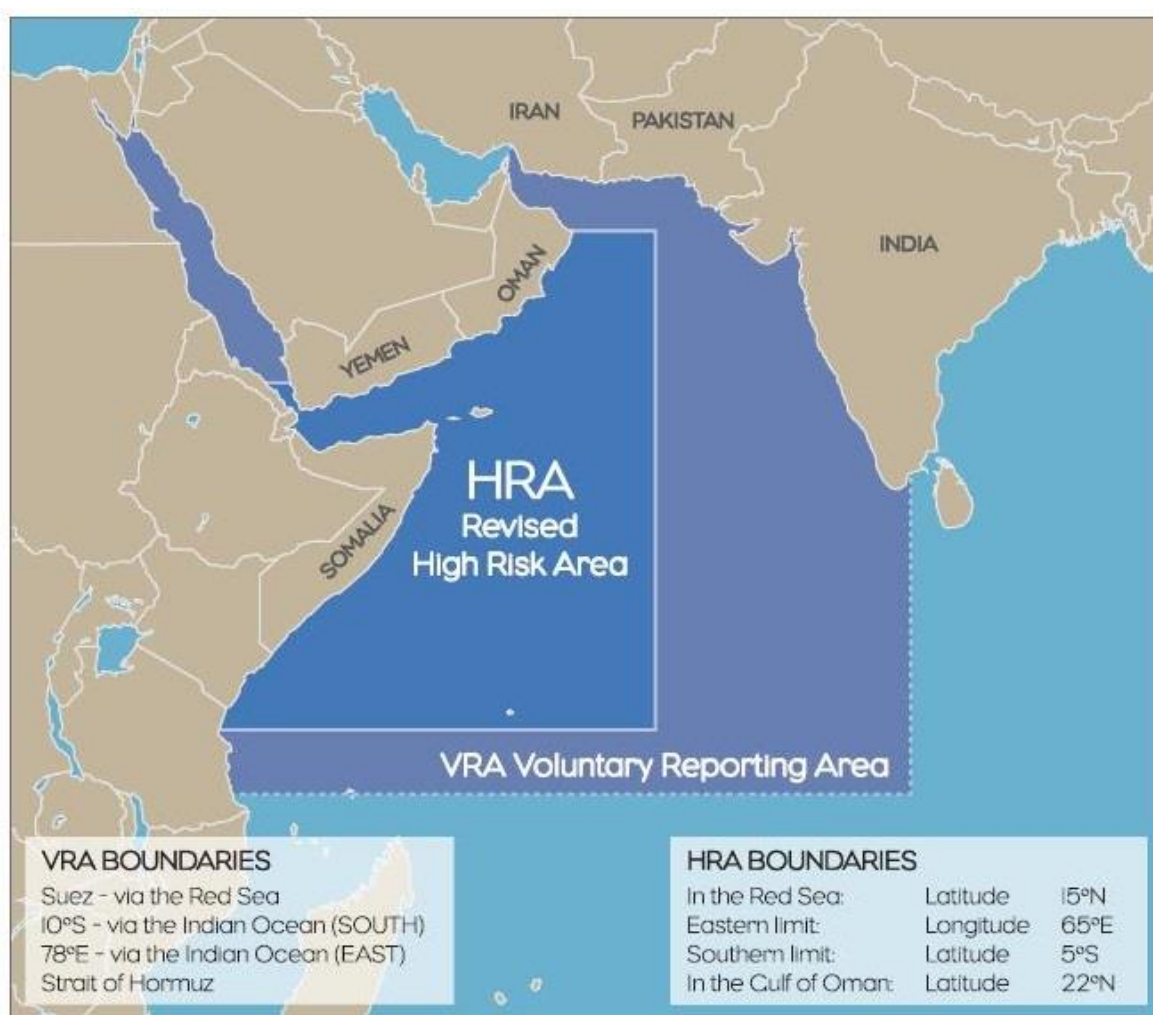


Gráfico 9. Área de Alto Riesgo (HRA) y Zona de Reporte Voluntaria (VRA).⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ Maritime Security Transit Corridor (MSTC por sus siglas en inglés).

⁵⁹⁶ BMP5, p. 2.

⁵⁹⁷ Disponible en <https://www.nepia.com/articles/piracy-high-risk-area-now-smaller/> [Última visita: 10/12/2020].

Si bien se ha indicado que en principio las normas establecidas en las guías y manuales de buenas prácticas no se consideran obligatorios (*soft law*), es necesario prestar atención al caso del buque Brillante Virtuoso⁵⁹⁸. En julio de 2011 (año con intensa piratería en el Golfo de Adén) el BV navegaba en ruta desde Ucrania (Kerch) hasta China cargado de combustible. Mientras se encontraba justo en límite de abandonar las aguas territoriales de Yemen, el capitán recibió un correo electrónico en el que se le indicaba que debía embarcar a un equipo de seguridad desarmado para ayudarlo mientras pasaban por el IRTC en el Golfo de Adén (par.1.). No obstante, el segundo oficial vio acercarse un pequeño bote con siete hombres armados y el rostro cubierto, que cuando estaban cerca de estribor dijeron que eran de seguridad, por lo cual el capitán les permitió subir a bordo mediante la escalera del práctico (par.2). Una vez abordó, los “hombres de seguridad” pidieron que se reuniera toda la tripulación, mientras dos hombres llevaron al capitán hacia el puente, y otros dos se llevaron al jefe de máquinas a la sala de máquinas; al capitán se le ordenó que fijara rumbo hacia Somalia (aunque maniobró para dirigirse hacia Djibouti) (par.3, 4). Momentos después se escucharon disparos en el puente y el capitán fue inquirido por la caja fuerte, se volvieron a escuchar disparos y el motor principal fue detenido, poco tiempo después hubo un incendio muy cerca de la sala de máquinas debido a un artefacto explosivo llevado por los hombres armados, el incendio se extendió a diversos lugares del cuarto de máquinas (paras. 5, 6, 7, 8, 9). Por medio del canal 16 de VHF (para urgencias de este tipo) el oficial en jefe se comunicó con el *USS Philippine Sea* (pabellón de EUA) e indicó que estaban siendo atacados por piratas; cuando el buque naval llegó al lugar, los hombres armados ya habían escapado. Procedieron a las maniobras de rescate, el último en abandonar el BV fue el jefe de máquinas. Posteriormente, una compañía de salvamento intentó sofocar el incendio desde el 6 hasta el 8 de julio, cuando finalmente pudieron controlar el resurgente fuego, el buque siniestrado fue trasladado al Golfo Pérsico, allí se traspasó la carga de petróleo hacia otro buque (STS⁵⁹⁹) y el BV fue desguazado (paras. 9-15).

Después de los hechos, el armador y el banco (que tenía hipoteca sobre el buque) reclaman a la aseguradora la suma de 77 millones de dólares en base a que el BV fue un

⁵⁹⁸ Caso del Brillante Virtuoso: «Suez Fortune Investments Ltd & Piraeus Bank AE v. Talbot Underwriting Ltd & others [2019] EWHC 2599 (Comm)»; Case No: CL-2012-000028, 7 de octubre de 2019. De aquí en adelante “caso BV”.

⁵⁹⁹ Acción llamada *Ship to Ship* –STS- por sus siglas en inglés.

siniestro total debido al daño causado por el fuego. No obstante, los aseguradores negaron el pago de citada suma ya que de acuerdo a sus investigaciones el fuego había provocado deliberadamente, en un plan urdido por el armador para cobrar el seguro. Independientemente de ello, el banco aseguraba que la actitud maliciosa del armador no implicaba que el riesgo cubierto por ataque pirata debería ser excluido, por lo tanto había de pagarse. Mientras avanzaron las investigaciones, quedó al descubierto que los piratas no eran piratas, sino miembros de la guardia costera de Yemen (activos, e inactivos) que se hicieron pasar por piratas para llevar a cabo el plan del armador, en el cual estaban implicados el jefe de máquinas y el capitán del buque. El juez, después de analizar la evidencia presentada, expresó que « [...] el Capitán fue parte de la conspiración que permitió a un grupo de hombres armados subir al barco» (par. 332) y no veía otra explicación que su anuencia a participar en el engaño, expresando que «La estupidez o incompetencia es en teoría otra explicación, pero me parece fantástica en circunstancias en las que el riesgo de piratería era algo de lo que el capitán era consciente» (par. 332). Es decir, que el capitán no saldría exculpado de esta situación.

El juez determinó que éste no actuó de buena fe como se espera de alguien en su posición y no cumplió con las obligaciones a que le fuerza esa buena fe, como por ejemplo las recomendaciones del BMP3⁶⁰⁰. Es decir, aunque el BMP no sea obligatorio, sí que es obligatoria la obligación de actuar de buena fe y por ende aplicar las medidas establecidas en la guía de buenas prácticas en el contexto específico de la piratería (par. 553). La cláusula subjetiva de la guía deja al criterio del capitán (subjetividad) la mejor manera de llevar a cabo las medidas recomendadas en orden de proteger al buque y a la tripulación contra los ataques de piratas (par. 550). Esta decisión puede marcar un antes y un después en el conjunto de obligaciones que tiene un capitán, además de la importancia de su actuación u omisión en prevenir ataques piráticos, teniendo guías adecuadas y aprobadas para ese fin; mirar a otro lado o actuar contrario a esas recomendaciones pueden generar, como se ha visto, la responsabilidad del capitán. De la misma forma la responsabilidad

⁶⁰⁰ Actualmente la actualización del BMP está en el número 5, en el momento del caso del BV era de aplicación el BMP3 (no sin alegaciones al respecto de aplicar una versión anterior a esta ya que no contemplaba la cláusula subjetiva sobre el capitán, pero el juez entendió que si aplicaría siempre la última versión del BMP, por lo que la cláusula subjetiva pesaba sobre el mismo).

del armador en aplicar adecuadamente las guías de mejores prácticas para prevenir los riesgos que impone la piratería en la navegación marítima.

a) Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo armado contra Buques en Asia (ReCAAP⁶⁰¹)

Otra de las grandes zonas de vigilancia y en donde se ha establecido un acuerdo de cooperación para luchar contra la piratería y el robo armado contra buques es Asia. En el año 2006 catorce Estados contratantes dieron paso al ReCAAP, siendo el primer acuerdo regional de gobierno a gobierno⁶⁰² del que ya forman parte veinte Estados. El mismo año de su creación se estableció el Centro de Intercambio de Información con sede en Singapur ReCAAP ISC, publicando los reportes diarios y anuales sobre los ataques piráticos ocurridos en Asia.

Este acuerdo regional de cooperación se firmó en Tokio el 11 de noviembre de 2004; durante esta cumbre se reconoció la necesidad de la cooperación entre Estados para hacer frente al flagelo de la piratería, la preservación la vida humana en el mar y salvaguardar el derecho a la libre navegación⁶⁰³. ReCAAP ha sido un logro regional, existe una situación de inseguridad marítima que afecta y es compartida por todos los Estados de la región, a pesar de acciones unilaterales y bilaterales, como el caso de Japón, no había logrado consolidarse un acercamiento con perspectiva de futuro y que fuese eficaz. Aunado al recelo entre naciones por evitar a toda costa (a pesar de la piratería) que sus dominios marítimos fuesen utilizados por otros Estados. Ejemplo de estas desavenencias fue el caso de cuando Indonesia rechazó hacer ejercicios navales conjuntos con Japón, porque no podía sufragar el coste de esa actividad y tampoco permitió que barcos nipones

⁶⁰¹ *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (RECAAP por sus siglas en inglés).

⁶⁰² ReCAAP, a día de hoy cuenta con veinte Estados contratantes, que son los siguientes: Australia, Japón, República de Singapur, República Popular de Bangladesh, República de Corea, Democrática República Socialista de Sri Lanka, Brunei Darussalam, República Popular Democrática de Lao, Reino de Tailandia, Reino de Cambodia, República Unida de Myanmar, Reino Unido, República Popular de China, Países Bajos, Estados Unidos de América, Reino de Dinamarca, Reino de Noruega, República Socialista de Vietnam, República de la India, República de Filipinas; disponible en https://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC [Última visita: 10/12/2020].

⁶⁰³ LUKASZUK, L., «Combating maritime piracy within the asia and pacific region: Selected issues from an international law perspective», *Polish Review of International and European Law*, 1(3-4), 2012, p. 162.

patrullaran en sus aguas territoriales indonesias, rechazo hacia Japón que también provino de Malasia⁶⁰⁴.

Previo al ReCAAP existió otro intento en crear y establecer una política común sobre seguridad marítima en la región, esta vez amparada en la OMI y el IMB mediante La Iniciativa de Seguridad Marítima de Asia (AMARSECTIVE) «que se proveería asistencia técnica regional e información compartida»⁶⁰⁵. La GCPG se considera como una guía complementaria⁶⁰⁶ a la del ReCAAP ISC mientras se navegue por Asia, recomendando firmemente su uso. Cada región tiene características y zonas de alto riesgo distintas, por ello es fundamental seguir las indicaciones propias del lugar de navegación y de reportar cualquier incidente a la organización adecuada, esto podría significar mayor velocidad en recibir asistencia de necesitarla.

Además de la parte civil del ReCAAP en Asia también se encuentra el Centro de Fusión de Información (IFC⁶⁰⁷) de carácter militar y afincado en Singapur, en donde los buques deben (no obligatorio, pero sí recomendable) reportarse antes de entrar a una zona VRA, tipo de áreas que están determinadas en las cartas Q6112 y Q6113⁶⁰⁸. La estructura de los acuerdos regionales se mantiene y se comparte, al ser comunes y fundamentales las acciones de compartir información, reportar los incidentes (bajo un formato estandarizado) y construir capacidades.

Los ejemplos exitosos se basan en los objetivos comunes, independientemente del interés de la soberanía, porque finalmente esta se verá debilitada si no puede ser ejercido (por un Estado) el control efectivo sobre su dominio marítimo; de la misma forma las consecuencias negativas que puedan ocurrir a un vecino ribereño tarde o temprano

⁶⁰⁴ ROSENBERG, David, and CHUNG, Christopher «Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities», *Ocean Development and International Law*, vol. 39, no. 1, 2008, p.56.

⁶⁰⁵ ROSENBERG, David, and CHUNG, Christopher «Maritime Security...», p. 56.

⁶⁰⁶ GCPG, p.2.

⁶⁰⁷ *Information Fusion Centre*. https://www.ifc.org.sg/ifc2web/app_pages/User/common/aboutus.cshtml [Última visita: 29/12/2020].

⁶⁰⁸ ReCAAP, «Regional Guide To Counter Piracy And Armed Robbery Against Ships In Asia», enero de 2013, p.1.

también les afectarán; entonces, lo mejor es cooperar entre Estados, fijar las metas comunes (entendiendo que los peligros también son compartidos), y encontrar los espacios, o mecanismos, que permitan solicitar colaboración fuera de sus fronteras nacionales y regionales.

2. Marco legal que legitima el uso de la fuerza mediante operaciones navales

Cualquier conflicto global, o amenazas a la paz y seguridad internacionales, han de solucionarse pacíficamente mediante la diplomacia. En caso que lo anterior no de resultados, se debe ir incrementando la potencia de esas soluciones pacíficas hasta llegar al último recurso por el cual se establece y autoriza el uso de la fuerza. Pero antes de llegar a esa solución extrema (y que en principio nadie desea) la ONU ha establecido en su Carta una serie de reglas para que esa fuerza sea utilizada con el menor impacto posible en la humanidad y sea vigilada. Previo a la autorización de operaciones navales para reprimir la piratería, cobra importancia entender el mecanismo que activa dicho uso de la fuerza y su fundamento axiológico: la paz y seguridad internacionales.

Luego de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) las naciones se unieron y acordaron solucionar sus controversias de forma pacífica, producto de este consenso surge la Sociedad de Naciones. Lamentablemente esta Sociedad no logró su objetivo de mantener la paz en la comunidad internacional pues sobrevino la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y con ella el fin del organismo internacional. Después de la guerra, nuevamente apremió la necesidad de establecer un orden internacional y consensuado entre las naciones dentro del marco de la paz, para evitar en lo posible otro conflicto bélico, momento en el cual se crea la Organización de las Naciones Unidas.

La Carta de las Naciones Unidas establece en el preámbulo que uno de sus fines es mantener la paz y la seguridad internacionales (asegurando que no utilizará la fuerza armada). De la misma manera se establece esta afirmación de objetivos en el artículo 1, párrafo 1: «Mantener la paz y la seguridad internacionales, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y para suprimir actos de

agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz».

a) La paz internacional

Después de dos guerras mundiales resulta más que comprensible la preponderancia de reafirmar a la paz como un valor universal. Pero se está haciendo frecuente que los medios utilizados en nombre de la paz creen el efecto contrario y lleven la guerra a donde antes había un estado intermedio.

El Secretario General de la ONU en su informe del 23 de enero de 2008⁶⁰⁹ reafirma los principios de la ONU, expresando que la organización existe para apoyar el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, que la «seguridad, desarrollo y derechos humanos son condiciones necesarias para una paz sostenible.». De lo anterior podemos entender la importancia que tiene para la Organización la paz y la seguridad, valores jurídicos fundantes de su manejo en políticas y acciones en el mundo, hasta llegar a autorizar acciones navales contra la piratería con el fin de apoyar y defender esos valores.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define a la paz como una «Situación y relación mutua de quienes no están en guerra», entre otros conceptos, pero relacionados a la virtud. Una noción más amplia y jurídica consta en La Declaración de Luarca sobre el Derecho Humano a la Paz, la cual establece en su preámbulo que la paz es un valor universal y reconoce «la concepción positiva de la paz que va más allá de la estricta ausencia de conflicto armado y se vincula al desarrollo económico, social y cultural de los pueblos [...]»⁶¹⁰ siendo esta paz necesaria para el bienestar de los individuos y al respeto efectivo de los derechos humanos. La paz a la que se refiere la

⁶⁰⁹Asamblea General A/62/659-S/2008/39, «Seguridad, paz y desarrollo: el papel de las Naciones Unidas en apoyo de la reforma del sector de la seguridad» *Informe del Secretario General*, 23 de enero de 2008.

⁶¹⁰Declaración de Luarca (España) sobre el Derecho Humano a la Paz, adoptada el 30 de octubre de 2006.

Carta de las Naciones Unidas debe ser entendida como la paz internacional, la concerniente a las relaciones entre Estados. Se establece en la Carta que la paz va relacionada al respeto de los derechos humanos, al desarrollo, y sobre todo a la seguridad. No se concibe la paz por sí sola, sino relacionada a otros valores como también lo hace la Declaración de Luarca. Las relaciones amistosas y de cooperación entre Estados hacen parte de esta paz, una paz activa.

La ONU ha relacionado acertadamente la importancia de la paz en la promoción de los derechos humanos y ha instado a los Estados a establecer y preservar la paz internacional de acuerdo a los principios consagrados en la Carta; asimismo ha declarado a la paz como un derecho humano y como un derecho sagrado de los pueblos siendo una obligación fundamental de todo Estado su preservación⁶¹¹. Debemos añadir que sin la justicia (valor absoluto) no podría materializarse la paz, ni la seguridad y mucho menos el desarrollo. Razón por la cual debería prestársele igual o mayor importancia a su protección e implementación en el mundo, aunque en la Carta si se establece que se actuará acorde al principio de la justicia.

La ONU ha establecido en la misma Carta los métodos por los cuales se restablecerá o buscará la paz, a través de un sistema de seguridad colectiva que se encarga de dirigir el Consejo de Seguridad y que tiene el poder de decretar las medidas pertinentes pacíficas o mediante el uso de la fuerza, para restablecer la paz y la seguridad internacionales.

b) La seguridad internacional

Otro de los principios fundamentales de la Carta y estrechamente unido al de la paz es la seguridad colectiva. Sin la cual la paz no puede existir. Este tipo de seguridad también debe entenderse dentro del ámbito internacional, no a la existente dentro de cada Estado.

⁶¹¹ A/RES/62/163 del 18 de diciembre de 2007, sobre la promoción de la paz como requisito fundamental para el pleno disfrute de todos los derechos humanos por todas las personas.

Se trata de una seguridad global, de y para todos los Estados miembros de la ONU, no sólo de algunos⁶¹².

Cuando el individuo decidió entrar a vivir en sociedad lo hizo para tratar de vivir en un medio más justo y protegido de las arbitrariedades de los más fuertes, sometiéndose de buena fe a las reglas de esa sociedad. Uno de los beneficios era vivir más seguro, pues existiría un control de todos aquellos que conformaban el grupo social. Trasladando este razonamiento al ámbito internacional, es de entenderse que los Estados formen una comunidad con reglas lo más claras posibles para vivir en paz, seguridad y en justicia.

En la Declaración sobre el fortalecimiento de la seguridad internacional⁶¹³ se reafirma que los principios de la Carta son de validez internacional e incondicional como base de las relaciones entre los Estados, sin distinciones de ningún tipo entre ellos. El quebrantamiento de esos principios de paz, cooperación y justicia generan una situación de inseguridad internacional la cual viene dada por violaciones a los derechos inherentes de los Estados, tales como la no intervención, la igualdad entre naciones, la libre determinación de los pueblos y sobre todo la soberanía.

Las amenazas o el uso de la fuerza armada no se admiten como métodos para solucionar los conflictos entre naciones, sino, que mediante el compromiso de cumplir de buena fe los principios de la Carta, los Estados deben solucionar sus diferendos de forma pacífica. Se considera en el seno de la ONU que el «respeto universal y pleno ejercicio de los derechos humanos y de las libertades fundamentales y la eliminación de la violación de esos derechos son urgentes e imprescindibles para el fortalecimiento de la seguridad internacional»⁶¹⁴.

⁶¹² LACHS, Manfred, «Article 1 paragraphe 1» en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (directores), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Paris, 2005, Vol. I (3 edición), p. 328.

⁶¹³AG/ Res 2734(XXV), «Declaración sobre el fortalecimiento de la seguridad internacional», 16 de diciembre de 1970, párrafo 1.

⁶¹⁴ Declaración para el reforzamiento de la seguridad internacional, AG/Res/2734 (XXV) del 16 de diciembre de 1970, párrafo 22.

Si bien la seguridad colectiva es considerada un valor jurídico internacional interdependiente a la paz o la justicia y que su efectividad estará bastante determinada por la cooperación entre los Estados y el verdadero compromiso de estos con la paz, no puede hablarse de seguridad colectiva si no existe el respeto a los derechos humanos, los cuales son la base de partida y límite para cualquier acción de la comunidad internacional.

c) El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

El Consejo de Seguridad es uno de los principales órganos de la ONU (artículo 7 de la Carta) cuyas funciones y procedimiento se establecen en los Capítulos V, VI, VII, VIII y XII. Dicho órgano estará compuesto por cinco miembros permanentes (con derecho a veto) que son China, Francia, La Federación de Rusia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de Norteamérica, así como también diez miembros no permanentes, que serán elegidos por períodos de 10 años⁶¹⁵.

La Carta establece las funciones y poderes de este órgano político permanente, cuyo principal objetivo es el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Los Estados delegan una parte de sus poderes que «de acuerdo a varios autores, esta delegación es sin duda una delegación de soberanía ya que la función de mantenimiento de la paz constituye una prerrogativa esencial del poder público estatal»⁶¹⁶ aunque el poder soberano de los Estados siempre será superior al del Consejo⁶¹⁷ y se ve reflejado en el momento de cumplir con las decisiones adoptadas por este.

⁶¹⁵ Al tratarse de un órgano político es complicado que exista imparcialidad, o por lo menos más justicia a causa de su propia jerarquía entre miembros. Ya que se considera la igualdad entre Estados: ¿por qué unos pocos tienen derecho a veto y la mayoría carece de él? Los intereses de los miembros permanentes estarán siempre por encima del resto de Estados, resultando ofensivo que a un miembro permanente se le permita imponer mediante el veto su decisión en detrimento de la mayoría. La forma establecida de votos en el seno del Consejo requiere una reforma que tienda a desaparecer la jerarquía y privilegios existentes entre las Naciones.

⁶¹⁶ «Selon nombre d'auteurs, cette délégation est bel et bien une délégation de souveraineté puisque la fonction du maintien de la paix constitue une prérogative essentielle de la puissance publique étatique» en NOVOSSELOFF, Alexandra, *Le Conseil de sécurité des Nations Unies et la maîtrise de la force armée*, Bruylant, Bruxelles, 2003, p.105.

⁶¹⁷ *Id.*

Los mecanismos para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales pueden ser no coercitivos, o bien, coercitivos militares (previa autorización del uso de la fuerza). Podría parecer que el poder del Consejo de Seguridad es ilimitado, pero el respeto a las normas perentorias de derecho internacional y a las disposiciones de la Carta son el principal marco de actuación del Consejo junto a los criterios de proporcionalidad y legalidad que exige la comunidad internacional. ¿Pero quién vigila o juzga sus acciones? ¿Qué otro límite podría serle impuesto?

La Asamblea General cada año recibe un informe de las actuaciones y resoluciones emanadas del Consejo de Seguridad y hace las sugerencias correspondientes según considere. La Corte Internacional de Justicia de la Haya debería ser el estamento idóneo para determinar la legalidad y apego a los principios del Derecho Internacional de las actuaciones del Consejo de Seguridad, pero la misma Corte ha evitado esclarecer el asunto⁶¹⁸. Si la Corte tuviese dicho control admitido podría pronunciarse de oficio sobre la ilegalidad de los actos del Consejo de Seguridad, ya sea en la forma de una opinión consultiva, requerida por la Asamblea General u otro cuerpo autorizado, o bien dentro del contexto de las disputas entre Estados⁶¹⁹.

No obstante la potestad del Consejo de Seguridad de autorizar el uso de la fuerza, primero se ve obligado a buscar la solución pacífica de las controversias y agotar todas las medidas necesarias o posibles, que no impliquen un uso de la fuerza, pues la excepción y último recurso es el uso de esta. La comunidad internacional ha realizado numerosos esfuerzos para llegar a la prohibición específica de la fuerza en la solución de los conflictos internacionales y evolucionó hasta el establecimiento de la Carta de las Naciones Unidas donde se cristalizó esta norma del Derecho Internacional⁶²⁰.

El Artículo 2 de la Carta expresa lo siguiente:

«Para la realización de los Propósitos consignados en el Artículo 1, la Organización y sus Miembros procederán de acuerdo con los siguientes Principios: 3.Los Miembros de la

⁶¹⁸ GAZZINI, Tarcisio, *The changing rules on the use of force in international law*, Manchester University Press, Manchester 2005, p. 26

⁶¹⁹ *Id.*

⁶²⁰ REMIRO BROTONS, Antonio, *Derecho Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, p. 672

Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia. 4. Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los Propósitos de las Naciones Unidas».

En referencia al párrafo 4 de este artículo, en caso de surgir un diferendo entre naciones, deberá solucionarse por todos los medios pacíficos posibles sin que haya amenaza de fuerza económica, política, física o indirecta⁶²¹. Esta “fuerza” no se refiere exclusivamente a la armada, sino a toda aquella que pueda crear una situación injusta por su mera influencia sobre la Nación “más débil”. Estableciendo además el respeto a la integridad territorial, que en el objeto de esta tesis se aplica a la soberanía marítima y a los buques en jurisdicciones diferentes a la de su pabellón.

El Capítulo VI de la Carta, artículos 33 a 38, se encarga de establecer cómo se solucionarán las controversias internacionales entre los Estados Miembros. En primer lugar, deberán ser los Estados quienes elijan el medio adecuado para arreglar el diferendo, posteriormente y en caso de ser necesario, el Consejo de Seguridad instará a las partes para que utilicen alguno de los medios especificados en el artículo 33.1 «negociación, investigación, la mediación, conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos de su elección». Que en el caso del acuerdo entre Somalia y la UE, en la que se acepta la entrada de la EUNAVFOR se ha pactado cuáles medios serán válidos para solucionar conflictos en caso de existirlos.

El artículo 34 faculta al Consejo para investigar toda controversia o situación que pueda llevar a una, y que tenga posibilidades de amenazar la paz y la seguridad internacionales. Por controversia internacional debe entenderse aquella que genera un «desacuerdo sobre un punto de derecho o de hecho, una oposición de tesis jurídicas o de intereses entre personas»⁶²². Remiro Brotóns agrega que esos desacuerdos o puntos de vista diferentes

⁶²¹SCHRIJVER, Nico, «Article 2, paragraphe 4» p. 443, en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Vol. I (3 ed.) Paris, 2005.

⁶²¹ REMIRO BROTONS, «Derecho...» *op. cit.*, p. 674.

⁶²² CPJI, Concesiones Mavrommatis en Palestina, 1924 citado en REMIRO BROTONS, *op. cit.*, p. 671

deben exteriorizarse y ser evidentes en la conducta de las partes⁶²³, pero esas partes deben reconocerse como tales, como Estados, como legítimos sujetos de Derecho Internacional. La controversia tiene elementos constitutivos que la determinan; y las llamadas otras “situaciones” o “tensiones” son más generales y se entiende que no llegan al estatus de controversia pero que sí pueden provocar las fricciones necesarias para desestabilizar la paz y seguridad internacionales salvaguardadas por el Consejo de Seguridad. La piratería desmedida no puede considerarse una controversia internacional, ya que no hay dos o más Estados en desacuerdo, o con graves fricciones, pero sí que tiene consecuencias para la desestabilización de la paz y la seguridad internacionales y queda legitimado el Consejo de Seguridad para tomar medidas que frenen esas amenazas, colaborando en la medida de lo posible con los Estados ribereños afectados.

En los primeros tiempos del conflicto árabe-israelí los Estados árabes no reconocían la calidad de Estado de Israel, en consecuencia Israel se negó a reconocer la misma condición a Palestina⁶²⁴. Esta situación quedó zanjada mediante la Declaración de Principios sobre las Disposiciones relacionadas con un Gobierno Autónomo Provisional entre el Gobierno del Estado de Israel y el Grupo de la OLP en el cual reconocen «sus legítimos derechos políticos mutuos» y su interés de vivir en paz y solucionar sus diferendos de forma pacífica⁶²⁵.

La prevención de conflictos es uno de los objetivos de la ONU en orden de evitar que tensiones y posibles conflictos lleguen a materializarse y buscan que los ya existentes lleguen a un fin por medios pacíficos. Su principal método es la llamada Diplomacia preventiva, tanto para el establecimiento de la paz como para su consolidación. En términos de la misma organización este tipo de actuaciones, además de prevenir el sufrimiento humano, son una «alternativa a costosas operaciones político-militares para

⁶²³ *Id.*

⁶²⁴ CHARPENTIER, Jean, «Article 2 paragraphe 3» en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *op. cit.*, p. 431.

⁶²⁵ Declaración anexa a la Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización A/48/486 S/26560 11 de octubre de 1993.

solucionar conflictos que ya han estallado»⁶²⁶ por ello colaboran estrechamente con los órganos de la ONU entre ellos el Consejo de Seguridad.

El no cumplimiento de solucionar por medios pacíficos las controversias internacionales genera la responsabilidad internacional. El artículo 12 del proyecto de Responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos⁶²⁷ dispone que existe una a violación de una obligación internacional cuando el Estado actúa contrario a lo que le exige la obligación a que se ha comprometido, por ejemplo con la soberanía puede entenderse como una obligación el ejercer un control efectivo sobre el territorio; de la misma forma, la omisión también genera responsabilidades (art. 2). En el caso de Somalia y la piratería, el Estado no ha tenido la capacidad técnica, ni el control efectivo sobre su territorio marítimo para luchar contra este flagelo que afecta a tantos aspectos como se ha detallado en este escrito. Entonces ¿sería Somalia responsable por los hechos ilícitos descontrolados en su mar? La respuesta es no, dentro de su fragilidad estatal ha solicitado la cooperación internacional para reprimir la piratería, un llamamiento necesario que permite acciones navales y de policía sobre su jurisdicción marítima y sin la cual no sería posible ninguna actividad de este tipo bajo el manto de la paz.

No obstante, la obligación exigida en la misma Carta cuando hay una violación contra sus principios y han fallado los medios pacíficos y diplomáticos para detener la transgresión que atenta contra la paz y la seguridad internacionales se autoriza el uso de la fuerza, siendo una de sus medidas las operaciones navales que se efectúan con el poderío militar puesto a disposición de la ONU por parte de sus Estados Miembros, como medidas de intercepción, revisión marítimas o bloqueo naval pacífico. ¿Pero cómo se traducen estas medidas hacia la piratería cuando no se trata de vulneraciones a la paz y seguridad internacionales perpetuadas por un Estado específicamente?

Como se ha podido analizar en el recorrido de este escrito, los actos piráticos son privados y no estatales, pero sus consecuencias son tan graves cuando ocurren en desmesura que

⁶²⁶ Departamento de Asuntos Políticos de la ONU, disponible en <http://www.un.org/spanish/Depts/dpa/peacemak.htm> [Última visita 4/6/2017].

⁶²⁷ Resolución A/RES/56/83 de 28 de enero de 2002.

sin lugar a dudas afectan a los valores defendidos por la comunidad internacional y para poder reestablecer el orden, paz y seguridad se hace necesaria la actuación de los sujetos de derecho internacional. Las dimensiones del daño de la piratería se reflejan en su vulneración a la vida humana en el mar, a la seguridad y libertad de la navegación, al comercio, entre otros.

B) Misiones navales internacionales para la represión de la piratería: El caso de Somalia

La Carta de la ONU establece los preceptos bajo los cuales se autoriza al Consejo de Seguridad a adoptar las medidas que considere pertinentes para proteger la paz y la seguridad internacionales entre otros propósitos de la Carta. Antes que el Consejo de Seguridad esté habilitado para recurrir a los preceptos sancionadores del Capítulo VII de la Carta se requiere en primer lugar que efectúe una operación previa consistente en determinar la existencia de una amenaza a la paz y a la seguridad internacionales⁶²⁸ una exigencia del artículo 39 de la Carta. El Consejo no sólo impone sanciones por el ilícito internacional, sino sobre situaciones que supongan una amenaza para la paz y seguridad internacionales⁶²⁹.

La ONU legitima el uso de la fuerza amparada en los Artículos 1.2. de la Carta «[...]/ tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal» y 39 «El Consejo de Seguridad determinará la existencia de toda amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión y hará recomendaciones o decidirá qué medidas serán tomadas de conformidad con los Artículos 41 y 42 para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales».

En virtud del artículo 41 se toman las medidas que no implican un uso de la fuerza, como el embargo por ejemplo, y las concernientes a medidas militares provienen del artículo

⁶²⁸ PÉREZ PRAT, Luis, *Cooperación Política y Comunidades Europeas en la aplicación de Sanciones económicas internacionales*, ediciones Universidad Autónoma de Madrid, 1991,p. 28

⁶²⁹ *Ibid.*, p. 59

42 de la Carta. El Consejo generalmente no especifica en sus resoluciones si está fundamentándose en un artículo específico al establecer medidas que implican o no el uso de la fuerza, simplemente se refiere al Capítulo VII en términos generales.⁶³⁰ Lamentablemente, en casos como la piratería, las medidas para restablecer la seguridad y paz internacionales en zonas marítimas requieren una fuerza o poderío militar que pueda respaldar el cumplimiento de la aplicación de la ley internacional.

El Artículo 42 de la Carta de las Naciones Unidas establece dos condiciones para que este tipo de medidas puedan ser acordadas por el Consejo de Seguridad: «1. Que las Medidas que contiene el artículo 41 sean inadecuadas o que aplicadas no hayan producido ningún efecto. y 2. Que sea necesario para mantener o restablecer la paz y seguridad internacionales». Es claro que se trata del último recurso y excepción a la regla de la solución pacífica de las controversias de que puede disponer el Consejo de Seguridad. Las medidas del artículo 41 van siendo progresivas, hasta llegar al punto que dejen de ser efectivas o bien necesiten de otros medios (militares coercitivos) para obligar a su cumplimiento.

a) Los Comités creados a partir de sanciones internacionales

Al igual que cuando se imponen las sanciones internacionales, se establece un comité en virtud de la resolución que las dicta y por un tiempo determinado que puede ir prorrogándose de acuerdo al cumplimiento o no, de los objetivos establecidos en dichas sanciones. El comité se encargará de coordinar, vigilar y hacer las recomendaciones pertinentes para su cumplimiento. En caso de constatar que hay una violación importante de las sanciones y que las medidas adoptadas no han resultado, este comité solicita al Presidente del Consejo de Seguridad nuevas medidas, inclusive las que impliquen uso de la fuerza. Como se ha explicado anteriormente, el Consejo ponderará minuciosamente si es oportuno intensificar las acciones establecidas o bien solicitar el levantamiento de las sanciones, o acciones navales en el caso de la piratería, de acuerdo al cumplimiento de los objetivos.

⁶³⁰ DE WET, Erika, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council*, HART Publishing, Portland, 2004, p.180

Ejemplo de lo anterior es el caso del Comité, del Consejo de Seguridad, establecido en virtud de la resolución 864 (1993) relativa a la situación en Angola. Este comité presentaba informes periódicos (una vez al año) referentes al cumplimiento de las sanciones establecidas y las acciones que ha tomado en orden de hacerlas efectivas hasta su levantamiento (invocando el Capítulo VII de la Carta) mediante Resolución 1448(2002); cuando se cumplió con el objetivo de terminar la guerra entre el Gobierno de Angola y la UNITA, con sanciones que buscaron debilitar la fuente de financiamiento de esta última, tales como embargo de diamantes, sanciones financieras, listas de personas con impedimento de salida del país, campañas de convencimiento a la industria europea del diamante de no adquirir diamantes sin los debidos certificados de origen⁶³¹ entre otras medidas. Pero sin haber llegado a las coercitivas militares.

En el caso del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 661 (1990) relativa a la situación entre el Iraq y Kuwait se vio el incremento de las medidas para aplicar las sanciones internacionales hasta llegar a las coercitivas militares, entre las que se autorizó un bloqueo naval pero llamado de otra forma «operaciones de intercepción y verificación» realizadas por las fuerzas marítimas multinacionales. El Consejo se refiere de este modo a las medidas navales que implica un bloqueo marítimo, pero “huye” de nombrarlo en sus resoluciones. Una causa probable de esto es la determinación del tipo de normas que regirán esas acciones militares, por ejemplo las de derechos humanos y no el humanitario. Posiblemente el Consejo quiere desmarcarse de las figuras de la esfera de la guerra que utiliza, pero al ser ordenadas por la ONU (un no beligerante) y con el fin de aplicar sanciones internacionales o restablecer la paz y seguridad como el caso pirático, dichas figuras se encuentran dentro de la esfera pacífica.

Cuando el Consejo de Seguridad decide aplicar medidas militares, los Estados Miembros ponen a disposición sus fuerzas armadas, temporalmente y hasta el restablecimiento del orden y la seguridad u otros objetivos fijados en la resolución acorde al mecanismo del Capítulo VII de la Carta. Es claro que no existen unas reglas fijas claras sobre este tema

⁶³¹ Los diamantes con los que la UNITA financió su guerra fueron conocidos como “diamantes de sangre” ya que eran recolectados por los esclavos de esa organización y servían para patrocinar la guerra contra el gobierno de Angola. Tras la muerte de sus líderes y luego de la rendición incondicional de la UNITA, pasaron a formar un grupo político que cuenta con representación en el Estado.

excepto por principios militares como la centralización, la determinación del objetivo y el establecimiento de las estrategias que exija cada situación.

El parámetro militar que sigue el Consejo de Seguridad es el principio de dirección centralizada el cual implica que la concepción, desarrollo y ejecución de las operaciones de embargo y bloqueo, deben mantenerse centralizados en el Consejo de Seguridad, siendo este un principio doctrinal en las fuerzas armadas de cualquier nación⁶³². No obstante y a pesar de la mencionada centralización teórica, no existe dentro del Consejo de Seguridad un estamento u órgano permanente encargado exclusivamente de la aplicación de las medidas militares coercitivas. Inclusive la Carta no establece un mecanismo de designación de un comandante de toda la fuerza y se va solucionando este tema caso por caso, siendo esta situación «el talón de Aquiles del mecanismo del capítulo VII de la Carta»⁶³³. Podría pensarse que el Comité de Estado Mayor sería el indicado para llenar este “vacío” pero la realidad es que no fue concebido como un órgano de mando⁶³⁴ sino como asesor, coordinador y asistente del Consejo de Seguridad en sus necesidades militares.

Una vez determinado el marco legal internacional que permite las operaciones navales en la represión de la piratería y el mecanismo que ha de activarse para dentro de la ONU (como último recurso), se hace necesario examinar cuáles acciones de este tipo, y enfocadas en la supresión de la misma, han efectuado los Estados miembros de la ONU así como su alcance y consecuencias.

El Comité de Sanciones de Somalia, creado mediante la resolución 751 del CS con fecha del 23 de enero de 1992 « [...] para supervisar el embargo de armas general y completo impuesto por la resolución 733⁶³⁵ del Consejo de Seguridad»⁶³⁶. Debido a la piratería, a

⁶³² GALDÓN DOMENECH, Domingo, «El embargo y el bloqueo desde una perspectiva aérea» en Ministerio de Defensa, *El embargo y el bloqueo como formas de actuación de la comunidad internacional en los conflictos*, Cuadernos de Estrategia, Madrid 1993, p. 93

⁶³³ NOVOSSELOFF, «*Le Conseil de sécurité...*» *op. cit.*, p. 128

⁶³⁴ *Id.*

⁶³⁵ Fechada el 23 de enero de 1992.

⁶³⁶ CS sitio del Comité de Sanciones para Somalia, disponible en https://www.un.org/securitycouncil/es/sanctions/751#work_and_mandate [Última visita 18/2/2019]

la fuerza militar y naval desplegada en Somalia y sus costas, el régimen del embargo total hubo de ser flexibilizado para permitir la entrada y posesión de materiales prohibidos como armas y materiales relacionados⁶³⁷.

La Resolución 1816 del Consejo de Seguridad⁶³⁸ podría tomarse como el inicio de la ofensiva internacional con todos los medios posibles para la contención de la piratería. En la misma se determina que la piratería y el robo a mano armada en el mar territorial somalí y en la alta mar frente a sus costas constituyen una amenaza para la paz y seguridad internacionales de la región, valores bajo los que se fundamenta el uso de la fuerza en este caso. Pero no se trata de una situación en el teatro de la guerra aunque se utilicen medios y acciones navales; debe quedar aclarado que este desarrollo se hace bajo el manto de la paz « [...] y el uso de las fuerzas navales se circunscriben a la legítima aplicación de la ley»⁶³⁹. Por lo tanto, será también de aplicación la normativa internacional sobre los Derechos Humanos.

En el año 2008 hubo producción de resoluciones del Consejo de Seguridad señalando que se encontraba:

«*Sumamente preocupado* todavía por la amenaza que los actos de piratería y robo a mano armada en el mar cometidos contra buques suponen para el suministro rápido, seguro y efectivo de ayuda humanitaria a Somalia, para la navegación internacional y la seguridad de las rutas marítimas comerciales, así como para otros buques vulnerables, incluidas las actividades pesqueras realizadas de conformidad con el derecho internacional»⁶⁴⁰.

En dicha resolución 1846 del Consejo, se indica la solicitud de asistencia pedida por el Gobierno Federal de Transición⁶⁴¹ de Somalia para que se le ayude a luchar contra la piratería y el robo armado frente a sus costas, así como su disposición a la colaboración con otros Estados.

⁶³⁷ Resolución del CS 2551, 12 de noviembre de 2020, par.19.b se refiere específicamente a las fuerzas desplegadas bajo mandato de la ONU para la lucha contra la piratería y el robo armado frente a las costas somalíes.

⁶³⁸ Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la ONU, de 2 de junio de 2008

⁶³⁹ FINK, Martin, *Maritime Interception and the Law of Naval Operations*, ASSER PRESS, 2018 (ebook), p. 207.

⁶⁴⁰ Resolución del Consejo de Seguridad 1846 del 2 de diciembre de 2008.

⁶⁴¹ GFT siglas del Gobierno Federal de Transición de Somalia.

Desde la Resolución 1838 del mismo año, se reconoce que la UE ya estaba gestando cuál sería su participación en el llamamiento internacional para luchar contra la piratería marítima, mientras tanto daba apoyo de vigilancia y escolta a los buques del PMA con la ayuda humanitaria tan urgente en Somalia⁶⁴². Otras resoluciones del Consejo de Seguridad que siguen el mismo camino en objetivos y ejecución de las previamente citadas son 1814 (2008), 1846 (2008) y 1851(2008), activando así la entrada de fuerzas de otros Estados en apoyo a Somalia para luchar contra la piratería y asegurar la entrada de la ayuda humanitaria a su territorio.

b) ¿Es necesario y útil el convenio especial del Art. 43 de la Carta de la ONU para permitir el despliegue de fuerzas navales en la represión de la piratería?

Las disposiciones del artículo 41 de la Carta son de cumplimiento obligatorio para sus miembros, pero las del artículo 42 lo serán (al menos en teoría) previa celebración del convenio especial establecido en el artículo 43 de dicha Carta, porque se trata de la movilización de fuerzas militares y entre la Organización y el Estado miembro deben aclararse los puntos sobre las condiciones de la misma. El artículo 43.1. de la Carta establece la obligación de los Estados miembros de la ONU a contribuir con « las fuerzas armadas, la ayuda y las facilidades, incluso el derecho de paso, que sean necesarias para el propósito de mantener la paz y la seguridad internacionales» cuando la organización se los solicite. Esta colaboración se hará de conformidad a un convenio especial entre la ONU y el Estado miembro.

Las características del convenio especial se determinan en el mismo artículo párrafo 2 «Dicho convenio o convenios fijarán el número y clase de las fuerzas, su grado de preparación y su publicación general, como también la naturaleza de las facilidades y de la ayuda que habrán de darse». En el artículo 45, relacionado a los anteriores preceptos, se establece que los miembros tendrán a disposición inmediata de la ONU «contingentes de fuerzas aéreas nacionales [...] para la ejecución combinada de una acción coercitiva

⁶⁴² Resolución 1838 del Consejo de Seguridad, 7 de octubre de 2008. En la misma se indica que para finales de ese año más de « [...] 3.500,000 somalíes dependerán de la ayuda humanitaria alimentaria y que los contratistas marítimos que trabajan para el PMA no suministrarán ayuda alimentaria a Somalia si no van escoltados por buques de guerra [...]».

internacional». El Párrafo 3 del artículo 43 indica las clases de convenios especiales que se establecen ya sea entre el Consejo de Seguridad y miembros individuales, o bien con grupos de miembros. Esos convenios estarán sujetos a «ratificación por los Estados signatarios de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales».

La realidad desde hace más de 50 años es que estos convenios especiales no se han aplicado expresamente, aunque si ha existido la intención; en su lugar se han establecido mandatos de operaciones de paz constituidos por razones diferentes a las indicadas en el artículo 43⁶⁴³. El primer mandato de este tipo, punto de partida de las operaciones de paz de la ONU, y el cual a “desnaturalizado”⁶⁴⁴ los fines del artículo 43, fue la UNEF⁶⁴⁵ primera fuerza de emergencia de las Naciones Unidas dotada de una misión no coercitiva, en donde no mediaron los acuerdos especiales del artículo 43 de la Carta.

Los contingentes puestos a disposición de la ONU se forman en cada ocasión o para cada mandato, reservándose el derecho a retirarse cuando mejor lo crean. Esas fuerzas se mantienen bajo la autoridad de sus oficiales y quedan sometidos a su propio reglamento militar, no obstante y sobre el plan operacional del mandato, se crea un comando integrado por oficiales de diferentes nacionalidades, dependientes de un Comandante en Jefe denominado bajo la autoridad del Secretario General⁶⁴⁶.

Para una mejor coordinación de las fuerzas multinacionales la ONU, a través del UNSAS, establece memorandos de entendimiento con los Estados Miembros para que estos mantengan un contingente de reserva para las Naciones Unidas, específicamente para las operaciones de mantenimiento de la paz (no para otro tipo de misiones). Se busca reducir

⁶⁴³ FURET, M., «Article 43»; p. 1267, en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *op. cit.* p.

⁶⁴⁴ *Id.*

⁶⁴⁵ El mandato de esta fuerza tenía como objetivo la seguridad y supervisor la cesación de hostilidades, incluida la retirada de las fuerzas armadas de Francia, Israel y el Reino Unido de territorio egipcio. Luego de la retirada de esas fuerzas la UNEF debería servir como mediador entre los egipcios y las fuerzas israelíes y proporcionar la supervisión imparcial de la cesación del fuego. El mandato terminó en mayo-junio de 1967 a solicitud de Egipto. http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unef1mandate.html [Última visita 3/8/2019].

⁶⁴⁶ FURET, M., *op. cit.*, p. 1267. La autora agrega que estas tropas conformadas como se ha explicado no pueden confundirse con los grupos de observadores militares de las Naciones Unidas que no forman unidades armadas y son oficiales investidos con una misión a la vez diplomática y logística.

el tiempo de despliegue de la fuerza multilateral, que puede tardar de seis meses a un año en ubicarse en la zona del mandato que les requiera. Con este sistema el período de tiempo se reduce de tres a seis meses, y en ocasiones hasta 90 días.

Las Condiciones generales son las que se han explicado en el párrafo precedente. Estos acuerdos continúan siendo los más socorridos en la práctica habitual del Consejo de Seguridad que, mediante resoluciones, va solicitando el apoyo y puesta a disposición de personal militar, materiales necesarios e inclusive derecho de paso⁶⁴⁷ para las misiones en curso; en este último caso facilitando la entrada desde y hacia los puertos de las zonas de misión, además de no ser aplicable el embargo de armas sobre «[...] los suministros de armas y equipo militar o la prestación de asistencia destinados para uso exclusivo de los Estados Miembros y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales»⁶⁴⁸ que se encuentren cooperando en la lucha contra la piratería. No obstante, esas excepciones al embargo deben ser solicitadas por el GFS y notificadas previamente « [...] Secretario General, a condición de que todas esas medidas respeten las normas aplicables del derecho internacional humanitario y del derecho internacional de los derechos humanos»⁶⁴⁹.

El derecho de paso no solo se salvaguarda para los buques militares de los Estados cooperantes, sino que también se protege al viejo derecho de paso de inocente al establecer que ninguna de las prácticas anteriormente descritas puede tener « [...] el efecto de negar o menoscabar el derecho de paso inocente de los buques de terceros Estados»⁶⁵⁰ entendiendo que se aplica el régimen de paso en tiempos de paz y que el Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente⁶⁵¹.

⁶⁴⁷ En la Carta de las Naciones Unidas, art. 43.1, *in fine*, está especificado el derecho de paso y que sea necesario para el buen término de la misión en cuestión.

⁶⁴⁸ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, par. 16.

⁶⁴⁹ Resolución del CS 2551, 12 de noviembre de 2020, par. 19. *b) in fine*.

⁶⁵⁰ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, par. 17.

⁶⁵¹ Sobre este punto, en el *affaire* del Canal de Corfú (CIJ, *Inglaterra v. Albania*, fallo del 9 de abril de 1949), Albania había establecido el requerimiento de previa autorización a buques de guerra extranjeros que se dispusieran a atravesar sus aguas territoriales, medida que no fue obedecida por Inglaterra por considerarla contra el orden jurídico internacional. La CIJ se refirió sobre este punto al expresar que «de acuerdo a la costumbre internacional los Estados en tiempo de paz tienen derecho a enviar sus buques de guerra a través de los estrechos usados para la navegación internacional [...] sin la previa autorización del Estado ribereño»(p. 28) siempre que este paso sea inocente. Por lo que claramente la Corte señala que no se pondrán dificultades a dicho paso. El criterio de la CIJ sobre este punto está basado en «el principio de

En el último repertorio de la práctica seguida por el Consejo de Seguridad ⁶⁵² se reitera que la piratería continúa siendo una amenaza para la paz y seguridad internacional⁶⁵³ además de empeorar la situación interna de Somalia por lo que el Consejo extendió la autorización a los Estados y organizaciones regionales para que siguiesen cooperando con dicho país en la supresión de la piratería⁶⁵⁴ y en el aumento de sus capacidades. Asimismo destaca « [...] la necesidad de una respuesta amplia de la comunidad internacional para impedir y reprimir la piratería y atacar sus causas subyacentes;»⁶⁵⁵.

El foco sobre la represión a la piratería queda ampliado cuando finalmente se hace frente a sus “causas subyacentes” un reto que siempre ha existido y que se afronta desde la cooperación al desarrollo, la capacitación, institucionalización, derechos humanos, asistencia humanitaria, educación, estabilidad, entre otros. Ese testigo ha sido tomado por la UE y participa en la lucha contra la piratería valiéndose de otros medios además de los navales.

1. El acercamiento integral de la UE hacia el fenómeno pirático en el Cuerno de África

La UE colabora con Somalia desde 1994 en materia de ayuda humanitaria, en 2016 contribuyó con un presupuesto de 46.5 millones⁶⁵⁶ de euros para apoyar las acciones de esta materia desplegadas allí. La Delegación de la UE en Somalia indica en su página web las diferentes partidas presupuestarias, entre ellas 286 millones de euros para ayudar a alcanzar sus objetivos al desarrollo.

la libertad de la comunicación marítima» (p.19). La CONVEMAR establece un completo régimen sobre el derecho de paso inocente en los artículos: 8, 17 a 26, 45, 52, 211.3 y 211.4. especificando en ellos cómo se efectúa este paso en los diferentes espacios marítimos y sus excepciones.

⁶⁵² *Repertoire of the Practice of the Security Council*, part. VII, 22nd Supplement (2019), pp. 71 a 73; disponible en <https://www.un.org/securitycouncil/content/repertoire/structure> [Última visita 4/6/2016].

⁶⁵³ *Ibid.*, p. 5.

⁶⁵⁴ *Repertoire of the Practice of the Security Council, part. VII (2019)...*, p. 6, *in fine*.

⁶⁵⁵ Resolución del CS 2383 del 7 de noviembre de 2017, par. 3.

⁶⁵⁶ Delegación de la UE en Somalia; página web de la delegación en donde se describe brevemente la acción que desarrolla la unión con Somalia y en el que se publican datos relevantes sobre esa relación. Disponible en https://eeas.europa.eu/delegations/somalia/1764/somalia-and-eu_en [última visita 30/11/2020].

En el Plan Estratégico de la UE para Somalia 2017-2020 se fundamentaba en tres pilares: «1) Desarrollar respuestas efectivas y sostenibles a los desafíos de seguridad; 2) Responder a las vulnerabilidades y crear oportunidades económicas; 3) Construir legitimidad y capacidad de respuesta del estado, y gobernabilidad democrática»⁶⁵⁷. En dicho plan se indica que la piratería ha sido controlada en parte, gracias a las fuerzas navales desplegadas en la zona como EUNAVFOR, pero una vez se disminuyan las medidas actuales la piratería podría resurgir⁶⁵⁸.

El informe deja establecido que mientras no se solucionen los objetivos de desarrollo en Somalia no es posible prever que la piratería desaparezca del todo. Una afirmación certera ya que la piratería es consecuencia de la fragilidad de Somalia como Estado, y hasta que no recupere capacidades institucionales y materiales que le permitan afrontar los retos en su dominio terrestre nunca podrá enfrentarse a los que les presenta su dominio marítimo.

El Parlamento Europeo ha expresado su preocupación por que «las violaciones de los derechos humanos son una práctica generalizada⁶⁵⁹» en Somalia, no es posible para el mundo mirar a otro lado y enfocarse exclusivamente en la piratería marítima cuando el país africano es uno de los más golpeados por el hambre, los desplazamientos humanos y los continuos ataques terroristas de Al Shabab⁶⁶⁰ a la población civil y a las fuerzas de las misiones de paz desplegadas en Somalia.

El Parlamento de la UE «3. Recuerda que la estabilidad y la paz duraderas solo pueden lograrse a través de la inclusión social, el desarrollo sostenible y la buena gobernanza, sobre la base de los principios democráticos y del Estado de Derecho y el respeto pleno de la dignidad y de los derechos de los pueblos;»⁶⁶¹. Las situaciones de inestabilidad, pobreza, terrorismo, desigualdad, falta de progreso que afectan a Somalia deben

⁶⁵⁷ Delegación de la UE en Somalia, «EU Delegation to Somalia Strategy 2017-2020», p. 3; disponible en https://eeas.europa.eu/delegations/somalia/50812/eu-delegation-somalia-strategy-2017-2020_en [última visita 30/11/2020].

⁶⁵⁸ *Ibid.*, p. 5.

⁶⁵⁹ Resolución del Parlamento Europeo, de 5 de julio de 2018, sobre Somalia (2018/2784(RSP)), L.

⁶⁶⁰ Resolución del Parlamento Europeo, de 5 de julio de 2018, sobre Somalia (2018/2784(RSP)), A, B.

⁶⁶¹ Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de septiembre de 2016, sobre Somalia (2016/2881(RSP)) 2018/C 204/15) Diario Oficial de la Unión Europea, C 204/127, 13.6.2018, p. c204/130

afrontarse de una forma integral, tratando de que mejore la vida de las personas, empezando por satisfacer sus necesidades básicas como la alimentación, la salud, vivienda, educación y justicia, entre otros, si realmente se espera conseguir resultados con las estrategias de seguridad marítima.

En virtud de lo anterior, se entiende que la UE haya gestionado su Plan Estratégico en base a tres pilares que van más allá de la axiología de la paz y la seguridad internacionales, y que a la par incluyen planes de progreso⁶⁶².

a) La Estrategia de Seguridad Marítima (EUMSS⁶⁶³) de la UE

En base a los llamamientos del CS para que los Estados cooperaran en la represión de la piratería y el robo armado contra buques, la UE respondió con un plan de seguridad marítima para Somalia que no solo incluía la cooperación naval para lograr la seguridad en la zona del Golfo de Adén, sino que también sumaba acciones civiles que mejorarían capacidades institucionales del Estado somalí. El primer acercamiento de la UE a la crisis de seguridad marítima que se vivía en el Golfo de Adén fue el de enviar fuerzas navales, de modo urgente, para escoltar a los buques del PMA y que éstos pudiesen llegar a destino con ayuda humanitaria vital en Somalia.

En un primer momento, y mediante la Acción Común de la UE 008/851/PESC del 10 de noviembre de 2008 sobre 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»⁶⁶⁴ se iniciaba la operación EU NAVCO bajo

⁶⁶² «Recuerda que no puede haber seguridad sin desarrollo, ni desarrollo sin seguridad; pide una mayor coherencia entre las medidas de seguridad y de desarrollo y que se refuercen tanto los programas de promoción del desarrollo económico y social como los programas de lucha contra el subdesarrollo y las causas y los motivos del terrorismo», en Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de septiembre de 2016, sobre Somalia (2016/2881(RSP)) 2018/C 204/15) Diario Oficial de la Unión Europea, C 204/127, 13.6.2018, p. c204/131.

⁶⁶³ *EU Maritime Security Strategy*, EUMSS por sus siglas en inglés.

⁶⁶⁴ Consejo de la UE, 2008E0851 — ES — 07.12.2010 — 003.001 — 2, DO L 301 de 12.11.2008, p. 33

la estructura del tratado de Lisboa⁶⁶⁵. En la precitada Acción Común, se explicaba la naturaleza jurídica que permitiría el despliegue de una fuerza naval conjunta de la UE. Por un lado las resoluciones del CSNU⁶⁶⁶ que respaldaban la operación naval; y por el otro, la aceptación del GFT de la propuesta enviada por la UE de lo que sería esa cooperación en Somalia, ya que sin la autorización del Estado ribereño el despliegue de fuerzas navales no habría sido posible porque estarían vulnerando la soberanía somalí.

En el año 2008, y en plena escalada pirática, no estaba del todo claro si la Ley 37 de 1972 de Somalia sobre su dominio marítimo estaba vigente o no, o bien era de aplicación la Ley 5, del 24 de julio de 1989 que ratificaba a la CONVEMAR. En el primer caso, el MT de Somalia estaba declarado en 200 millas náuticas; en el segundo, sería de 12 millas náuticas. La diferencia fundamental estriba en que las fuerzas cooperantes no habrían podido desplegarse en una zona sometida a la jurisdicción de otro Estado sin su previa autorización, además de imposibilitar las acciones de patrullaje, visita, interdicción y posibles detenciones que conllevaba la misión. Como acertadamente apunta el profesor Tullio Treves sobre este asunto, no había constancia a la fecha, de que la Ley 37 hubiese sido revocada y podría «generar un conflicto entre el estatuto doméstico y la obligación internacional asumida bajo la CONVEMAR [...]»⁶⁶⁷ motivo por el cual el CS fue previsor y solicitó al GFT previa autorización de entrada en su territorio marítimo para cada una de las resoluciones de la ONU.

La evolución de la jurisdicción del MT somalí, en la edad contemporánea, se inicia en 1959 cuando adoptó el llamado Código del Mar⁶⁶⁸ en cuyo momento declaró un MT de 6 millas náuticas, luego de su enmienda en 1966 ese espacio marítimo pasó a tener 12 millas náuticas y la piratería se tipificaba tanto en alta mar como dentro de la jurisdicción del MT; posteriormente llegó la mencionada Ley 37 (1972); seguidamente la Ley 5 (1989)

⁶⁶⁵ En la Acción Común 2008/E0851 se citan los artículos 14, 24, par.3, y 28.3 del tratado de Lisboa (del 17 de diciembre de 2007.) que permiten al Consejo de la UE activar medidas de este tipo, en 2008/E0851 — ES — 07.12.2010 — 003.001 — 2.

⁶⁶⁶ Resoluciones del CS 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008).

⁶⁶⁷ TREVES, Tullio, «Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia», *The European Journal of International Law*, Vol. 20 no. 2, EJIL 2009, p. 407.

⁶⁶⁸ ELM, Afyare y AFFI, Ladan, «Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia(1)», Al Jazeera Centre for Studies, 20 de noviembre de 2014; disponible en <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2014/11/2014112010310522448.html> [Última visita 20/01/2019].

momento en el cual quedó repelida la Ley 37 (1972) y cualquier otra que se opusiera al régimen de la Ley 5; la cuarta normativa al respecto llegó el 25 de octubre de 2011 y posteriormente el Primer Ministro Abdi Farah Shirdon y su gabinete volvieron a “reactivar” la Ley 37 (1972) mediante declaración de prensa del 6 de junio de 2013 en la que expresaban su apoyo a dicha Ley⁶⁶⁹.

En vista de lo anterior, la actuación del CS de asegurarse la autorización por escrito del GFT para coordinar el despliegue de fuerzas navales en su mar territorial fue más que sensata. En el artículo 1.2 de la AC⁶⁷⁰ se dispone que «Las fuerzas desplegadas a tal fin operarán hasta las 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y de los países vecinos, con arreglo al objetivo político de una operación marítima de la UE [...]»⁶⁷¹.

Esta experiencia de actuación por parte de la UE está por cumplir los trece años ininterrumpidos y ha encaminado a la UE hacia la configuración de una estrategia de seguridad marítima EUMSS, con un plan de acción adoptado en 2014 y revisado en el 2018. Bajo los principios de seguir un enfoque intersectorial (entre lo civil y lo militar); integridad funcional; el multilateralismo marítimo (manteniendo su autonomía en la toma de decisiones); y el respeto a los principios establecidos en el derecho internacional y en la CONVEMAR⁶⁷².

La EUMSS fortalece la capacidad de la UE «como un proveedor de seguridad en el dominio marítimo [...] y eleva el perfil de la UE como un actor de la seguridad global»⁶⁷³. En dicha estrategia la cooperación internacional es muy relevante para poder afianzar el papel de la UE en una mejor gobernanza de los océanos a través de la aplicación universal de los principios de la CONVEMAR; en sus relaciones con otras organizaciones con

⁶⁶⁹ ELMI, Afyare y AFFI, Ladan, «Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia (1)», *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 de noviembre de 2014; disponible en <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2014/11/2014112010310522448.html> [Última visita 20/01/2019].

⁶⁷⁰ Consejo de la UE, 2008E0851 — ES — 07.12.2010 — 003.001 — 2

⁶⁷¹ *Id.*

⁶⁷² EUC «Report on the implementation of the revised EU Maritime Security Strategy Action Plan» SWD (2020) 252 final, Bruselas, 23 de octubre de 2020, p. 2.

⁶⁷³ *Ibid.*, p. 44.

objetivos afines como la ONU y la OTAN⁶⁷⁴, además de su colaboración y asistencia a Estados no socios en el fortalecimiento de sus capacidades civiles y militares como es el gran ejemplo de Somalia.

Mediante la CSDP⁶⁷⁵ se han establecido en Somalia los siguientes programas, que además han sido extendidos hasta el 31 de diciembre de 2022⁶⁷⁶. EUNAVFOR, que se analizará con más detalle en la siguiente sección. EUTM Misión para contribuir al adiestramiento militar de las fuerzas de seguridad en Somalia y crear capacidad de respuesta ante los retos de la piratería, el terrorismo y otros ilícitos. Fortaleciendo así la institucionalidad del GFT. La misión fue aprobada por el Consejo de la UE el 10 de abril de 2010⁶⁷⁷.

EUCAP Somalia es la misión civil para la generación de capacidad institucional de Somalia y su fortalecimiento en la aplicación de la normativa marítima a nivel federal y regional en Somalilandia y Puntlandia⁶⁷⁸. Su trabajo no conllevará desempeñar funciones ejecutivas, sino la de crear capacidad mediante el asesoramiento, formación y proveer los equipamientos necesarios para sus funciones,⁶⁷⁹ en la consolidación y efectividad de un marco jurídico que sirva para prevenir y perseguir los ilícitos en el mar; así como mantener una estrecha coordinación con Atalanta. El presupuesto para el año 2020 fue de 66,1 millones de euros, para la última renovación del mandato (hasta diciembre de 2022) se aprobó un presupuesto de 87,780 millones de euros.

⁶⁷⁴ *Id.*

⁶⁷⁵ *Common Security and Defence Policy*, CSDP por sus siglas en inglés.

⁶⁷⁶ DECISIÓN (PESC) 2020/2164 DEL Comité Político y de Seguridad, 15 de diciembre de 2020; por la que se proroga el mandato del Jefe de Misión de la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades en Somalia (EUCAP Somalia) (EUCAP Somalia/1/2020); disponible en <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/2164/oj> [Última visita 20/12/20].

⁶⁷⁷ Más información de la misión disponible en EUTM-SOMALIA <https://www.eutm-somalia.eu/> [última visita 20/12/20]; y la contribución de España en EUTM-SOMALIA https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/eutm-somalia.html [Última visita 20/12/20].

⁶⁷⁸ La misión se inició en julio de 2012 bajo el nombre EUCAP NESTOR, en 2016 cambió a EUCAP SOMALIA. Más información de la misión disponible en EUCAP SOMALIA <https://www.eucap-som.eu/> [Última visita 20/12/20].

⁶⁷⁹ DECISIÓN (PESC) 2020/2031 DEL CONSEJO, 10 de diciembre de 2020, por la que se modifica la Decisión 2012/389/PESC sobre la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades en Somalia (EUCAP Somalia), DOUE L 419/26 11.12.2020.

b) EUNAVFOR ATALANTA

La misión naval de la UE para reprimir la piratería y el robo armado contra buques en el Golfo de Adén ha sido un hito en la historia del bloque europeo ya que por primera vez coordinaba una operación naval⁶⁸⁰ de esta magnitud. Los retos que planteaba la piratería en el golfo de Adén no podían ser enfrentados únicamente por los Estados afectados, ya que como el caso de Somalia carecían de capacidad técnica y económica para lograrlo, mientras seguían atravesando un conflicto civil arrastrado desde 1992. Por lo tanto era necesaria la cooperación internacional como ha quedado establecido en el recorrido de este escrito.

La operación naval de la UE se fundamentó en las reiteradas resoluciones del Consejo de Seguridad 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008)⁶⁸¹. No obstante, el Consejo de la UE dejó constancia de que «La Unión Europea podrá verse abocada a apoyarse en resoluciones ulteriores del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relativas a la situación en Somalia»⁶⁸² lo que permitiría modificaciones a la operación militar de ser necesario (previa decisión de la UE).

La UE, mediante la Acción Común 2008/851/PESC del 10 de noviembre de 2008, dio inicio a la operación militar para prevenir y reprimir la piratería y el robo armado contra buques que afectaba a la mencionada zona. En esta acción se establecía que el Comité Político y de Seguridad (CPS) «[...] ejerza el control político de la Operación Militar de la UE destinada a contribuir a la disuasión de los actos de piratería frente a las costas de

⁶⁸⁰ En septiembre de 2008, España creó la operación Centinela Índico, una « [...] operación estrictamente nacional en labores de prevención, vigilancia y protección de los pesqueros y mercantes españoles frente a los ataques de piratería» posteriormente y una vez establecida EUNAVFOR España se integró a ésta; disponible en Estado Mayor de la Defensa, Gobierno de España «El Destacamento Aéreo “ORIÓN” cumple 11 años de misión contra la piratería en el océano Índico», 26 de septiembre de 2019 <https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/42-ATALANTA/Noticias/listado/190923-11-aniversario-dat-orion.html> [Última visita 22/12/20]

⁶⁸¹ Acción Común 2008/851/PESC del 10 de noviembre de 2008, art. 2.

⁶⁸² DECISIÓN 2008/918/PESC DEL CONSEJO, 8 de diciembre de 2008 « sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta)» quinto considerando.

Somalia, asuma la dirección estratégica y tome las decisiones pertinentes, de conformidad con el artículo 25, párrafo tercero, del Tratado»⁶⁸³.

En el artículo 2 quedan establecidas las actuaciones que podrá llevar a cabo la operación Atalanta. Brindará protección a los buques del PMA, de AMISOM, y cualquier otro buque que se encuentre en la zona, aún dentro de las aguas territoriales de Somalia; tendrá funciones de vigilancia y podrá «tomar las medidas necesarias, incluido el uso de la fuerza, para disuadir, prevenir e intervenir para poner fin a los actos de piratería o a robos a mano armada que puedan haberse cometido en las zonas en que esté presente»⁶⁸⁴.

También podrán capturar y entregar a presuntos piratas a las autoridades competentes; efectuar requisas y embargar los barcos de los sospechosos. El área de operaciones de la misión comprende las zonas del sur del Mar Rojo, El Golfo de Adén, el océano Índico circundante «Seychelles, Mauricio y Comoras, representando en su conjunto 4,700,000 millas náuticas (aproximadamente 8,700,000 kilómetros cuadrados»⁶⁸⁵. Estas zonas de operación también se encuentran bajo acuerdo con los ribereños sobre la ejecución de las disposiciones de las resoluciones del CS que dieron paso a las acciones internacionales navales para reprimir la piratería y el robo armado contra buques.

Las fuerzas navales no solo operarían en el dominio marítimo somalí, sino que era necesario tener las autorizaciones correspondientes para actuar sobre otros espacios jurisdiccionales como el de Kenya⁶⁸⁶, Seychelles⁶⁸⁷, Mauricio⁶⁸⁸ y Tanzania⁶⁸⁹, que serán

⁶⁸³ Acción Común 2008/851/PESC del 10 de noviembre de 2008, numeral 9 introductorio.

⁶⁸⁴ *Ibid.*, art.2, d.

⁶⁸⁵ EEAS «EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA Military Operation ATALANTA », 30 de noviembre de 2020; disponible en https://eeas.europa.eu/topics/military-and-civilian-missions-and-operations/88373/european-union-naval-force-somalia-military-operation-atalanta_en, [última visita: 20/12/2020].

⁶⁸⁶ Decisión del Consejo 2009/293/PESC, de 26 de febrero de 2009.

⁶⁸⁷ Decisión del Consejo 2009/877/CFSP, de 23 octubre 2009.

⁶⁸⁸ Decisión del Consejo 2011/640/CFSP, 12 de julio de 2011 (no vigente en 2020).

⁶⁸⁹ Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania «Sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados», 1 de abril de 2014; DOUE L 108, 11.4.014.

desarrollados con mayor profundidad en el capítulo V de este escrito al contener disposiciones fundamentales sobre los procesos judiciales generados por EUNAVFOR.

La posibilidad de que la operación Atalanta tenga las potestades para usar la fuerza “como si se tratase de una autoridad local” se encuentran previamente pactadas⁶⁹⁰ entre la UE y Somalia. En el párrafo cuarto del preámbulo dejan establecido que los derechos y obligaciones internacionales de las partes no quedan afectados por dicho acuerdo, incluyendo el Estatuto de la Corte Penal Internacional. Una consideración oportuna y sobre declaración de intenciones en cuanto a la ética del acuerdo. Quedó establecido en el acuerdo con Somalia lo que debía entenderse por “aguas”, las interiores y las territoriales, con su respectivo espacio aéreo (art.1, i). Otro derecho que se le permite a la operación Atalanta es la libertad de navegación por las aguas somalíes y « [...] el derecho a detenerse y fondear en cualquier circunstancia» contenidos en el artículo (art. 4.5).

En condiciones habituales, sin acuerdo de por medio, solo estaría permitido para un buque no civil el derecho de paso inocente, que no implica detenerse ni fondear, salvo excepciones y autorizaciones. Asimismo en este régimen pactado de uso de las aguas jurisdiccionales, se permite a la operación europea realizar cualquier tipo de ejercicio o prácticas con armas (art. 4.6) y más llamativo aún, se permite la navegación de submarinos de la operación Atalanta sin tener la obligación de navegar en la superficie ni enarbolar su pabellón (art. 4.7), algo que está prohibido durante el derecho de paso por el mar territorial o aguas jurisdiccionales de un Ribereño en tiempos de paz.

EUNAVFOR queda autorizada también a efectuar las medidas que sean necesarias, tanto en tierra como en sus aguas interiores, « [...] para proteger a sus buques, aeronaves y activos, así como a los buques que protege, contra todo ataque externo o intrusión» (art. 11). Al referirse a la localización de las acciones es interesante comprobar que están permitidas “tanto en tierra como en sus aguas interiores”; es decir que si llega a existir

⁶⁹⁰ Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia «Sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta» Nairobi, 31 de diciembre de 2008; DOUE L 10, 15.1.2009

una persecución de piratas en mar podría continuar en tierra y esto no significaría la vulneración de la soberanía territorial somalí.

En el artículo 5, sobre privilegios e inmunidades, se decreta la inviolabilidad de los buques y aeronaves de la EUNAVFOR (art. 5.1) y los materiales conexos a estos bienes. El personal de EUNAVFOR también gozará de inmunidades en las jurisdicciones penal, civil y administrativa de Somalia (art. 6.3), no podrán ser detenidos de ninguna manera (art. 6.1) ni ser objeto de medidas de ejecución (art.6.6).

No obstante el personal civil y militar de EUNAVFOR no queda eximido de responder ante la jurisdicción de su propio Estado (art.6.7 y art.7), y como han pactado las partes no quedan excluidas las jurisdicciones internacionales ni el Estatuto de la Corte Penal Internacional. Es decir, que en materia de responsabilidades en las diferentes jurisdicciones (indicadas en el art. 6.3) cada elemento de la operación ATALANTA responderá ante su propio Estado, no siendo la UE internacionalmente responsable en principio, « [...] salvo en los casos en que haya autorizado la interdicción de un barco, siendo conjuntamente responsable (con el Estado interceptor) [...] o cuando se transfieren presuntos piratas a un tercer Estado con el que ha firmado un acuerdo con ese fin⁶⁹¹».

Por lo tanto ha de entenderse, que reclamos y posibles indemnizaciones serán también responsabilidad del Estado participante y no la operación europea en su conjunto. Dicho acuerdo, y sus inmunidades, será también extensivo a los terceros Estados que hayan sido

⁶⁹¹ PAPASTAVRIDIS, «EUNAVFOR Operation Atlanta off Somalia: The EU in Uncharted Legal Waters» *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 64, no. 3, 2015, p. 568.

aceptados⁶⁹² (previo acuerdo) para sumarse y actuar bajo el mando de EUNAVFOR, como por ejemplo la participación de Montenegro⁶⁹³.

En cuanto al acuerdo UE-Somalia, las fuerzas desplegadas en su territorio tampoco pueden ser obligados a declarar o testificar (art. 6.5), en este caso parecería estar relacionado a la posibilidad de evitar ser llamados como testigos en procesos judiciales contra presuntos piratas y que el personal de EUNAVFOR se vea implicado en procesos judiciales.

El Cuartel General de la misión ATALANTA se encuentra en la base naval de Rota, España, desde el 29 de marzo de 2019 « [...] con la excepción del Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África, que estará situado en Brest (Francia)»⁶⁹⁴.

Actualmente se encuentran en la misión Atalanta seiscientas personas, con la disponibilidad de buques, aviones de patrulla marina, drones aéreos, helicópteros y un destacamento autónomo de protección del buque⁶⁹⁵. En el siguiente gráfico se indican las unidades utilizadas por año, de 2009 hasta 2013.

⁶⁹² En la Acción Común 2008/851/PESC del 10 de noviembre de 2008, se establece que «Sin perjuicio de la autonomía de decisión de la UE y del marco institucional único de ésta, y atendiendo a las orientaciones pertinentes del Consejo Europeo, se podrá invitar a terceros Estados a participar en la operación» art. 10.1; y que « El régimen de participación de terceros Estados estará sujeto a acuerdos que deberán celebrarse de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 24 del Tratado. El SG/AR, que asiste a la Presidencia, podrá negociar acuerdos en su nombre. Cuando la UE y un tercer Estado hayan celebrado un acuerdo que establezca un marco para la participación de este tercer Estado en las operaciones de gestión de crisis de la UE, lo dispuesto en dicho acuerdo será aplicable en el contexto de la presente operación» art. 10.3.

⁶⁹³ Acuerdo entre la UE y Montenegro «Sobre la participación de Montenegro en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Operación Atalanta)» DOUE 88, 8.4.2010, p. 3–8.

⁶⁹⁴ Artículo 4 párrafos 1 y 2, de la Decisión del Consejo 2018/1083, 30 de julio de 2018 que enmienda la Acción Conjunta 2008/851/ sobre la operación ATALANTA. El Cuartel General se encontraba en Northwood (Reino Unido), pero debido a la salida de los británicos de la UE hubo de modificarse la Acción Conjunta.

⁶⁹⁵ EUNAVFOR ATALANTA, disponible en <https://eunavfor.eu/mission/> [Última visita 20/12/2020].

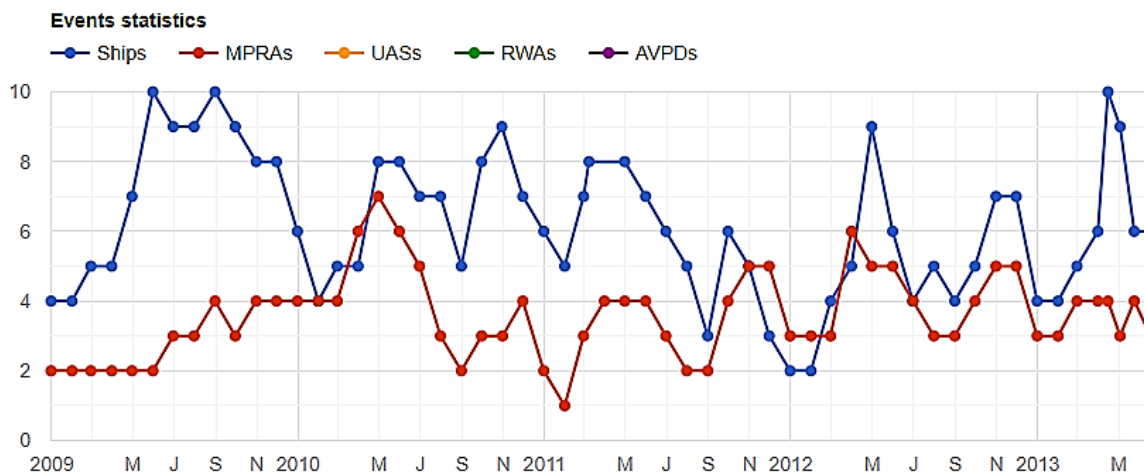


Gráfico 10. Unidades navales 2009-2013, ATALANTA⁶⁹⁶

Los resultados de la operación Atalanta entre el año 2009 y el 2020 se pueden resumir en las siguientes cifras que aporta la misma fuerza militar⁶⁹⁷: Han logrado la protección de 704 barcos de AMISOM; 1,527 buques del PMA, logrando la entrega efectiva de más de dos millones de toneladas métricas de alimentos. En cuanto a la captura y transferencia de presuntos piratas, la operación ha transferido a las autoridades competentes un total de 171 personas, de las cuales 145 han sido condenadas. En cuanto a los eventos que se han producido en el teatro de la misión, han reportado para el mismo período (2009-2020) lo siguiente: Eventos sospechosos: 452. Ataques piratas totales: 591. Pirateados: 138. Disrupciones: 137.

2. Otras operaciones navales desplegadas en el Golfo de Adén

Durante la coordinación internacional para reprimir la piratería en el Golfo de Adén desde el año 2008, diversos Estados se hicieron eco del llamado de la ONU para luchar contra este fenómeno. Como se ha estudiado hasta ahora EUNAVFOR ATALANTA fue una

⁶⁹⁶ EUNAVFOR ATALANTA, «Key Facts and Figures»; disponible en <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> [Última visita 20/12/2020]. Significado abreviaturas del gráfico: *Ships* / buques; *MPRA*: *Maritime Patrol Aircraft* / Avión de Patrulla Marina; *UAS*: *Unmanned Aerial System* / Sistema Aéreo no Tripulado (Drones); *RWA*: *Rotary Wings Aircrafts* / Aviones de Ala giratoria (Helicópteros); *AVPD*: *Autonomous Vessel Protection Detachment* / Destacamento Autónomo de protección de Buques.

⁶⁹⁷ EUNAVFOR ATALANTA, «Key Facts and Figures»; disponible en <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> [Última visita 20/12/2020].

respuesta en bloque por parte de la UE con un mando único y reglas comunes a todos los Estados participantes en su operación naval. Los Estados ajenos al bloque de la UE actuaron a modo individual, o bien bajo un mando de coordinación para evitar duplicar esfuerzos (sin perder su individualidad).

De acuerdo a las Resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008), que dieron inicio a los llamamientos para desplegar fuerzas navales y emplear todos los medios necesarios para la represión de la piratería frente a las costas de Somalia, reiteraban lo siguiente:

«2. Exhorta a todos los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, en particular desplegando buques de guerra y aeronaves militares, de conformidad con el derecho internacional, reflejado en la Convención; 3. Exhorta a los Estados cuyos buques de guerra y aeronaves militares operen en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia a que empleen los medios necesarios en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia, de conformidad con el derecho internacional, reflejado en la Convención, para reprimir los actos de piratería;»⁶⁹⁸.

En virtud de lo anterior y bajo el manto legal que proporcionaba el Consejo de Seguridad permitía a los Estados no solo desplegar una fuerza naval en alta mar, sino también actuar en las aguas territoriales de Somalia como se ha analizado hasta ahora. El Consejo de Seguridad ha continuado en la misma línea de acción respecto a la piratería en Somalia y el Golfo de Adén, en su resolución 2500 (2019) no solo se reafirma en las anteriores decisiones sobre la materia, sino que hace un balance de lo conseguido hasta la fecha en la lucha contra la piratería siendo uno de los resultados la reducción de la misma en la zona; no obstante, indica que la cooperación entre Estados debe mantenerse ya que la capacidad de los piratas no se ha desactivado, motivo por el cual exhorta a los Estados en capacidad para ello «[...] a que participen en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, en particular conforme a la presente resolución y el derecho internacional, desplegando buques de guerra, armas y aeronaves militares, prestando bases y apoyo logístico a las fuerzas que contrarrestan la piratería [...]»⁶⁹⁹. El mandato de actuación sigue vigente y renovado, lo que permite a las fuerzas

⁶⁹⁸ Resolución del CS 1838,7 de octubre de 2008, párrafos 2 y 3.

⁶⁹⁹ *Ibid.*, par. 12.

navales operativas en la zona mantener su despliegue en colaboración con los ribereños afectados.

a) *Las misiones para la represión de la piratería de la OTAN*

En el año 2009 la OTAN⁷⁰⁰ inició tres misiones sucesivas para combatir la piratería marítima y el robo armado contra buques, fundamentándose en el precitado mandato del Consejo de Seguridad. En primer lugar, se gestó la misión *Allied Provider*⁷⁰¹, de octubre a diciembre de 2008, cuyo objetivo fundamental era la protección de los buques del PMA y vigilar las zonas cercanas a Somalia para repeler actos de piratería⁷⁰². De acuerdo a la misma organización esta operación temporal fue en respuesta a la solicitud hecha por el entonces Secretario General de la ONU, Sr. Ban Ki-Moon, en fecha 25 de septiembre de 2008.

La rapidez de reacción de la OTAN se debió a que decidió enviar a uno de los grupos navales permanentes de la alianza, conocidos como SNMG 2 que «Constituyen el elemento básico de las Fuerzas de Respuesta Muy Rápida (VJTF-M) de la Alianza, siendo las primeras fuerzas que se activen, incluso antes de que se declare una crisis»⁷⁰³; así, tres buques de Italia, Grecia y el Reino Unido se desplegaron rápidamente en la zona. La operación *Allied Protector*⁷⁰⁴ se efectuó entre marzo y agosto de 2009, con buques del grupo SNMG 1 (hasta junio) y del grupo SNMG 2 hasta agosto⁷⁰⁵. La misión era la misma que en la primera operación cuyo objetivo era la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y el Cuerno de África.

⁷⁰⁰ Organización del Tratado del Atlántico Norte, OTAN por sus siglas en español.

⁷⁰¹ Proveedor Aliado (traducción no oficial).

⁷⁰² OTAN, «Counter-piracy operations», 19 de diciembre de 2016; disponible en https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm [Última visita 22/12/2020].

⁷⁰³ Ministerio de Defensa, Gobierno de España «Grupos navales permanentes de la OTAN», disponible en https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/otan-snmg.html

⁷⁰⁴ Protector Aliado (traducción libre). Los Estados participantes en la primera etapa fueron Portugal, Canadá, Países Bajos, España y Estados Unidos de América; en la segunda, Italia, Grecia, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos de América. disponible en https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm [Última visita 22/12/2020].

⁷⁰⁵ OTAN, «Counter-piracy operations», 19 de diciembre de 2016; disponible en https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm [Última visita 22/12/2020].

La operación *Ocean Shield*⁷⁰⁶ ha sido más extensa en el tiempo que las operaciones *Allied*, estuvo activa desde el 17 de agosto de 2009 hasta el 15 de diciembre de 2016, finalizando la operación por considerar cumplido su objetivo. Si bien en un principio, la operación fue construida sobre sus antecesoras, limitada a luchar contra la piratería en el dominio marítimo, y escoltar los buques de provisiones enviados por la ONU para la AMISOM hasta su entrada al puerto de Mogadiscio⁷⁰⁷ fue abarcando otras funciones para luchar contra la piratería, por ejemplo cooperar con otras fuerzas y Estados para incrementar su capacidad; detener y transferir sospechosos de piratería a las autoridades competentes y dar recomendaciones a la industria marítima sobre la mejor forma de proteger a sus buques.

b) *Fuerzas Marítimas Combinadas*

Se trata de una coalición de Estados liderada por EUA, cuyo objetivo es luchar contra los ilícitos en alta mar generados por actores no estatales « [...] promoviendo la seguridad, estabilidad y prosperidad [...] »⁷⁰⁸. La coalición tiene configurada, desde enero de 2009, la fuerza especial CTF-151⁷⁰⁹ cuyo objetivo es luchar contra la piratería marítima. Fue una de las primeras fuerzas en desplegarse en la zona del Golfo de Adén y fue bajo sus auspicios⁷¹⁰ que se creó un área de patrullaje de seguridad marítima (MPSA)⁷¹¹ convirtiéndose en un sistema de referencia común a las fuerzas navales desplegadas, evitando así duplicar esfuerzos y pudiendo dar una respuesta más ágil a los buques que atravesaban la zona.

Su base de actuación legal a nivel internacional son las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la materia (ver resoluciones precitadas) y actualmente con autorización de la resolución del Consejo 2500(2019) que les permite expandir sus operaciones a otros

⁷⁰⁶ Escudo Oceánico (traducción libre).

⁷⁰⁷ *Id.*

⁷⁰⁸ *Combined Maritime Forces -CMF-* por sus siglas en inglés, página web disponible en <https://combinedmaritimeforces.com/> [Última visita 22/12/2020].

⁷⁰⁹ *Combined Task Force – CTF-* por sus siglas en inglés.

⁷¹⁰ MIK, Cezary «The Role of Regional State Integration Organizations in Combating Piracy between Africa and Asia», *Polish Review of International and European Law*, Vol. 2, no. 1, 2013, p. 94.

⁷¹¹ *Maritime Patrol Security Area – MPSA-* por sus siglas en inglés.

ilícitos marítimos. Al tratarse de una fuerza multinacional el mando es rotatorio cada tres o seis meses (actualmente Turquía al mando).

La CTF- 151 continua activa y, al igual que las demás fuerzas navales desplegadas en la zona, trabaja en conjunto y coordinación con las mismas, además de vigilar el corredor de tránsito de seguridad marítima (MSTC)⁷¹². Dicho corredor está conformado por el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC); Bab al Mandeb (BaM), el sur del mar Rojo y aguas asociadas en donde se han establecido los esquemas de separación del tráfico BAM TSS y TSS de las islas Hanish⁷¹³.

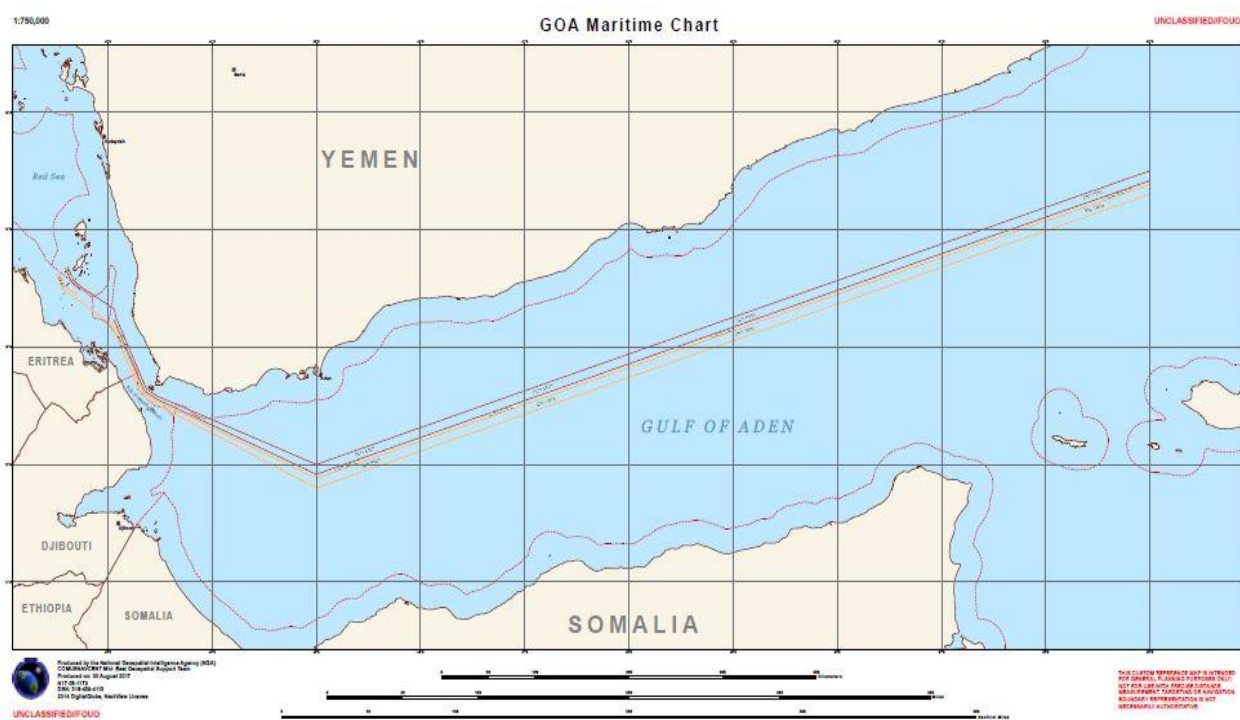


Gráfico 11. Corredor Internacional Recomendado (IRTC)⁷¹⁴

⁷¹² Maritime Security Transit Corridor – MSTC- por sus siglas en inglés.

⁷¹³ Bab al Mandeb Traffic Secure Scheme – BAM TSS- por sus siglas en inglés y el TSS Hanish Islands.

⁷¹⁴ Japan P & I Club, « Gulf of Aden, Bab Al Mandeb, Southern Red Sea Guidance on Maritime Security Transit Corridor», 12 de septiembre de 2017; disponible en <https://www.piclub.or.jp/en/news/13231> [Última visita 22/12/2020].

c) *Las compañías de seguridad privada a bordo de buques*

Una de las medidas más polémicas para la protección de buques que atraviesan zonas marítimas de alto riesgo por piratería y robo armado, es la utilización de personal de seguridad privada a bordo del buque, que no debe confundirse con los destacamentos⁷¹⁵ militares a bordo de buques del PMA ni los *Ship Riders*, ambos con autoridad estatal. Las compañías privadas de seguridad marítima (PMSC)⁷¹⁶ son las proveedoras del personal privado de protección marítima (PCASP)⁷¹⁷. Sobre el buque primará, en principio, la legislación nacional al respecto de estas compañías y su ámbito de actuación, si la compañía de seguridad navega en su propio buque deberá cumplir además con los requerimientos del Estado ribereño en caso de navegar sobre sus aguas territoriales.

La primera postura de la OMI sobre el uso de personal armado a bordo de buques fue desalentar su uso, no obstante y pese al incremento de esta práctica por parte de armadores, navieros y operadores de buques, la organización se vio forzada a establecer unos mínimos de recomendaciones para tratar de estandarizar esta actividad y definir unos límites; además de pedir a los Estados rectores del puerto y los ribereños que hiciesen un ejercicio normativo sobre esta actividad en el cual deberían considerarse las situaciones de jurisdicciones, entradas en puerto permitidas o no, formación de personal de seguridad, permisos para el porte de armas, entre otros temas. Las recomendaciones de la OMI van dirigidas a cuatro grupos específicos: propietarios, armadores y capitanes de buque⁷¹⁸; Estados rectores⁷¹⁹ del puerto; Estados de abanderamiento⁷²⁰ de los buques; y por último, orientaciones para las compañías privadas de seguridad⁷²¹. Notando, en las

⁷¹⁵ *Autonomous Vessel Protection Detachment –AVPD-* por sus siglas en inglés.

⁷¹⁶ *Private Military and Security Companies – PMSC-* por sus siglas en inglés.

⁷¹⁷ *Privately Contracted Armed Security Personnel – PCASP-* por sus siglas en inglés.

⁷¹⁸ OMI MSC.1/Circ.1405/Rev.2, «Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo», 25 de mayo de 2012.

⁷¹⁹ OMI MSC.1/Circ.1408, «Recomendaciones provisionales para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo», 16 de septiembre de 2011.

⁷²⁰ OMI MSC.1/Circ.1406/Rev.2, «Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo», 25 de mayo de 2012.

⁷²¹ OMI MSC.1/Circ.1443, «Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo», 25 de mayo de 2012.

recomendaciones y orientaciones en general, que deben ser los Estados los que regulen a nivel nacional estas situaciones.

Una de las preocupaciones para la OMI es el control y regulación de las PMSC, siendo consciente de que la normativa internacional existente como el documento de Montreux y el Código de conducta internacional para proveedores de servicios de seguridad privada (ICoC), son de cumplimiento voluntario, « [...] no resultan totalmente pertinentes para la situación de la piratería y los robos a mano armada en el ámbito marítimo»⁷²² debido a que no se trata de situaciones de conflicto bélico o en donde impere el DIH, por ello la importancia de las legislaciones nacionales para solventar el asunto⁷²³. La OMI tampoco acepta, en virtud de lo anterior, la « [...] auto certificación ni la auto reglamentación»⁷²⁴ de las PMSC por lo que en colaboración con la Organización Internacional de Normalización (ISO) se pudo establecer una norma certificable a las compañías de protección marítima, siendo la ISO 28007-1:2015⁷²⁵ una norma ISO de pleno derecho. Un esfuerzo y labor normativa que ha sido reconocido a la ISO por el Consejo de Seguridad al lograr preparar « [...] normas sectoriales sobre la capacitación y certificación de las empresas privadas de seguridad marítima al proporcionar personal privado de protección armada a bordo de los buques en zonas de alto riesgo»⁷²⁶. El Consejo de Seguridad alienta a los Estados de pabellón y rectores de puertos a la elaboración de « [...] reglamentos para la utilización de personal privado de protección armada a bordo, con miras a prevenir y reprimir la piratería frente a las costas de Somalia»⁷²⁷.

La UE es proclive a la utilización de personal de seguridad privado armado sobre buques, y expresa que el uso de este tipo de empresas:

⁷²² *Ibid.*, Anexo, 2.1, p. 2.

⁷²³ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, p.3.

⁷²⁴ OMI «Protección armada de carácter privado», disponible en <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx> [Última visita 28/12/2020].

⁷²⁵ ISO *ISO 28007-1:2015* «Ships and marine technology — Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract) — Part 1: General», publicada en abril de 2015; disponible en <https://www.iso.org/standard/63166.html> [Última visita 28/12/2020].

⁷²⁶ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, pp. 3-4.

⁷²⁷ Resolución del CS 2500, 4 de diciembre de 2019, par. 26.

«[...] podrían desempeñar un papel importante más en la lucha contra la piratería, la mejora de la seguridad marítima, las misiones que implican la intervención de unidades cinófilas, las operaciones de ciberdefensa, la investigación y el desarrollo de instrumentos de seguridad, las misiones de vigilancia mixtas y la formación»⁷²⁸.

No obstante, reconoce en el mismo párrafo que esos objetivos pueden lograrse en cooperación y bajo vigilancia de las autoridades públicas, ya que de lo contrario da lugar a incidentes, vulneraciones a los derechos humanos y a conflictos diplomáticos.

Los asuntos jurisdiccionales podrían acarrear graves situaciones para los buques y sus tripulaciones debido a esta práctica, ya que un buque civil (no estatal) que entre a un puerto, o bien haga uso del derecho de paso inocente debe mantener la “inocencia” del paso y no perder así esa prerrogativa de navegación a través del mar territorial de un Estado. En la resolución del Parlamento se hace un análisis sobre las compañías privadas de seguridad en general, sobre los riesgos que representan y los retos a los que se enfrenta la comunidad internacional debido a las mismas.

El mayor peligro son las violaciones a los derechos humanos y la impunidad que podría acompañar esas actuaciones al carecer de normas vinculantes y al poco control que se ejerce sobre las mismas en contextos de conflictos armados. El objetivo de este escrito y sección es analizar el servicio de esas compañías de seguridad a la industria marítima, en la que se ha tratado de estandarizar y controlar sus actuaciones. No obstante, y con mayor magnitud (fuera del ámbito marítimo), su regulación es un asunto que reviste urgencia y en el que están implicados en su solución diversos organismos y programas como por ejemplo el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, el Grupo de Trabajo de las Naciones Unidas sobre la Utilización de Mercenarios como Medio de Violar los Derechos Humanos y Obstaculizar el Ejercicio del Derecho de los Pueblos a la Libre Determinación⁷²⁹.

⁷²⁸ Parlamento Europeo, Resolución 2018/C 334/08 «Sobre las empresas de seguridad privadas», 4 de julio de 2017, literal R.

⁷²⁹ Página web del grupo de trabajo GTM <https://www.ohchr.org/SP/Issues/Mercenaries/WGMercenaries/Pages/WGMercenariesIndex.aspx> [Última visita 28/12/2020].

Es oportuno igualmente, comprender los riesgos que podrían sufrir las personas contratadas como personal de seguridad, entendiendo que el ideal de este tipo de contrataciones debería enmarcarse en los cánones legales previamente indicados. Asimismo, es importante comprender que la industria marítima se ve “forzada” a utilizar este tipo de servicios para asegurar trayectos de navegaciones en donde la tripulación esté protegida, así como la carga y el mismo buque. En zonas consideradas de riesgo a efectos legales, las tripulaciones serían las más perjudicadas, ya que se incrementan las probabilidades de ser secuestrados en medio de un trabajo con numerosas dificultades físicas y psicológicas *per se*.

El éxito en la protección de buques por parte de personal privado de seguridad es alto, las empresas de seguridad marítima que tienen la certificación ISO 28007 suelen ser las más recomendables, al igual que aquellas que tengan un compromiso ético en el cumplimiento del ICoC, sin embargo dependerá también de la ética del armador, naviera u operador el que contraten a empresas que se adecuen a principios más éticos y tengan la preparación y certificaciones necesarias para ofrecer un servicio profesional; es un mercado dispar en cuanto a lo anterior.

El 2 de enero de 2020 la draga de tolva *Alambika* (bandera nigeriana), que se encontraba a tres millas náuticas de la desembocadura del río Ramos y a nueve millas náuticas de la terminal de Forcados⁷³⁰ (Nigeria) fue atacada por piratas, el enfrentamiento dejó un saldo de cuatro fallecidos, que eran personal de seguridad privada; y tres marineros secuestrados. Estos últimos fueron liberados, después de tres horas de un duro enfrentamiento por un destacamento naval contra el grupo pirata⁷³¹.

Otro caso relacionado a las compañías que prestan servicios de seguridad marítima armada y el personal de seguridad contratado (que estas proveen) es el de *MV Seaman*

⁷³⁰ OffShore Energy, «Four Dead, Three Kidnapped After Pirates Attack Dredger in Gulf of Guinea», 6 de enero de 2020; disponible en <https://www.offshore-energy.biz/four-dead-three-kidnapped-after-pirates-attack-dredger-in-gulf-of-guinea/> [Última visita 30/12/2020].

⁷³¹ ASKINS, Stephen, «Nigerian Piracy – Have we reached a tipping point?», 21 de enero de 2020; disponible en <https://tathamlaw.com/knowledge/nigerian-piracy-have-we-reached-a-tipping-point-2/> [Última visita 30/12/20].

Guard Ohio, buque perteneciente a una compañía que presta servicios de seguridad marítima (AdvanFort, con sede en EUA) y que era utilizado para movilizar al personal de seguridad armado entre misiones y también como barco escolta. El 13 de octubre de 2013 el buque fue abordado por la policía de la India que arrestó a la tripulación de 35 personas bajo la acusación de sospecha de porte ilegal de armas y repostaje de combustible ilegal, una medida de la que se justificaban en ese momento debido a un clima no favorable y tormentoso, por lo que necesitaron entrar al mar territorial indio para repostar y conseguir provisiones de emergencia⁷³².

Este caso debe separarse en dos grandes partes, la primera, los manejos de la compañía en supuestamente haber repostado ilegalmente (prohibido en la India, y que aparentemente se incumplió dicha prohibición); y la segunda parte, la de la tripulación que era ajena a esos manejos de la compañía y no estaba dentro de sus obligaciones encargarse de asuntos de navegación, no obstante fueron estos últimos los que pagaron más de cuatro años de prisión en la India acusados de porte ilegal de armas (a pesar de que contaban con los permisos requeridos para ello).

Después de ser abandonados por la compañía (que se desentendió por completo de la tripulación y no pagó sus sueldos); sus familias y ONG's de apoyo a la gente de mar, lograron su liberación al conseguir aportar todas las pruebas pertinentes, y justificar la entrada del buque al dominio jurisdiccional indio por motivos de necesidad.

El personal de seguridad arrestado estaba compuesto por seis británicos, catorce estonios, tres ucranianos y doce indios; siendo el caso de los seis británicos (y ex militares de fuerzas especiales) el más sonado, al punto de incomodar al entonces ministro de exteriores Boris Johnson quien era requerido constantemente por las familias para que intercediera por ellos y aportase las pruebas necesarias sobre la autorización de porte de armas dada a los seis británicos y que constaban en su ministerio. Pero los años pasaron

⁷³² BBC NEWS, «AdvanFort accused of abandoning British men facing India trial», 7 de septiembre de 2015; disponible en <https://www.bbc.com/news/uk-england-34095843> [Última visita 30/12/2020].

y los hoy absueltos relatan a los medios las penurias e inhumanidades⁷³³ que sufrieron en la cárcel hasta su absolución el 27 de noviembre de 2017.

El Sector marítimo también incluye al personal de seguridad privada que está contratado para la protección del buque, la absolución conseguida en este caso fue gracias a la colaboración hacia las familias de The Mission to Seafarers⁷³⁴ y Human Rights at Sea⁷³⁵. Demostrando que aún en estos casos, la dimensión de los derechos humanos y el debido proceso judicial son la mejor respuesta a los retos que enfrenta el sector marítimo y su gente.

V. PROCESOS JUDICIALES CONTRA PRESUNTOS PIRATAS

Después de asegurar espacios marítimos y salvaguardar el derecho a la libre navegación, mediante una firme represión de la piratería marítima, con la participación coordinada de fuerzas navales multinacionales, llega el momento que podría considerarse el final lógico de esas acciones contra los *hostis humani generis*, los procesos judiciales.

La ocurrencia del crimen en el medio marítimo ya plantea dificultades técnicas, a eso se le suma la confluencia de jurisdicciones nacionales que se activan gracias a la jurisdicción universal que acompaña a la definición de piratería. Otras complejidades aparecen en escena debido a las detenciones, transferencias, recolección adecuada de pruebas, legislaciones nacionales, acuerdos bilaterales, cumplimiento de la pena, derechos humanos y la necesaria financiación. Asimismo, son relevantes las organizaciones participantes y su rol en los momentos del proceso judicial.

⁷³³ BBC NEWS, «Chennai Six: Nick Dunn reveals what Indian prison life was like», LEATHERDALE, Duncan, 14 de mayo de 2020; disponible en <https://www.bbc.com/news/uk-england-tyne-51818364> [Última visita 28/12/2020].

⁷³⁴ Sitio web de la organización <https://www.missiontoseafarers.org/> [Última visita 28/12/2020].

⁷³⁵ Sitio web de la organización <https://www.humanrightsatsea.org/> [Última visita 28/12/2020].

En este capítulo se expondrá la estructura de los procesos judiciales sobrevenidos en el Golfo de Adén, motivado porque en esta zona se han creado acciones dentro del marco legal internacional y de cooperación entre Estados para afrontar la piratería y el robo armado contra buques. El ejemplo que se lleva a cabo en esta área del océano Índico posiblemente servirá para su réplica en otras áreas geográficas donde la piratería ha resurgido con bastante potencia como en el Golfo de Guinea, rodeado de Estados frágiles como ribereños.

A) Los acuerdos judiciales entre naciones y el establecimiento de la jurisdicción

La CONVEMAR establece el marco legal internacional para la represión de la piratería marítima y el robo armado contra buques; en su art. 105 dispone lo siguiente:

«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.»

En primer lugar, el precitado artículo indica que el apresamiento de un buque o sospechoso de piratería se realiza en alta mar o en espacios marítimos fuera de la jurisdicción estatal, y que todo Estado tiene la facultad de apresar en función de esta tipología penal sobre piratería. En segundo lugar, también otorga el poder de incautación del barco y bienes a bordo al buque que apresa. Y en tercer lugar, establece la ley del foro por la cual han de juzgarse a los sospechosos y que define el destino de lo incautado, que es la ley del pabellón del buque que apresa, del que ha luchado contra la piratería. Hasta este punto todo aclarado, salvo cuando la escalada de actos piráticos es tan alta que las potestades de un único Estado no son suficientes para afrontar el fenómeno criminal.

Pero ¿Qué ocurre cuando el buque, que ha reprimido el ilícito en el mar, no puede (o no quiere) hacerse cargo de un proceso judicial? ¿El Estado tiene obligación de juzgarle? ¿Podría dejar libre al sospechoso de piratería? ¿Hace alguna diferencia la nacionalidad

del sospechoso de piratería, podría ser juzgado en su país? El Consejo de Seguridad, en su interpretación de la convención, tiene la solución a estas interrogantes.

En la resolución 1816 (2008) queda determinado que las fuerzas navales podrán actuar dentro de las aguas territoriales de Somalia en orden de perseguir la piratería⁷³⁶; sobre la jurisdicción dispone que los Estados del pabellón, rector del puerto, ribereño y de la nacionalidad del sospechoso deben ponerse de acuerdo en determinar la jurisdicción aplicable para la investigación y persecución de los presuntos piratas (párrafo 11)⁷³⁷.

En el lanzamiento de la operación ATALANTA, el bloque europeo fijó su posición sobre estos asuntos jurisdiccionales fundamentándose en las resoluciones del CS citadas; y fue previsor al contemplar la renuncia de jurisdicción adelantándose a posibles transferencias de jurisdicción hacia terceros Estados para el enjuiciamiento de los sospechosos por piratería y robo armado en el mar. En el art. 12 de la Acción Común 2008/851/PESC, dictamina que los presuntos piratas capturados, serán retenidos con el fin de entregarlos a una autoridad competente para su enjuiciamiento:

«Las autoridades competentes del Estado miembro o del tercer Estado que participe en la operación del pabellón enarbolado por el buque que haya realizado la captura, o, si dicho Estado no puede o no desea ejercer su jurisdicción, a un Estado miembro o a un tercer Estado que desee ejercer la misma sobre las personas o bienes antes mencionados».

Es necesario que exista un Estado dispuesto a emprender un proceso judicial inmediatamente después de la captura. La primera jurisdicción, como se ha analizado hasta ahora, sería la del pabellón del buque que captura, pero si los Estados de la región y los Estados de las fuerzas navales desplegadas llegan a un acuerdo judicial en la materia generan la oportunidad de trabajar conjuntamente en la represión de la piratería, unos capturan y otros enjuician. Pero no vale cualquier acuerdo, el respeto a la normativa internacional de los derechos humanos es una condición *sine qua non* para su celebración.

⁷³⁶ Párrafo 5 introductorio.

⁷³⁷ Disposiciones similares se encuentran en las resoluciones del CS 1846 (2008) par. 14 y 2554, del 4 de diciembre de 2020, par. 18.

El Consejo de Seguridad, desde el inicio de las operaciones navales y otras medidas para reprimir la piratería, llamó la atención sobre la gravedad de la impunidad⁷³⁸ que estaba ocurriendo durante las acciones militares y llamó la atención sobre la falta de « [...] capacidad y la legislación nacional para facilitar la custodia y el enjuiciamiento de los presuntos piratas tras su captura siguen siendo escasas, [...] y, en algunos casos, ha hecho que esos piratas sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia»⁷³⁹. En el primer semestre del año 2010 habían sido dejados en libertad, sin mediar juicio, más de setecientos sospechosos de piratería debido a la falta de capacidad y remedio legal después de las detenciones⁷⁴⁰, cifra escandalosa si se considera el coste humano y despliegue militar invertido en la zona conflictiva que no generaba ningún fin legal. No es de sorprender, que en ese momento la ministra de defensa española Carme Chacón exteriorizara su descontento por cómo se estaba gestionando la parte judicial con un «modelo que no funciona»⁷⁴¹ declaraciones dadas en el año 2010, después de que España fuese golpeada por los secuestros de los pesqueros *Playa de Bakio* (2008) y *Alakrana* (2009), con un total de setenta y dos tripulantes cautivos de esos barcos, posteriormente liberados mediante el pago de sumas millonarias que generaron gran polémica en el Estado ibérico, debido al origen de los fondos con que fueron pagados ambos rescates.

En consecuencia, la presión de España sobre sus socios europeos se incrementó con un claro objetivo de obtener resultados hasta llegar a ese punto diplomático de hacer declaraciones en la prensa como medio de presión; es necesario reconocer que España estuvo muy implicada en las operaciones navales desplegadas en el Golfo de Adén desde antes que se estableciera la operación ATALANTA, fundamentalmente por la gran cantidad de buques pesqueros que faenaban en esa área marítima⁷⁴².

⁷³⁸ ONU Noticias «Somalia: Rusia presenta proyecto de resolución contra impunidad a piratas» 6 de abril de 2010; disponible en <https://news.un.org/es/story/2010/04/1188821> [Última visita 10/09/2017].

⁷³⁹ Resolución del CS 1897, 30 de noviembre de 2009, tercer párrafo introductorio, p.2.

⁷⁴⁰ EL PAÍS «700 piratas quedan libres en seis meses por falta de cárceles y medios», 6 DE SEPTIEMBRE DE 2010; disponible en https://elpais.com/diario/2010/09/06/espana/1283724027_850215.html [Última visita 10/09/2017].

⁷⁴¹ EL PAÍS «700 piratas quedan libres...», *id.*

⁷⁴² De acuerdo al informe anual 2020 sobre la flota pesquera española, solo el 1,32% de los 8.007 buques activos faenan en aguas internacionales o de terceros Estados (mediante permisos); en Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Gob. De España, «Informe Anual de la Actividad de la Flota Pesquera Española año 2020» pp. 1-2; disponible en <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/registro->

La Unión Europea celebró acuerdos sobre la entrega para enjuiciamiento de los sospechosos de piratería a las repúblicas de Kenia⁷⁴³, Seychelles⁷⁴⁴, Mauricio⁷⁴⁵ y Tanzania⁷⁴⁶. En dichos acuerdos no es objeto el “robo armado contra buques” que ocurre en los límites del mar territorial, ya que por definición de la CONVEMAR solo la piratería es susceptible de jurisdicción universal. En la normativa penal de Kenia cualquier persona que cometa cualquier acto de piratería *jure gentium*, sea en alta mar o en el mar territorial, es culpable del delito de piratería⁷⁴⁷ por lo tanto los detenidos por robo armado contra buques se consideran dentro de la tipología penal keniana siendo competente para juzgarles una vez se encuentren bajo su jurisdicción, en este caso quedaría cubierta la validez sobre la transferencia de sospechosos detenidos en el mar territorial de Somalia, que además ha autorizado las detenciones dentro su espacio marítimo y las transferencias de sospechosos por piratería y robo armado contra buques. Los acuerdos celebrados con los Estados de la región previamente indicados, son similares en contenido (el acuerdo con Mauricio no está vigente actualmente), pero también fue uno de los primeros en celebrarse durante los “picos” de la piratería en el año 2011.

Es necesario acotar que estos acuerdos tienen un ámbito de actuación muy definidos en cuanto a la zona de detenciones, en donde se incluye el mar territorial (ubicación en la cual se configura el robo armado contra buques) de Somalia con previa autorización para ello, al no encontrarse en capacidad de celebrar los procesos judiciales en su territorio. Asimismo la UE podrá entregar a un tercer Estado, que quiera ejercer su jurisdicción, a los detenidos bajo sospecha de los crímenes analizados, bajo la condición de que se actuará conforme a la normativa internacional de los derechos humanos, « [...] para garantizar en particular que nadie sea sometido a la pena de muerte, a tortura ni a cualquier

[flota/informes-flota-pesquera-plan-accion/](#) [última visita 4/10/2020]. El 1,32% es una cifra baja si se considera que gran

⁷⁴³ Decisión del Consejo 2009/293/PESC, de 26 de febrero de 2009.

⁷⁴⁴ Decisión del Consejo 2009/877/CFSP, de 23 octubre 2009.

⁷⁴⁵ Decisión del Consejo 2011/640/CFSP, 12 de julio de 2011 (no vigente en 2020).

⁷⁴⁶ Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania «Sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados», 1 de abril de 2014; DOUE L 108, 11.4.014.

⁷⁴⁷ THUO GATHII, James, «Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law», *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, 2010, Albany Law School Research Paper No. 39, p. 110; disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1360981 [Última visita 10/09/2017]

otro trato cruel, inhumano o degradante», condición establecida en todos los párrafos terceros de dichos acuerdos.

El más reciente acuerdo ha sido el firmado entre la UE y la República Unida de Tanzania (2014), en el mismo se recogen las disposiciones y estructura de los convenios celebrados precedentemente con otros Estados de la región. La puesta en práctica de este tipo de acuerdos, se inicia con la petición de EUNAVFOR a Tanzania para la entrega de las personas detenidas en una operación naval y los bienes retenidos para su investigación en el posible proceso judicial, además de indicar el lugar de la comisión de los hechos; con esa información Tanzania decidirá “caso por caso” si acepta la petición de su contraparte (art. 3.1) y si existe una probabilidad razonable de que haya condena sobre los detenidos (art. 3.4). En caso afirmativo, la entrega de las personas solo se hará a las autoridades policiales competentes (art. 3.2).

Se disponen las medidas que regirán el debido proceso judicial en base al respeto de los derechos humanos y la exclusión de la pena de muerte (art. 5). Queda establecido un procedimiento sobre cuestiones administrativas y de aplicación del convenio, como por ejemplo la determinación de las autoridades competentes de Tanzania que serán las encargadas de recibir a los detenidos en las operaciones navales; cuáles serán los centros de detención; formularios y puntos de notificación de ambas partes, entre otras medidas (art. 10).

EUA y Kenia pactaron el 16 de enero de 2009 un Memorando de Entendimiento (MOU) en el cual el país africano aceptaba perseguir judicialmente a las personas detenidas bajo sospecha de piratería que fuesen transferidas a su jurisdicción por las operaciones de EUA en alta mar⁷⁴⁸. En dicho acuerdo Kenia estableció que aceptaría caso a caso, de forma selectiva, cuáles situaciones perseguir judicialmente⁷⁴⁹ una cláusula similar a la pactada con la UE.

⁷⁴⁸ THUO GATHIL, James, «Jurisdiction to Prosecute...», *op.cit.*, p. 101.

⁷⁴⁹ *Ibid.*, p. 128, *infra*.

El Reino Unido celebró un MOU similar al de EUA con Kenia en fecha 11 de diciembre de 2008⁷⁵⁰ unos meses antes del acuerdo de la UE con Kenia, y que a partir de su firma pasó a ser obligatorio para los buques ingleses que estuviesen participando en la operación ATALANTA, sin detrimento de otras operaciones en las que fuese parte.

1. Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC (GMCP⁷⁵¹)

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) ha estado implicada⁷⁵², desde que se inició la lucha contra la piratería y el robo armado frente a las costas de Somalia, en la cooperación y coordinación de esfuerzos con el objetivo de fortalecer y crear capacidades en los sistemas judiciales y penitenciarios de los Estados que estaban recibiendo las transferencias de los presuntos piratas, y de la misma Somalia.

En el año 2009 ante la necesidad de especialización sobre los crímenes marítimos se creó el GMCP con presencia en « [...] tribunales, las fiscalías, los puertos, las prisiones y los buques guardacostas de los Estados Miembros de las Naciones Unidas»⁷⁵³, el Consejo de Seguridad reconoció el trabajo del GMCP y la asistencia constante para lograr el juzgamiento de los presuntos piratas y que los convictos se encuentren encarcelados «[...] de manera compatible con el derecho internacional, incluido el derecho internacional de los derechos humanos»⁷⁵⁴.

El programa de la UNODC⁷⁵⁵ colabora con la creación y fortalecimiento de capacidades, en conjunto con la INTERPOL, mediante la formación y asistencia técnica. Por ejemplo, ofrece cursos especializados en la recolección de pruebas en el mar; formación sobre

⁷⁵⁰ *Ibid.*, p. 101.

⁷⁵¹ *Global Maritime Crime Program – GMCP*- por sus siglas en inglés.

⁷⁵² Resolución del CS 1897, 30 de noviembre de 2009, p.2, *infra*; par. 14.

⁷⁵³ UNODC GMCP «Reporte Anual 2019», disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 26/03/2020]

⁷⁵⁴ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, par. 20.

⁷⁵⁵ GUILFOYLE, Douglas, «Combating Piracy: Executive...», p. 155.

derecho del mar y crimen marítimo a oficiales, jueces y fiscales. También apoyan a los tribunales con equipos tecnológicos y libros sobre derecho del mar⁷⁵⁶.

Desde el aumento de la piratería marítima en el año 2009 se fue configurando el modelo de enjuiciamiento de piratas (*Piracy Prosecution Model*), una vez los sospechosos de cometer actos de piratería eran entregados a un tercer Estado para su enjuiciamiento (previo acuerdo), este modelo significa que el GMCP trabaja en conjunto con el Estado receptor en las investigaciones y los juicios con el objetivo de que sean justos y se enmarquen en el debido proceso.

En Seychelles la UNODC ha trabajado desde el año 2010 en la mejora de capacidades técnicas y de formación para poder implementar el modelo de enjuiciamiento sobre piratería, el apoyo a Seychelles se ha enfocado en «el desarrollo de infraestructura, formación e introducción a la tecnología»⁷⁵⁷. Actualmente el GMCP continua ampliando su ámbito de actuación y asistiendo en la mejora de los procesos judiciales y su estructura en Mombasa⁷⁵⁸.

2. El respeto a la normativa internacional de los derechos humanos

Las dimensiones de los derechos humanos van de lo individual a lo colectivo, los diferentes actores en el proceso de la represión de la piratería marítima tienen derechos y obligaciones respecto a la normativa internacional de los derechos humanos, que es la aplicable en este caso.

Cuando el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas moviliza contingentes multinacionales hacia misiones o acciones que implican el uso de la fuerza, en situaciones

⁷⁵⁶ UNODC GMCP «GMCP Briefing Package» p. 3; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021]

⁷⁵⁷ UNODC GMCP «Annual Report 2017» p. 7; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021]

⁷⁵⁸ *Ibid.*, p. 8.

donde existe un conflicto armado o bien, que sea ese contingente el que cree dicha situación, la responsabilidad de velar por la protección de los derechos humanos se hace obligatoria, máxime cuando esas fuerzas actúan en nombre de la ONU. La afirmación de la Corte Internacional de Justicia acerca de que las violaciones a los derechos humanos no se pueden justificar por las exigencias militares o por requerimientos de seguridad nacional o de orden público⁷⁵⁹ se puede aplicar a las operaciones militares que realizan los contingentes de la ONU en el mundo, por ende las misiones sustentadas en resoluciones de este organismo que dictan los marcos de ejecución de las mismas. En las resoluciones sobre piratería y el uso de la fuerza ha sido constante el resaltar que se aplicará la normativa internacional de los derechos humanos en todas las fases de este tipo de operaciones.

La Carta de las Naciones Unidas dispone en su preámbulo, párrafo segundo: «la fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana, en la igualdad de derechos de hombres y mujeres y de las naciones grandes y pequeñas». En la Declaración del milenio⁷⁶⁰ la ONU afirmó como parte de sus valores y principios el «respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales; el respeto de la igualdad de derechos de todos, sin distinciones [...]» y su compromiso en la plena aplicación, promoción y protección de los derechos establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los Pactos Internacionales sobre esta materia. Al mismo tiempo afirmó como uno de sus principales intereses la reducción de las consecuencias negativas que puedan generar las sanciones económicas sobre la población inocente y terceros⁷⁶¹ o bien, las acciones navales en la represión de la piratería como en el presente caso. Por lo tanto, es la misma organización la que renueva sus intenciones y objetivos sobre la vigilancia de los derechos humanos, en ese mismo plano teórico resultaría contradictoria y poco coherente la vulneración de los derechos que ella misma protege. A lo anterior se suman las limitantes que establece la misma Carta respecto a su ámbito de actuación y a las acciones que apoya mediante sus resoluciones, que son el origen de las actuaciones de las fuerzas multinacionales en la represión de la piratería.

⁷⁵⁹ ICJ, Advisory opinion 4 of July 2004 «Legal consequences of the construction of a wall in the occupied Palestinian territory» par. 137.

⁷⁶⁰ Valores y Principios I. párrafo 4 *in fine* de la A/RES/55/2 del 13 de septiembre de 2000.

⁷⁶¹ Declaración del Milenio, apartado II. La paz, la seguridad y el desarme, párrafo 9.

El artículo 24 de la Carta obliga a la organización a proceder acorde a sus principios, igualmente el artículo 1 párrafo 1 crea otra restricción a esas actuaciones y es que las medidas que se tomen para resguardar a la seguridad y paz internacionales no deben ir en contra de los principios del derecho internacional, ni contra las disposiciones de la Carta⁷⁶² especialmente cuando se trata de los derechos humanos. El artículo 55 de la Carta también reitera el respeto y promoción de los derechos humanos y las libertades fundamentales de todos sin distinciones de ningún tipo, quedando comprometidos los Estados miembros en el artículo 56 a tomar las medidas necesarias para la realización del artículo 55.

Este es uno de los temas más importantes a los que se enfrenta la comunidad internacional al momento de hacer uso de la fuerza: que no afecten a la población civil en sus derechos humanos y no aumenten el sufrimiento si ya lo padecían, tanto sobre el país en cuestión como los terceros Estados que pueden llegar a sufrir las consecuencias de acciones navales que impliquen el uso de la fuerza.

Los perjuicios que puedan causarse serán por la falta de apego al principio de proporcionalidad con que el Consejo de Seguridad debe adoptar sus decisiones. Este principio exige que la intensidad de la intervención institucional responda a la gravedad del comportamiento sancionado y que dicha intervención sea la menos posible, pero la necesaria para restablecer la paz⁷⁶³. De lo cual se entiende que si las decisiones del Consejo y sus correspondientes medidas para hacerlas efectivas, tales como el despliegue de fuerzas navales y el uso de “todos los medios necesarios” para reprimir la piratería, resultan en daños a la población civil, esas acciones deben cesar y la organización debe aplicar tan pronto sea posible los medios necesarios para mitigar los perjuicios causados.

⁷⁶²Comisión de Derechos Humanos, «Consecuencias negativas de las sanciones económicas para el disfrute de los derechos humanos» Documento preparado por BOSSUYT, Marc, E/CN.4/Sub.2/2000/33, 21 de junio de 2000, pp. 8-9.

⁷⁶³ LÓPEZ-JACOISTE DÍAZ, M^a Eugenia, *Actualidad del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*, Thomson Civitas, Madrid, 2003, p. 61

No obstante lo anterior, las resoluciones relacionadas a la piratería marítima y el robo armado contra buques no pueden entenderse como desproporcionadas, en cada una de ellas se ha hecho un llamamiento a respetar los derechos humanos, incluyendo los de los piratas y con especial énfasis en los procesos judiciales que se presenten contra ellos, como se detallará más adelante.

En cuanto a la afectación de los derechos de un tercer Estado, el derecho de la navegación más afectado sería el de paso inocente, pero también se hacen requerimientos de no impedirlo en las zonas bajo patrullaje marítimo. Es importante destacar que el derecho de paso inocente por el mar territorial, que tiene el rango de costumbre internacional, debe ser respetado en todo momento (salvo las excepciones contempladas en las resoluciones que se apliquen en la zona marítima específica) *máxime* cuando existe una situación de necesidad de socorro humanitario. Por ejemplo, los buques del PMA no podrían ser impedidos de su entrada en puerto somalí, a pesar de que haya desplegada una fuerza naval que impida el paso a otros barcos a zonas portuarias.

El artículo 1 párrafo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (de aquí en adelante Pacto económico) es claro respecto a la importancia vital que tienen las naciones de «disponer libremente de sus riquezas y recursos naturales, sin perjuicio de las obligaciones que derivan de la cooperación económica internacional basada en el principio de beneficio recíproco, así como del derecho internacional. En ningún caso podrá privarse a un pueblo de sus propios medios de subsistencia (*subrayado de la autora*)»⁷⁶⁴. La pesca en el mar territorial está reservada exclusivamente para los nacionales del Estado ribereño, a menos que éste conceda el permiso de pesca correspondiente a buques de otros Estados⁷⁶⁵ para faenar sobre las aguas de su jurisdicción. La Corte Internacional de Justicia en el caso de las *Pesquerías del Mar del*

⁷⁶⁴ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, adoptado el 16 de diciembre de 1966 y en vigor desde el 3 de enero de 1976.

⁷⁶⁵ Luego de la Convención de Ginebra de 1958, en la que aún no se establecía la anchura del mar territorial, y que la misma era dispuesta por el Estado ribereño, Chile que había declarado su soberanía marítima sobre las 200 millas marinas; impuso, en los años sesenta, una multa de tres millones de dólares a Aristóteles Onassis, ya que sus barcos estaban pescando ballenas en aguas chilenas, a 187 millas marinas de la costa. Dicha multa fue satisfecha. En M. KAPLAN, M. y KATZENBACH, N., *Fundamentos políticos del Derecho Internacional*, Limusa-Wiley, México, 1965, p. 173.

Norte⁷⁶⁶, fue clara sobre este punto al dictaminar que la pesca está reservada exclusivamente para el Estado ribereño⁷⁶⁷.

En la resolución 2383 (2017)⁷⁶⁸ el Consejo de Seguridad establece « [...] la compleja relación entre la pesca INDNR⁷⁶⁹ y la piratería, reconociendo que la pesca INDNR es la causa de que Somalia deje de ingresar millones de dólares cada año, y que puede contribuir a la desestabilización en las comunidades costeras»⁷⁷⁰. Es un asunto muy sensible⁷⁷¹ y hacia el cual se dirigirá cada vez mayor atención y vigilancia, ojalá que de la misma forma y medios que con la piratería.

La Corte Internacional de Justicia ha reconocido como un derecho con rango de costumbre internacional el que asiste a la pesca de supervivencia aun así se efectúe en aguas continentales no jurisdiccionales de los pescadores, y aclara, que este derecho no se extiende a los barcos que faenen sobre un río internacional⁷⁷², un ejemplo que ilustra la magnitud del derecho a la pesca para poder vivir y que debe ser protegido, no vilipendiado o vendido en permisos de coste irrisorio que permiten faenar en los caladeros de terceros Estados.

⁷⁶⁶ CIJ, Corte Internacional de Justicia, «caso de las Pesquerías del Mar del Norte », *Inglaterra v. Noruega*, del 18 de diciembre de 1951.

⁷⁶⁷ LA VANGUARDIA «La piratería regresa a Somalia en forma de pesca ilegal» Xavi Fernández de Castro, 31 de marzo de 2015; disponible en <https://www.lavanguardia.com/internacional/20150331/54428592654/la-pirateria-regresa-a-somalia-en-forma-de-pesca-ilegal.html> [Última visita 3/10/2018].

⁷⁶⁸ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017.

⁷⁶⁹ Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada – INDNR- *Illegal, unreported and unregulated fishing*.

⁷⁷⁰ Resolución del CS 2383, 7 de noviembre de 2017, p. 5.

⁷⁷¹ Desde la antigüedad hasta el día de hoy, la pesca ha sido uno de los medios de subsistencia de la humanidad. Ha evolucionado y crecido exponencialmente a la par de la tecnología que permite fabricar barcos que se adentran en los mares más profundos y llegan a lugares fuera de las jurisdicciones de sus banderas para aprovechar los recursos pesqueros. En algunos casos, mediante permisos para faenar en otros Estados gracias a las gestiones de sus Estados de pabellón; en otros, efectuando capturas no permitidas tanto por las artes utilizadas, por las aguas jurisdiccionales en las que no tienen el debido permiso, constituyendo así la llamada pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Muchos individuos y comunidades dependen de la pesca artesanal como medio de sustento. La pesca sostenible puede ayudar a reducir la pobreza y fortalecer la seguridad alimentaria de estas comunidades costeras.

⁷⁷² CIJ, *Costa Rica v. Nicaragua*, fallo del 13 de julio de 2009 «143. The Court does not however consider that the customary right extends to fishing from vessels on the river. [...]. 144. Accordingly, the Court concludes that fishing by the inhabitants of the Costa Rican bank of the San Juan River for subsistence purposes from that bank is to be respected by Nicaragua as a customary right. »

B) El proceso judicial contra los sospechosos de piratería

Como se ha indicado precedentemente, bajo el fundamento de la CONVEMAR en su artículo 105, todo Estado tiene la potestad de apresarse en caso de piratería y sus tribunales decidirán sobre las personas sospechosas de piratería y los bienes incautados. No se indica en la convención las condiciones del traslado desde la captura hasta llegar a la fase de tribunal, quedando abierta la opción para que los Estados decidan si ejercerán su jurisdicción sobre los mismos, o bien decidirán transferirla a otro Estado; en este momento son oportunos los acuerdos sobre la materia explicados anteriormente. En la zona geográfica del mar territorial de Somalia y su ZEE la práctica ha sido la detención, posterior transferencia a un tercer Estado para que ejerza su jurisdicción y aplique las penas contempladas en su legislación nacional (previamente filtradas en cuanto su observancia en la aplicación de los derechos humanos, al menos para este tipo penal, y justificar así la renuncia jurisdiccional del Estado captor).

El artículo 107 de la CONVEMAR dispone que solo los buques de guerra pueden realizar apresamientos por causa de piratería, quedando excluidos los barcos civiles, con la excepción de « [...] estar al servicio de un gobierno y estén autorizados para tal fin, podrán llevar apresamientos por causa de piratería». La UNODC, ante el estallido de la piratería en el año 2009, frente al reto de que se organizaran los tipos de cooperación entre Estados para luchar contra este ilícito, entre ellos los acuerdos de transferencia, propuso la utilización de una medida que venía aplicando en la lucha contra el tráfico de estupefacientes y que podría servir para solucionar, al menos momentáneamente, los asuntos sobre apresamiento de presuntos piratas.

Esta medida es conocida como el embarque de *ship riders*, que son oficiales investidos de autoridad estatal y que viajan a bordo, mediante previo acuerdo, de un buque de otra nacionalidad con el objetivo de ejercer su función policial y llevar a cabo detenciones dentro del marco de la ley. Con esta medida se subsana la falta de legislación nacional sobre piratería que tenga el Estado del pabellón del buque en que se embarquen, ya que la jurisdicción será la del Estado del *Ship rider*, asunto pactado en los acuerdos que se

celebran con motivo de estas colaboraciones. Durante el tiempo que un *ship rider* esté embarcado se enarbola la bandera de su Estado sobre el buque militar del Estado con el que se haya pactado un acuerdo y se vayan a efectuar las operaciones conjuntas.

Usualmente el oficial embarcado pertenece al Estado de las aguas territoriales sobre las que se navega, o al menos es de la misma región. Con esta solución también se evita que el tiempo de custodia de un sospechoso a bordo del buque, no sobrepase las 48 horas y pueda ser presentado ante el juez en el debido tiempo de ley.

El Consejo de Seguridad invitó a todos los Estados que se encontrasen luchando contra la piratería frente a las costas de Somalia a que celebrasen los acuerdos oportunos con Estados dispuestos a tomar en custodia a los presuntos piratas, para poder así embarcar a los oficiales *Ship riders* de esos países, para facilitar de esta manera la custodia de los sospechosos, la investigación y posterior persecución judicial; en virtud de lo cual el GFT ya había dado su consentimiento anticipado para estas acciones⁷⁷³. Asimismo el Consejo aclara que la anterior disposición no afecta la efectiva implementación de la convención SUA⁷⁷⁴.

La convención SUA se vio como otra alternativa para lograr la detención y transferencia de los presuntos piratas en caso de que los Estados captores no tuviesen tipificado el crimen de piratería como tal, ya que permite a las partes el establecimiento de una jurisdicción para juzgar, o bien para transferir a un individuo acusado de piratería con el fin de que sea perseguido judicialmente.

1. De la detención provisional al juicio

Previo al inicio de las operaciones navales, se entiende que los Estados del pabellón del buque estarán sometidos en todo momento a los convenios, normativas y principios del

⁷⁷³ Resolución del CS 1851, 16 de diciembre de 2008, par.3

⁷⁷⁴ *Ibid.*, par.3, *in fine*.

derecho internacional de los derechos humanos, serán éstos los que limiten las actuaciones de las operaciones militares que se efectúan en el mar somalí (y en cualquier otro debido a la dimensión universal de estos derechos), cuyo uso de la fuerza debe estar justificado y ser un último recurso. Los mismos límites regirán también sobre los Estados receptores en la conducción de los procesos judiciales y durante la ejecución de la condena. Cabe recordar que el 9 de diciembre de 1988, la Asamblea General de la ONU aprobó la resolución 43/173, en la cual establecía el «Conjunto de Principios para la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión», estos principios están reflejados en los acuerdos específicos suscritos por la UE con los Estados del Cuerno de África y el Golfo de Adén.

Una vez activado el artículo 110 de la CONVEMAR que otorga a un Estado del pabellón el derecho de visita (sobre otro barco) cuando este considere que hay un motivo razonable de que se dedique a la piratería (art. 110.1.a) en cuyo caso las fuerzas navales pueden detener a los sospechosos de cometer el tipo penal precitado; asimismo cuando haya flagrancia, o bien ante la respuesta a una llamada de auxilio por parte de un buque civil que esté por ser atacado o durante dicha acción punitiva.

Durante la retención a bordo del buque militar (o autorizado para ello) los sospechosos deben recibir un trato humano y digno « [...] conforme a las obligaciones internacionales de derechos humanos, incluida la prohibición de la tortura y de los tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes y la prohibición de la detención ilegal [...]»⁷⁷⁵. En virtud de lo anterior los detenidos reciben atención médica para determinar el estado de salud en que se encuentran y si requieren otro tipo de tratamiento que pueda serles provisto a bordo, o en otras instalaciones. Asimismo se les acomoda en una zona determinada del buque con servicio y bajo vigilancia.

Los buques españoles desplegados para la operación ATALANTA, en el período comprendido entre el año 2009 y 2016, detuvieron a un total de cincuenta y un

⁷⁷⁵ Acuerdo entre la UE y la República Unida de Tanzania del 1 de abril de 2014, *op.cit.*, par. 4 introductorio;

sospechosos de piratería, de los cuales treinta y dos fueron transferidos a terceros Estados, y diecinueve fueron puestos en libertad (desembarcados en la costa) cuarenta y ocho horas después de su detención⁷⁷⁶ o en un tiempo razonable ser presentados ante un juez.

Después de abordar, el reconocimiento y atención médica se efectúan a la brevedad posible, siempre y cuando sea autorizado por el detenido; de lo contrario solo se realiza un chequeo visual y se interviene cuando prima la salud. Usualmente los detenidos presentan «deshidratación, hipotermia, malnutrición, enfermedades infecciosas, alteraciones psiquiátricas. También pueden ser frecuentes los traumatismos penetrantes por arma de fuego»⁷⁷⁷. El informe médico acompaña al de las fuerzas que capturan y se entrega a la autoridad competente designada del tercer Estado que reclama o acepta la jurisdicción.

En los procedimientos de información sobre el motivo de su detención también es necesario salvaguardar el derecho a informar de los motivos de la detención, de ser necesario a través de intérpretes, el artículo 5.2 del Convenio Europeo de Derechos Humanos dispone que la información debe ofrecerse en una lengua comprensible para el detenido, de lo contrario se estaría vulnerando su derecho a la libertad; de la misma forma, el convenio europeo establece en su artículo 5.3. que se conducirá al detenido sin dilación ante el juez o autoridad competente. Pero en el caso del transporte de un detenido a bordo de un barco, el concepto “dilación” cobra otro matiz. Las condiciones del mar, la distancia existente entre el punto de la detención y del tercer Estado que aceptará la transferencia del detenido, puede ser extensa y sobrepasar las cuarenta y ocho horas requeridas en tierra.

⁷⁷⁶ PLAZA TORRES JF.1, NAVARRO SUAY R.2a, GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA R.3, TAMBURRI BARIAIN R.4a, LÓPEZ SOBERÓN E., «Aspectos médicos y legales de la atención a piratas. La experiencia española en la operación “ATALANTA”», *Sanidad mil.* 72 (4), 2016, pp. 282 Y 283. 2016, 279-284; disponible en <http://scielo.isciii.es/pdf/sm/v72n4/informes1.pdf>. [Última visita 20/5/19].

⁷⁷⁷ PLAZA TORRES JF.1, *et al*, «Aspectos médicos y legales de...», p. 283. En este informe se describen diversas situaciones médicas que se presentan a bordo de los buques españoles y aliados. Hace un retrato de las condiciones físicas en que se encuentran los presuntos piratas detenidos, demostrando el duro relato de la pobreza extrema y la falta de servicios mínimos de salud en sus países de origen. Asimismo, se reporta el trato humano y digno prestado a los sospechosos durante la detención previa a transferencia.

El en caso *Hassan y otros c. Francia*, 4 de diciembre de 2014 (Definitivo 4 de marzo de 2015)⁷⁷⁸ el TEDH entendió que Francia vulneraba el artículo 5.1 y 5.3 del CEDH, condenando a Francia al pago de indemnizaciones entre siete mil y nueve mil euros para cada uno de los demandantes. Las fuerzas navales francesas detuvieron en aguas territoriales de Somalia a los demandantes por actos de piratería y secuestro por recompensa de dos ciudadanos franceses en alta mar, además de la desviación de su barco. En la relación de hechos, hubo una misión de rescate por parte del gobierno francés y la consecuente detención de los implicados. Los franceses trasladaron a los sospechosos primero a su base en Djibouti y desde allí los embarcaron en un avión con destino a Francia para iniciar los procesos judiciales en su contra. Una vez en Francia, corrió un plazo de cuarenta y ocho horas antes de ser presentados ante un juez de instrucción. El tiempo transcurrido desde la detención hasta la llegada a Francia fue de más de nueve días con veinte horas.

¿Por qué el tribunal falló en contra de Francia? Si bien reconoce que la distancia recorrida y el tiempo que conllevó trasladar a los sospechosos se encontraban dentro de márgenes aceptables «sin tardar más de lo necesario (par.90)», no vulnerando por este motivo ningún derecho de los demandantes. No obstante, el error de Francia fue el de no haber presentado ante un juez a los sospechosos una vez llegaron a destino (paras. 100 y 104). El tribunal consideró que Francia tuvo tiempo suficiente para coordinar esa situación con las autoridades competentes; determina además que de haber existido a bordo del buque militar un agente de la policía judicial se habría podido iniciar la custodia judicial de los detenidos en ese momento (par. 83).

Este escenario no hace más que favorecer la solución de los *ship riders*, pero el caso había sido tan mediático que Francia no quería desprenderse de su jurisdicción y querían hacer justicia en su territorio. El tribunal compara la situación con los casos *Medvedyed*⁷⁷⁹ y *Rigopoulos*⁷⁸⁰ (par.92), que implicaron detenciones en alta mar (por motivos de narcotráfico) y a miles de kilómetros de distancia de la jurisdicción que sería competente

⁷⁷⁸ TEDH, *Hassan y Otros c. Francia*, 4 de diciembre de 2014 (Definitivo 4 de marzo de 2015) Judgment (Merits and Just Satisfaction)

⁷⁷⁹ TEDH, *Medvedyed y Otros c Francia, GC*, 29 de marzo de 2010.

⁷⁸⁰ TEDH, *Rigopoulos c España*, 12 de enero de 1999

para juzgarles que eran la de Francia y España, respectivamente; a pesar de que el tiempo de detención fue aún mayor que el caso de análisis, no se reconoció vulneración del artículo 5.3 del convenio, ya que fueron puestos de inmediato a disposición judicial una vez llegaron a destino.

El TEDH hizo una interpretación garantista (por muy grave que fuese el crimen de los sospechosos). Los procedimientos desde el momento de la detención deben ser claros y acatarse, en ese momento Francia no disponía de una legislación adaptada a la piratería (par. 70) y por ende tampoco contaba con unas normas suficientes que garantizaran el proceso de detención por presunta piratería. El tribunal concluyó que debido a la falta de un ordenamiento jurídico apropiado en la época «no se ofrecía la protección adecuada contra los ataques al derecho a la libertad (par. 71)» consagrado en el artículo 5.1 de la CEDH. Queda así reflejada la importancia de que las legislaciones nacionales⁷⁸¹ contemplen la tipología penal de la piratería y el robo armado contra buques, incluyendo procesos como el de la detención en alta mar, las etapas de traslados y agilización de entrega a una autoridad competente. De la misma forma, los plazos para las autoridades deberían extenderse en función de las dificultades y posibilidades del viaje.

Esta decisión del TEDH generó malestar en el sector marítimo, tanto desde la industria privada como desde ONG's de asistencia humanitaria, que expresaban su estupor por la decisión de la CEDH al entender que era un fallo injusto que premiaba a los perpetradores del crimen por no comprender la dificultad ni complejidades que conllevaba el traslado de los detenidos a Francia. El director del Programa de Respuesta Humanitaria contra la Piratería Marítima en ese momento, expresó que:

«Esta decisión sería increíble si no la hubiera tomado el Tribunal Europeo de Derechos Humanos. La afirmación de que esto constituyó una "violación de sus derechos a la libertad y la seguridad" es un insulto a los marinos y navegantes a los que atacaron, ya que sin duda esa es la verdadera violación de los derechos a la libertad y la seguridad de los marinos. Estos piratas, en mi opinión, renunciaron a cualquiera de sus derechos

⁷⁸¹ En este sitio web de la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar de la ONU se pueden consultar los enlaces a las legislaciones nacionales que contemplan la piratería en su ordenamiento https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm [Última visita 30/12/2020].

cuando zarparon para atacar a marinos inocentes que simplemente hacían su trabajo esencial.»⁷⁸²

Es necesario puntualizar, que no existe una renuncia a los derechos humanos por cometer un crimen tan horrendo como la piratería o cualquier otro, las fuerzas “del bien” como las autoridades deben cumplir con su deber sin vulnerar los derechos humanos de nadie. Sin embargo se puede reflexionar que la CEDH sí entendió las dificultades del traslado (eso no lo puso en duda en el fallo). La corte no podía dar una interpretación diferente a la que finalmente se produjo (en todo caso, una indemnización muy menor habría sido más conveniente y acertada), porque sentaría un precedente que “relajaría” el proceso de detención y de ser llevado ante una autoridad competente, abriendo la puerta a la desprotección de los detenidos en otras situaciones más comunes. ¿Podría haber fallado de modo diferente diferenciando tajantemente que las condiciones excepcionales que se produjeron no permitían indemnización alguna?

De acuerdo al pacto entre la UE y Tanzania, el artículo 6 indica el procedimiento de la entrega de los sospechosos. En primer lugar, se requerirá un documento firmado por representantes de ambas partes (art.6.1). En segundo lugar, EUNAVFOR entregará un registro con las incidencias de la detención (motivos, fechas, etc.) y el informe del estado de salud del detenido. A su vez, Tanzania llevará un registro con los detalles de la entrega a su custodia de todas las personas entregadas, así como los bienes incautados, el detalle del estado de salud de las personas transferidas y todos los detalles posibles sobre las imputaciones (art. 6.2, 6.3). La información sobre las actuaciones de Tanzania respecto a los detenidos debe ser notificada a EUNAVFOR, todo deterioro de salud y cualquier alegación de trato inadecuado (art. 6.5).

Un apartado relevante de este acuerdo es que se deja por escrito la posibilidad de que los organismos humanitarios, nacionales e internacionales, tengan derecho a visitar a los detenidos con arreglo al pacto (art.6.6). Es una cláusula de garantías que permite a un

⁷⁸² ICC IMB, «IMB concerned over decision to compensate pirates», 2008; disponible en <https://www.icc-ccs.org/index.php/1039-imb-concerned-over-decision-to-compensate-pirates> [Última visita 4/6/2018]; traducción libre de la autora.

observador neutral, y ajeno a los intereses de las partes en el acuerdo, vigilar que no se vulneren los derechos de los detenidos, tanto en fase prejudicial como durante el cumplimiento de la condena. La Cruz Roja Internacional⁷⁸³ es notificada de cada transferencia realizada conforme a este acuerdo.

a) Recolección de pruebas

Una de las situaciones que reviste gran importancia y dificultad en los procesos judiciales contra la piratería es la aportación de pruebas. Básicamente porque su recolección se hace compleja tanto por los encargados de reunir las, como por el medio en que debe hacerse.

La falta o debilidad de las pruebas se traducen en la impunidad y la falta de un final legal que demanda el esfuerzo ejercido en la represión de este crimen. El Parlamento Europeo se pronunció sobre este asunto en el año 2012 expresando que « [...] muchos piratas y otros delincuentes todavía no han sido detenidos o, si lo fueron, se les puso en libertad por falta de pruebas jurídicas sólidas o de voluntad política de procesarlos; observa también que algunos Estados miembros de la UE tienen salvaguardias de derecho penal insuficientes contra la piratería en alta mar»⁷⁸⁴. La impunidad estaba siendo predominante en este período y como afirmaba el Parlamento Europeo parte de culpa en esa situación era la falta de legislación nacional al respecto.

La OMI con el objetivo de que los Estados y sus estamentos tuviesen un instrumento que les sirviese de orientación en la recolección y preservación de pruebas creó una guía con este fin⁷⁸⁵, cuyas primeras recomendaciones se dirigen a la necesidad de que los Estados adapten sus legislaciones en la materia, con el fin de poder juzgar, recibir o extraditar a personas que cometan estos crímenes (par.3.1).

⁷⁸³ Para conocer más sobre la misión de la Cruz Roja sobre los detenidos se puede visitar la siguiente página web <https://www.icrc.org/es/nuestras-actividades/visitas-personas-detenidoas> [Última visita 6/7/2019].

⁷⁸⁴ Parlamento Europeo, resolución «Sobre piratería marítima», 10 de mayo de 2012, (2011/2962(RSP))

⁷⁸⁵ Resolución de la OMI A.1025 (26), « CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS», 2 de diciembre de 2009.

En la guía se recuerda que la CONVEMAR, en su artículo 100, hace un requerimiento a todos los Estados para que cooperen el máximo posible en la represión de la piratería (3.4); esa cooperación puede quedar plasmada en acuerdos bilaterales o multinacionales en los que se permita investigar y se facilite esta labor en los territorios que corresponda. Recalca además la importancia de contar con investigadores profesionales (4.1) con experiencia y técnica en investigaciones criminales, cuyos objetivos primordiales son los siguientes: (1) El rescate de los secuestrados y liberación; (2) el arresto de los criminales; (3) asegurar la evidencia; (4) diseminar toda la información posible que ayude a prevenir estos delitos; (5) la recuperación de los bienes robados; (6) la cooperación con la autoridad responsable o a cargo de un incidente; (7) Reunir y cotejar la información relacionada al caso de todas las fuentes posibles.

La OMI recomienda que haya una intensidad investigativa desde el inicio de cualquier caso, y se mantenga comunicación con los implicados en el mismo, por ejemplo con las familias de secuestrados. En la misma etapa se hace fundamental la comunicación con agencias intergubernamentales para determinar si hay implicaciones de crimen organizado transnacional.

Sobre la protección de la escena del crimen el organismo indica que se trata de un momento muy delicado y determinante en el curso de la investigación. Siendo uno de los mayores riesgos la contaminación de la escena, por lo que se pide encarecidamente la protección de estas zonas hasta la llegada de personal técnico cualificado (6.4). Toda la información recabada debe compartirse a la brevedad posible con las autoridades del Estado que tiene la jurisdicción, ya que la responsabilidad de investigar un crimen es suya (6.6). Igualmente determinante es asegurar la evidencia y la recuperación de bienes, ya que pueden ayudar en la identificación de los criminales (así hayan escapado) (6.9). Las posibles grabaciones, fotos, huellas dactilares, entrevistas a las víctimas para tratar de conseguir información detallada sobre los criminales, sus medios y sus actuaciones, forman parte esencial de la investigación.

Mientras los investigadores realizan sus estudios forenses a bordo del buque deben tratar de permitir lo máximo posible el desempeño de la tripulación en sus labores; así como establecer comunicación con las agencias de seguridad e inteligencia, con el objetivo de aportar información y para recibirla.

La Interpol creó el Programa de Seguridad Marítima en el año 2010, que desarrolla a nivel global e incluye las áreas portuarias, las cargas de los buques, el rastreo de flujos financieros (para detectar el crimen organizado) y la mejora de la pericia forense (mediante el proyecto MASE/AEAC)⁷⁸⁶, este programa está financiado por la UE. En el año 2017 se equipó a las autoridades de Seychelles y Tanzania con herramientas para mejorar su trabajo forense⁷⁸⁷.

Las tripulaciones son otro grupo recolector de pruebas, además de testigos. Con el fin de que éstas sean preservadas se incluye en las guías de buenas prácticas para prevenir la piratería los pasos a seguir para no contaminarlas (cuando sea posible); reportar los ataques, usualmente mediante formulario⁷⁸⁸ estandarizado que facilita su comunicación a los centros de MSCHOA, ReCAAP, UKMTO dependiendo de la ubicación geográfica de ocurrencia del ataque. Asimismo, se solicita a la gente de mar que coopere con las autoridades lo máximo posible dando declaración testimonial del suceso; contestando las preguntas a las entrevistas de las autoridades después de un secuestro⁷⁸⁹. Se indica a los armadores y tripulación que se pongan en contacto con la Interpol, especialmente si ha habido un secuestro «Su Unidad de Piratería Marítima puede ayudar a tomar las medidas necesarias para mantener la integridad de las pruebas que se dejen en el escenario de un delito»⁷⁹⁰.

⁷⁸⁶ INTERPOL Programa de Seguridad Marítima, más información del proyecto disponible en <https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-maritima/Programa-de-seguridad-maritima> [Última visita 10/10/20].

⁷⁸⁷ UNODC GMCP «Annual Report 2017» p. 4; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021].

⁷⁸⁸ OMI MSC.1/Circ.1339, Anexo 2, p.37.

⁷⁸⁹ *Id.*

⁷⁹⁰ *Id.*

En el artículo 6.7 del acuerdo entre la UE y Tanzania, se establece que esta última comunicará a EUNAVFOR el calendario para la práctica de pruebas y la audición de testigos; estas audiciones se han modernizado y podrían efectuarse mediante videoconferencia. Una de las limitantes en el pasado en cualquier proceso judicial por piratería marítima, era la dificultad de movilizar a testigos, quienes usualmente no se encontraban en el Estado donde se celebraba el juicio, esta dificultad ha sido superada e inclusive personal de EUNAVFOR ha testificado a través de esta modalidad⁷⁹¹. La UE y EUNAVFOR tienen el compromiso de facilitar la investigación y el procesamiento de los detenidos, para ello «garantizarán la presencia de los testigos que pertenezcan a EUNAVFOR [...]» de modo presencial o por medio de cualquier otro medio técnico que haya sido previamente aprobado (art.7.f).

b) El debido proceso judicial

El artículo 10 de la DUDH establece que « Toda persona tiene derecho, en condiciones de plena igualdad, a ser oída públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial, para la determinación de sus derechos y obligaciones o para el examen de cualquier acusación contra ella en materia penal». El artículo 11.1 de la Declaración contiene el derecho a la presunción de inocencia, a que se celebre un juicio público y a la garantía de su defensa.

El debido proceso judicial parte de la base indicada en los artículos precitados. Como se ha podido comprobar hasta el momento, los juicios por piratería marítima o robo armado contra buques revisten dificultades y complejidades jurisdiccionales; de detención y recolección de las pruebas; y de declaraciones de testigos. Pero puede complicarse un poco más cuando los imputados no hablan el idioma oficial por el que se adelanta un proceso en su contra, no se encuentran en su nación de origen y quedan en una situación

⁷⁹¹ «El Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC apoyó iniciativas regionales de enjuiciamiento prestando servicios de interpretación y de transcripción en los tribunales, recursos relacionados con los viajes para que los fiscales y los testigos asistieran a los juicios e instalaciones de vídeo para que los testigos pudieran declarar a distancia.» En Consejo de Seguridad « Informe del Secretario General sobre la situación con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia» S/2016/843, 7 de octubre de 2016, par. 38.

de debilidad que debe evitarse para que el proceso cumpla con todas las garantías necesarias.

Los Estados que acceden a adelantar procesos judiciales sobre piratería marítima y robo armado contra buques deben tener configurado en su ordenamiento legal la tipología de la piratería, ya que *nullun crimen, nulla poena sine praevia lege*⁷⁹². Kenia tiene un acuerdo de transferencia de jurisdicción suscrito con la UE en el cual se establece que la pena de muerte queda excluida en esta materia. En la ley nacional al respecto, *Merchant Shipping Act de 2009*⁷⁹³, se define la piratería y el robo armado en el artículo 369 (1) y se establece la prisión de por vida como máxima pena en el 371 (a). Si hubiese alguna duda sobre jurisdicción y competencias, queda disipada en el artículo sobre secuestro de buques 370 (a) y (b), cuando dispone que tendrá jurisdicción para juzgar tanto si la ofensa es cometida en Kenia, como si ocurre en cualquier otro lugar; y (c) competente para juzgar a personas de cualquier nacionalidad. Es interesante notar que en dicha ley se especifica claramente en qué consiste la facilitación para cometer actos piráticos y es castigada con la misma pena (art. 370.3 (b)).

Los imputados deben tener garantizada una defensa fiable de su elección, poder reunirse con tiempo suficiente con sus abogados y estar debidamente preparados para el juicio. También tendrá la asistencia de traductores en caso de necesitarlos. La UNODC se encarga de financiar estos aspectos (que serán gratuitos para los imputados) y se mantiene al tanto del progreso de los procesos. Si media una sentencia condenatoria, el imputado tendrá derecho a recurrir⁷⁹⁴ dicha decisión, ser asistido y acompañando como en la primera instancia.

Sobre el debido proceso judicial ¿qué hacer cuando se trata de piratas menores de edad? Entiéndase como parámetro el establecido en la Convención sobre los Derechos del Niño de 1989, que en su artículo 1 establece que su aplicación será a los menores de 18 años,

⁷⁹² Ningún delito, ninguna pena sin ley previa.

⁷⁹³ Del 29 de mayo de 2009.

⁷⁹⁴ Ejemplo de apelación presentada en Kenia por actos piráticos; Disponible en <http://kenyalaw.org/caselaw/cases/view/103743> [última visita 29/12/2020].

salvo que haya obtenido la mayoría de edad por causa de ley aplicable. Este asunto requiere un estudio específico y amplio comparable a los niños soldados; no obstante quedará reflejada su problemática en esta sección ya que los tribunales (sobre todo los de terceros Estados) se enfrentan a esta situación. Los “reyes pirata” de Somalia estuvieron reclutando a menores de edad (imbuidos en extrema pobreza) para enviarles como soldados en los esquifes que secuestraban buques y tripulaciones, aprovechándose no solo de su situación vital, sino de que no serían perseguidos penalmente por piratería debido a su edad⁷⁹⁵. Quienes reclutan a los niños soldados y a los jóvenes y niños piratas comparten los siguientes paralelismos identificados por la Dalhousie Marine Piracy Project:

«Son vulnerables y fáciles de manipular; no tienen miedo y no entienden las consecuencias a largo plazo de sus acciones; son baratos; son abundantes en muchos países en desarrollo; su pequeño tamaño puede ser ventajoso; son fácilmente adoctrinados»⁷⁹⁶. En 2014 el «20 por ciento de todos los piratas detenidos frente a las costas de África oriental eran menores de 18 años»⁷⁹⁷ llegando a contabilizar en el año 2011 niños menores de 11 años⁷⁹⁸.

En el caso del *Alakrana*, uno de los dos piratas que había participado en el secuestro de dicho buque, y que fue llevado ante la jurisdicción española alegaba ser menor de edad, por lo tanto alegaban su abogados que no había competencia de la Audiencia Nacional para juzgarle. El juez ordenó varias pruebas médicas forenses que podrían determinar su edad, y pudo concluirse respecto a ellas que se trataba de una persona mayor de 18 años por lo que el tribunal criminal era competente para juzgarle junto a su compañero⁷⁹⁹.

⁷⁹⁵ Táctica reconocida utilizada por el sanguinario narcotraficante Pablo Escobar en Colombia, cuando utilizaba como sicarios a los jóvenes menores de 18 años de edad. La misma situación se replica en los lugares en donde la extrema pobreza campa a sus anchas sin dar esperanzas de desaparecer, en la que grupos terroristas como Al Shabaab utilizan niños soldados, a veces compartidos con los grupos piratas.

⁷⁹⁶ WHITMAN, S., WILLIAMSON, H., SLOAN, M., & FANNING, L., «Children and Youth in Marine Piracy: Causes, Consequences and the Way Forward», Dalhousie Marine Piracy Project, diciembre 2012, p. 5; disponible en <http://www.childsoldiers.org/publications> [Última visita 7/6/2020].

⁷⁹⁷ THE MARITIME EXECUTIVE, «Keeping Children Out of Piracy», 19 de mayo de 2017; disponible en <https://www.maritime-executive.com/features/keeping-children-out-of-piracy> [Última visita 20/5/2020].

⁷⁹⁸ «Keeping Children

⁷⁹⁹ EUROJUST, «Maritime Piracy Judicial Monitor 1», 1 de septiembre de 2013, p. 75; disponible en <https://www.eurojust.europa.eu/maritime-piracy-judicial-monitor-1> [Última visita 20/5/2020].

Los organizadores de la piratería que siguen esta macabra práctica, también prefieren a los niños por la facilidad que tienen para subir las escaleras hacia los buques y su temeridad (no son conscientes de los peligros de esa acción), por su tamaño pueden “colarse” más fácilmente en lugares que un adulto no cabría; los niños y jóvenes somalís que solían realizar trabajo infantil en la pesca eran objetivo de estos grupos, ya que podían manejar lanchas.

También se han utilizado para presionar en las negociaciones de rescates, haciendo creer a la contraparte de los secuestrados que los menores están a cargo, generando mayor temor en las familias y logrando que éstas accedan a los reclamos de los piratas; los niños y niñas son utilizados también como ayudantes de los criminales, limpiando, de mensajeros, vigilando a los secuestrados y lamentablemente utilizándoles sexualmente; otro objetivo de los piratas adultos es enviar a los menores con armas a bordo de los buques porque entienden que no dispararán contra ellos, aunque ese no sea el caso a la inversa, esto genera graves traumas en las tripulaciones y el personal de seguridad abordo ya que se ven en la tesitura de tener que elegir entre defender a los suyos o romper sus esquemas morales y herir a un niño⁸⁰⁰.

2. Sobre el cumplimiento de la condena

Las personas condenadas cumplirán su tiempo en cárceles del Estado que ha celebrado el juicio. No obstante, y cuando se trate de los acuerdos de la EU con Estados de la región del Golfo de Adén, se establece una cláusula que permite transferir al condenado a otro Estado para que pague allí la pena, para ello debe mediar consulta a la UE que con esta medida busca verificar que el posible traslado se haga « [...] a otro Estado que cumpla las normas de los derechos humanos»⁸⁰¹ y asegure el cumplimiento de la sanción impuesta.

⁸⁰⁰ THE MARITIME EXECUTIVE, «Keeping Children out...», *op. cit.*

⁸⁰¹ Acuerdo UE con Tanzania, artículo 4.8.

La UE debe actuar en estos casos bajo el mandato de las convenciones e instrumentos internacionales sobre derechos humanos, por ello es su obligación garantizar que las prisiones en las que se encuentran los condenados por piratería, capturados en el marco de operaciones de ATALANTA, no sufran tratos crueles, inhumanos o degradantes. Por lo tanto su obligación debe ser efectiva⁸⁰². Los traslados necesitan fondos para poder efectuarlos, la UNODC se encarga de proveerlos y gestionar las transferencias de personas entre Estados.

a) *Condiciones y garantías de las prisiones*

Una de las funciones de la UNODC es promover un sistema de justicia penal más humana, por lo que trabaja activamente en la mejora de las condiciones en que viven los reclusos y en ofrecerles programas de rehabilitación. El GMCP tiene la obligación de monitorear a los reclusos condenados por piratería, función que también adelanta el CICR.

Luego de la condena existe la posibilidad de que los reclusos somalíes puedan ser transferidos a su país y terminar de pagar la condena allí. Este tipo de acciones se enmarcan en el respeto a los derechos humanos, al trato digno; con el traslado los reclusos pueden estar cerca de sus familias y no tendrán la dificultad del idioma. Para tal fin el GMCP creó el subprograma Detención y Traslado (D&T), que además se utiliza para la prevención en las cárceles del extremismo violento. Este subprograma «gira en torno a tres acciones que son infraestructura, adquisiciones y tutoría»⁸⁰³. Gestionan junto a las autoridades carcelarias diferentes tipos de cursos de formación en plomería, electricistas, así como un programa educativo⁸⁰⁴. En 2017 Puntlandia había recibido a 43 reclusos por piratería desde Seychelles, transferidos con la vigilancia y asistencia del D&T (que se encarga de los gastos de repatriación).

⁸⁰² GUILFOYLE, Douglas, «Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas», *Japanese Yearbook of International Law*, 53, 2010, p. 177.

⁸⁰³ UNODC GMPCP UNODC GMCP «Annual Report 2017» p. 38; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021].

⁸⁰⁴ *Ibid.*, p. 39.

A través de los años la comunidad internacional ha estado trabajando en conjunto con el gobierno de Somalia en la construcción de capacidad técnica y formativa, pero también en la edificación de un complejo de Cortes y prisiones en Mogadiscio⁸⁰⁵ que fue inaugurado en 2019. El complejo de prisiones cumple con los estándares internacionales de espacio y con las Reglas de Mandela⁸⁰⁶, que buscan enfocar la gestión penitenciaria en los derechos humanos y la rehabilitación. Cabe señalar que el grupo terrorista de Al Shabaab estuvo atacando prisiones en donde se encontraban personas cautivas por piratería; en el año «2013 un comando de hombres armados dejaron veintinueve muertos a su paso cuando atacaron el complejo judicial principal de Mogadiscio; ese mismo año atacaron la prisión de Boosaaso en Puntlandia en donde se encontraban 49 personas condenadas por piratería que habían sido transferidas desde Sychelles»⁸⁰⁷. La inversión en el complejo de juzgados y prisiones de Mogadiscio puede entenderse como una declaración de intenciones de la comunidad internacional y el gobierno de Somalia a los terroristas de Al Shabaab.

En Kenia, también la comunidad internacional ha aportado estructura para hacer frente a la presión que significaban los procesos judiciales a los sospechosos de piratería; en el año 2010 el GMCP apoyó la construcción de la Corte de Justicia de Shanzu, en Mombasa. Los programas de educación y rehabilitación se implementaron junto al Servicio de Prisiones de Kenia.

b) Seguridad jurídica después del traslado

Con la vigilancia de la comunidad internacional sobre la suerte de los condenados por piratería mediante los acuerdos especiales de jurisdicción en terceros Estados, más los

⁸⁰⁵ UNODC «UNODC inaugurates Mogadishu prison, court complex in latest support to Somalia», 25 de febrero de 2019; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2019/February/unodc-inaugurates-mogadishu-prison--court-complex-in-latest-support-to-somalia.html> [Última visita 3/1/2021].

⁸⁰⁶ UNODC «Reglas Nelson Mandela, una Guía Actualizada para la Gestión Penitenciaria en Clave de Derechos Humanos», disponible en <https://www.unodc.org/ropan/es/reglas-nelson-mandela.html> [Última visita 3/1/2021].

⁸⁰⁷ BAILEY, Christopher E. «Piracy Prosecution in Kenyan Courts», *Arizona Journal of International and Comparative Law*, vol. 37, no. 1, 2020, 102, pp.15-16.

programas de rehabilitación, educación y mentores es posible la futura integración en la sociedad de estas personas.

Los procesos de traslado dependen de un programa especial que garantiza el respeto a sus derechos humanos y a su dignidad. No obstante, existe una condena de por medio que debe ser cumplida sin quedar al arbitrio de un cuerpo ejecutivo. En virtud de la rehabilitación y reintegración de los piratas somalíes, el gobierno de Seychelles y cada autoridad estatal, Puntlandia y “Somalilandia” celebraron MOUs (con la asistencia de la UNOCD) para efectuar el traslado hacia Somalia de los condenados a penas de prisión en Seychelles.

En el reporte sobre Somalia de 2019⁸⁰⁸, presentado al Consejo de Seguridad, se indicó una conducta alarmante (par. 62) por parte del presidente de “Somalilandia” y es que había liberado de prisión (el 19 de julio de 2019) mediante perdón “presidencial” a diecinueve piratas que habían sido transferidos desde Seychelles en el año 2012. De acuerdo al reporte «el presidente actuó de acuerdo a la Constitución de “Somalilandia” que le otorga el poder de perdonar⁸⁰⁹ prisioneros» (par. 62) vulnerando así el MOU celebrado en el que se indica que el país que transfiere mantendrá la exclusiva jurisdicción para revisar la sentencia, y que el Estado receptor debe continuar aplicándola como si la hubiese impuesto él mismo; a pesar de la comunicación de Seychelles los piratas fueron liberados. Ese mismo año Puntlandia indicó su intención de revisar las sentencias de los treinta piratas transferidos que se encuentran en las prisiones de Boosaa y Garoowe (par. 63). El Grupo de Contacto sobre Piratería de Somalia emitió un comunicado para cada ocasión indicando su disconformidad con las decisiones y acotando que debían

⁸⁰⁸ Security Council, Report of the Secretary General « The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia » S/2019/867, 8 de noviembre de 2019.

⁸⁰⁹ SOMALILAND STANDAR «Somaliland: President Pardons 19 pirates convicted for piracy acts in Seychelles », disponible en <https://somalilandstandard.com/somaliland-president-pardons-19-pirates-convicted-for-piracy-acts-in-seychelles/#:~:text=Somaliland%3A%20President%20Pardons%2019%20pirates%20convicted%20for%20piracy%20acts%20in%20Seychelles,-By&text=The%20President%20of%20Somaliland%2C%20Musa.their%20jail%20terms%20in%20Somaliland.> [Última visita 3/1/2021].

mantenerse las responsabilidades adquiridas a través de numerosos acuerdos regionales (par. 63).

En materia de cooperación judicial y sobre el respeto a los pactos, la actuación de “Somalilandia” perdonando a los piratas se considera bastante reprobable, dejando sin valor el esfuerzo labrado durante años de la comunidad internacional en tratar de solventar la crisis somalí incluyendo el fenómeno pirata. El 20 de julio de 2020 el Parlamento de Puntlandia canceló el acuerdo de entendimiento con Seychelles sobre la transferencia de personas condenadas por actos de piratería (par.59)⁸¹⁰ y conformó un comité para que procediera a la liberación de los veinticinco piratas prisioneros.

El rechazo público de los organismos y Estados que cooperan con Somalia para reprimir la piratería no se hizo esperar, una presión que parece dio frutos ya que el informe anual sobre Somalia para 2020 se cerró sin que la excarcelación haya sido efectiva, esto no implica que sea un peligro latente. Este tipo de actitudes de los gobernantes de las dos grandes regiones somalís generan malestar entre los Estados cooperantes, y afectan a los prisioneros que están pagando condenas en territorios diferentes al de su nacionalidad, debido a que ante la inseguridad que se genera por una posible liberación a destiempo en el Estado de origen, la transferencia posiblemente no se efectúe buscando asegurar el cumplimiento de la pena, en definitiva, es una mala decisión por donde se le mire.

⁸¹⁰ Security Council, Report of the Secretary General « The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia » S/2020/1072, 2 de noviembre de 2020.

“Ningún concepto ha suscitado tantas controversias y opiniones contradictorias, ni envuelto a los juristas ni teorías políticas del siglo XIX en un laberinto tan desesperante, como el de la soberanía”

Jacques Maritain⁸¹¹

CONCLUSIONES

La piratería marítima continua siendo una de las amenazas más constantes a las que se ha enfrentado la humanidad, desde antes del mundo antiguo hasta nuestros días, y con una proyección de seguir siéndolo en el futuro lejano. ¿Se ha aprendido algo de la lucha constante e histórica contra este crimen marítimo? ¿El uso de la fuerza es la única solución? ¿Cuenta la comunidad internacional con herramientas necesarias para erradicarla?

La piratería es tan antigua como la misma historia de la humanidad, su *modus operandi* no ha variado considerablemente hasta nuestros días, salvo por los avances tecnológicos y mecánicos de la navegación. Por otra parte, sí que ha sido variable el motivo para ejercerla, tantos, que la CONVEMAR en su artículo 101, cuando establece la definición de piratería, indica que es «Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal» es decir, que cualquier motivo privado (no político⁸¹²) por el que se haga piratería sería válido para configurar el tipo penal. Cuando se concibió la regulación y definición legal de la piratería no existían los límites de los espacios marítimos como se conocen hoy en día. Los Estados ribereños de la antigüedad empezaron a ejercer poco a poco más control sobre sus aguas adyacentes, por exponerlo de alguna manera, la sensación de dominio terrestre no se compartía con la marítima, no se consideraba una vulneración a la soberanía que un barco de otra ciudad independiente fondeara cerca de un puerto o una playa. En la Edad Media la máxima

⁸¹¹ Autor de, *El Hombre y el Estado*, Editorial Kraf, Buenos Aires, 1952, p 43.

⁸¹² La salvedad de *motivo político* es una construcción jurídica contemporánea, hasta ese momento también se consideraba piratería.

distancia de protección de ese dominio marítimo era hasta donde llegase la bala de un cañón (tres kilómetros aproximadamente); en virtud de lo anterior se tenía la noción de que la piratería ocurría en aguas no sometidas a ninguna jurisdicción y cualquiera que pudiese reprimirla tendría derecho a ello. Viendo esta situación con perspectiva, los ataques piráticos ocurrían a vista desde una playa. La construcción de la regulación contra la piratería se inicia con la perspectiva previamente indicada. Con el paso del tiempo, el mismo crimen que ocurría cerca de una playa, fue desplazado a doscientas millas náuticas (trescientos setenta kilómetros) de ésta. Y he aquí dónde empiezan los problemas.

Hay un claro desfase entre lo que era el espíritu de la norma contra la piratería, concebida desde la antigüedad, a la interpretación actual. La piratería fue primero, luego los espacios marítimos actuales, por ende la migración normativa de la piratería “hacia afuera” de las fronteras soberanas de los Estados acarrea parte de los problemas actuales en su contención.

Los espacios marítimos (construcción jurídica posterior a la piratería) además de su delimitación territorial, conllevan derechos y deberes. Puede clarificarse de la siguiente manera: a más cercanía con tierra mayor control (derechos y deberes, soberanía completa salvo excepciones); a más lejanía, menor control (derechos y deberes mínimos, exclusividad de pesca en ZEE). Con la creación y regulación de los espacios marítimos el derecho internacional daba respuesta a la necesidad de limitar el ámbito de soberanía de cada Estado, como la piratería llevaba adherida la jurisdicción universal era imposible dejar que se configurara en un espacio marítimo sujeto a soberanía. No obstante, las acciones piráticas (que no conocen fronteras) seguían ocurriendo cerca de las costas, en espacios soberanos. ¿Cuál fue la solución del derecho internacional ante este nuevo reto? Crear la figura del mismo tipo de crimen, despojarlo de la jurisdicción universal y solo dar competencias al Estado ribereño para su persecución, se rebaja su categoría ya que deja de ser un crimen contra la humanidad. El robo a mano armada contra buques no se contempla como tal en la CONVEMAR.

¿Pero qué ocurre cuando el Estado ribereño no tiene un control efectivo sobre su dominio marítimo y el robo a mano armada campa a sus anchas? Los Estados no podrían entrar a ese espacio del ribereño en apuros sin su autorización. Ejemplo de lo anterior fue (y sigue siendo) el caso de Somalia, un Estado frágil que era capaz de enfrentar los conflictos internos en tierra y que abandonó, sin más remedio, el control efectivo sobre los espacios marítimos que forman parte de su soberanía. Las consecuencias de ese abandono empezaron a afectar al comercio mundial y a los Estados con flotas pesqueras que faenaban dentro (con permisos o no) y cerca del territorio marítimo somalí. Los piratas abordaban buques y en la mayoría de los casos secuestraban a tripulaciones enteras con el objetivo de obtener un millonario rescate a cambio de ellas. Los crímenes marítimos ocurrían tanto en el dominio marítimo somalí, como en alta mar; la gravedad de la situación fue a más cuando los piratas atacaban a los buques del Programa Mundial de Alimentos que llevaban ayuda humanitaria para combatir la hambruna que se cernía sobre ese Estado tan castigado.

Ante esta situación, la comunidad internacional se enfocó en buscar soluciones urgentes, que no serían fáciles de conseguir. Para entrar en territorio de Somalia hacía falta la debida autorización estatal, pero ¿cómo obtenerla cuando no estaba conformado un gobierno propiamente dicho? Desde el año 2004 (hasta 2012) hubo un gobierno de transición; se entendió que tenía las facultades para autorizar la entrada de fuerzas extranjeras y que ejercieran en su nombre el control de su dominio marítimo hasta solucionar la grave situación de seguridad y permitir a toda costa la llegada de la ayuda humanitaria. La cooperación internacional logró, con mucho esfuerzo, ganar terreno a los piratas y aliviar a la población.

Con el ejemplo de Somalia se pueden establecer paralelismos con situaciones similares ocurridas en el mundo antiguo y en la Edad Media. Cabe recordar como los romanos se encontraron asediados por los piratas, a tal punto de tener escasez de trigo y que la cantidad de secuestros por recompensa afectaba su vida diaria; esto impulsó (mediante creciente presión social) la aprobación de la *Lex Gabinia*, Pompeyo fue designado para ejecutarla y a los tres meses de su misión logró controlar la piratería de la zona, permitiendo así la entrada de trigo a sus puertos. Esa victoria se debió al poderío naval y

militar que reunió Roma y la libertad de actuación sobre el mar (sin divisiones legales marítimas sólidas). En la Edad Media pueden encontrarse ejemplos de cooperación entre Estados para reprimir la piratería en el Mediterráneo mediante el uso de corsarios.

Puede comprobarse en este escrito como la historia se repite, los piratas de la antigüedad, medievo y modernos han sido fruto de épocas de crisis, guerras y de falta de oportunidades individuales y familiares. Su control ha estado asociado a un fuerte componente naval, es decir, se ha tratado de erradicar mediante el uso de la fuerza sin atender a sus causas; excepto cuando Pompeyo organizó un programa de reasentamientos de los piratas vencidos y les ofreció tierras a cambio de barcos; y en el caso del rey coreano T'aejong, que en el 1392 promulgó un plan que también incluía reasentamiento y tierras.

El comercio marítimo ha sido afectado en todos los períodos históricos por la piratería, y los Estados han tratado de restablecerlo a la brevedad posible para evitar pérdidas económicas y estallidos sociales por desabastecimiento. No obstante, han ocurrido situaciones violentas, y escandalosas por su crudeza, contra seres humanos a bordo de barcos que fueron atacados por piratas. Pero sus barcos no tenían ningún valor, sino que la recompensa sería el beneficio económico a costa de la vida y dignidad de las personas por las que no se pedían rescates ya que era más beneficiosa su explotación y esclavitud. Lamentablemente no se explica aquí un caso alejado en la historia, sino uno reciente: *the boat people*. La ayuda llegó tarde, no se consideró urgente salvar a los miles de refugiados que abandonaban Vietnam a principios de 1975 (algunos siguen desaparecidos) y que literalmente fueron depredados por los piratas de la zona.

Es llamativo y alarmante que en la actualidad cuando se escribe y habla sobre la piratería marítima reciente estos casos no sean los primeros en ocupar a la opinión pública, o los debates académicos sobre la piratería. El enfoque predominante son las rutas seguras para la navegación comercial resultando poco complicado encontrar infinidad de cifras al respecto; o bien, las películas y documentales sobre el supuesto *romanticismo* de la piratería en la Edad Moderna. El derecho internacional reaccionó con las herramientas

que tenía, con la ACNUR al frente luchando por obtener mayor colaboración de los Estados en frenar las atrocidades allí acaecidas. No hubo insolidaridad, pero la reacción no fue lo abrumadoramente necesaria.

Queda demostrado que la piratería es un negocio execrable que puede generar millones de euros en ganancias, sobre todo si existe una organización que lo coordine. El perfil del pirata ha ido cambiando a través de la historia y las zonas geográficas, demostrando su gran adaptabilidad y supervivencia. La piratería actual se está diversificando hacia otros crímenes transnacionales que requieren artes de navegación, como la trata de personas, la inmigración irregular, la pesca ilegal, el tráfico de narcóticos y el tradicional secuestro de personas.

Las actuaciones piráticas han pasado de la poca planificación (a veces repentina) hacia estrategias de ataques para obtener mayores beneficios, los organizadores no suelen estar a bordo de las lanchas que atacan buques, ni jugándose la vida contra fuerzas navales, éstos se encuentran investigando las rutas de los buques, tipos de carga, tripulación, etc. Y posteriormente, son los que establecen conductos de negociación para recolectar rescates tanto de personas como de buques y su carga. Es decir, son facilitadores y organizadores que también coquetean peligrosamente con grupos terroristas para financiar los ataques piratas.

La Organización de las Naciones Unidas, como mayor organización internacional, ha coordinado a través de sus organismos, divisiones, oficinas y programas un conglomerado de actuaciones para reprimir la piratería en el mundo, con mayor ejercicio resolutivo del Consejo de Seguridad en el caso de Somalia, logrando mayor respuesta de los Estados Miembros que en ocasiones anteriores precitadas. La participación del sector privado (industria marítima) en conjunto con estamentos especializados de la ONU como por ejemplo la Organización Marítima Internacional y La UNODC en la búsqueda de soluciones para prevenir y reprimir la piratería ha dado resultados positivos, además de lograr establecer guías de actuación regionales que permiten prevenir los ataques pirata.

Haciendo caso al llamamiento de la ONU a través de las resoluciones del Consejo de Seguridad, la Unión Europea tuvo hacia Somalia una respuesta similar a la de Pompeyo y T´aejong, al planificar no solo el uso de fuerzas navales, sino de identificar las causas de la piratería en Somalia y acercarse a las mismas con ayuda humanitaria, creación de capacidades técnicas en el fortalecimiento del Estado y sus fuerzas de seguridad, entre otros.

Ha quedado de manifiesto, que ante retos globales la cooperación entre Estados es más necesaria y beneficiosa que nunca. Mediante esa cooperación se han creado rápidamente centros de información pertinentes que evitan duplicidades de actuaciones navales y que redirigen las mismas hacia donde se les requiere; haciendo de los mares lugares más seguros (dentro de lo posible). La cooperación regional también ha demostrado ser efectiva, los intereses entre Estados vecinos son más cercanos así como las repercusiones de la piratería en las diferentes zonas geográficas. Se puede concluir al respecto, que compartir información de una manera ágil y estandarizada es uno de los mejores métodos para prevenir los ataques piratas y recibir auxilio a la mayor brevedad.

Afortunadamente se puede concluir que la vigilancia en el cumplimiento de la normativa internacional de los derechos humanos ha estado indudablemente presente a partir del caso Somalia. Previo a esta etapa no y como se ha podido comprobar, no eran la prioridad. Es una conclusión positiva aunque no definitiva, ya que requiere un control constante. En relación a esto puede verse un ejercicio de transparencia (no necesariamente de cumplimiento) en los acuerdos jurisdiccionales celebrados entre la Unión Europea y Estados de la región del Golfo de Adén, referentes a la transferencia de presuntos piratas y celebración de sus respectivos procesos judiciales en cuyos acuerdos se establecían cláusulas de exigencia de cumplimiento y observancia de los derechos humanos, la no aplicación de la pena de muerte en caso de condenas, y el permitir a ONG´s la libertad de vigilar que el encarcelamiento de los piratas sea acorde a su dignidad como personas.

Se puede concluir que el derecho internacional público, desde su concepción, siempre ha tenido como un reto la piratería marítima. Ha respondido a ella desde el mundo antiguo,

continúa haciéndolo en nuestros días y se prepara para los nuevos que le depara el futuro de una piratería que no desaparece, sino que cambia, se adapta y es resiliente. Por ello no puede abordarse su fenómeno únicamente con la represión de la fuerza, sino apuntando a sus causas, tratando de solucionarlas con justicia, solidaridad, humanidad y compasión. Una axiología que no se contrapone a la paz y seguridad internacionales que suelen acompañar a las resoluciones del Consejo de Seguridad como la excusa única para actuar. Otros valores internacionales deberían ganar preponderancia en la configuración de las actuaciones cooperativas solicitadas por la ONU al menos en la lucha contra la piratería.

FUENTES DE CONSULTA

A) Bibliografía

ALMAGRO-GORBEA, M. «La navegación prehistórica y del mundo atlántico», pp.13-35; disponible en http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/9340/1/CC-013_art_1.pdf [Última visita: 20/2/2017].

ÁLVAREZ PEREZ-SOSTOA, D., «Prisioneros de los piratas: Política y propaganda en la captura de Julio César y Clodio», *Veleia*, 28, 2011, pp. 69-81; disponible en <http://www.ehu.es/ojs/index.php/Veleia/article/view/6295>[Última visita: 20/11/2015].

AMELA VALVERDE, L., «La campaña de Pompeyo Magno contra los piratas en Hispania (67 a.C.)» *Hispania antiqua*, N° 30, 2006, pp. 7-20.

ANAND, R. P., «Maritime Practice in South-East Asia until 1600 A.D. and The Modern Law of the Sea», *International and comparative law quarterly*, Vol. 30, 1981, pp.440-454.

ANDRADE, T., «The Company's Chinese Pirates: How the Dutch East India Company Tried to Lead a Coalition of Pirates to War against China, 1621–1662», *Journal of World History*, Volume 15, Number 4, December 2004, pp. 415-444.

ANDREWS, C., Review of the book: «Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century by Helen J. Crump», *The American Historical Review*, Vol. 38, No. 1, Oct., 1932, pp. 122-124.

ANTONY, R., «Bloodthirsty Pirates? Violence and Terror on the South China Sea in Early Modern Times», *Journal of Early Modern History*, Vol. 16, 2012, pp. 481-501.

ARRABAL RAMOS et al., «Cristobal Colón, El descubrimiento de América», *Historia Universal de la Edad Moderna*, 2013; disponible en http://www.academia.edu/5336268/CRISTOBAL_COLON_Y_EL_DESCUBRIMIENTO_DE_AMERICA [Última visita: 20/2/2017].

ARRAYÁS MORALES, I., «Miseria, guerra, piratas. Sobre los orígenes y el desarrollo del fenómeno pirático en la Anatolia meridional» *PYRENAE*, núm. 43, vol. 2, 2012, pp. 25-52. Disponible en <http://www.raco.cat/index.php/Pyrenae/article/viewFile/260717/347901> [Última visita: 10/2/2016].

ARRIOLA, J.; BONILLA SAUS, J. y CAMPO, M., «Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno», *Facultad de Administración y Ciencias Sociales Universidad ORT Uruguay*, 2010, pp. 1-46; disponible en <http://www.ort.edu.uy/facs/pdf/documentodeinvestigacion59.pdf> [Última visita: 10/2/2016].

ASKINS, Stephen, «Nigerian Piracy – Have we reached a tipping point? », 21 de enero de 2020; disponible en <https://tathamlaw.com/knowledge/nigerian-piracy-have-we-reached-a-tipping-point-2/> [Última visita 30/12/20].

BANGS, C., «Dutch Theology, Trade, and War: 1590-1610», *Church History*, Vol. 39, No. 4, Dec., 1970, pp. 470-482.

BHATT, Pooj. «IUU Fishing as a National Security Threat: Revisiting India's Domestic Framework and Compliance with International Regimes», *International Law Studies Series, US Naval War College*, 96, 2020, pp. 442-463.

BAILEY, Christopher E. «Piracy Prosecution in Kenyan Courts», *Arizona Journal of International and Comparative Law*, vol. 37, no. 1, 2020, p. 1-28.

BELLO LEÓN, J.M., «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los reyes Católicos», disponible en dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/58329.pdf [Última visita: 10/2/2016].

BENADAVA, S., *Derecho Internacional Público*, Santiago de Chile, Cuarta Ed., s.a.

BENTON, L., «Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism», *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 47, Issue 04, October 2005, pp. 700-724.

BLUE, A.D., «Piracy on the China coast», pp. 69-85; disponible en <http://www.funnell.org/wp-content/downloads/Piracy-on-the-China-Coast.pdf> [última visita: 4/1/2017].

BJORK, D., «Piracy in the Baltic, 1375-1398», *Speculum*, Vol. 18, No. 1, 1943, pp.39-68.

BURGESS, Douglas R. Jr., «Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law», *University of Miami International & Comparative Law Review*, Vol. 13, Issue 2, Spring 2006, pp. 293-342.

BUGNION, F., «El derecho de Ginebra y el derecho de La Haya», *Revista Internacional de la Cruz Roja*, 31 de diciembre de 2001; disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdqeh.htm> [Última visita: 4/1/2017].

CAMPBELL, Gordon «International Relations: a British Perspective», <http://usconsulate-istanbul.org.tr/reppub/muintrel/gordonc.html> [Última visita 4/7/2014].

CANNIZZARO, E., «Pouvoirs Discretionnaires des Etats et Proportionnalité dans le Droit de La Mer»; disponible en http://www.unimc.it/web_9900/prov_dip/internaz/doc/pouvoirs.pdf [Última visita: 10/12/2017].

CHARPENTIER, Jean, «Article 2 paragraphe 3» en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Vol. I (3 ed.) Paris, 2005.

CHEHTMAN, A., *Fundamentación filosófica de la justicia penal extraterritorial*, Marcial Pons, Barcelona, 2013.

CHEN, L., «Universalism and Equal Sovereignty as Contested Myths of International Law in the Sino-Western Encounter», *Journal of the History of International Law*, Vol. 13, 2011, pp. 75-116.

CHENG GUAN, Ang, *Singapore, ASEAN and the Cambodian Conflict 1978-1991*, NUS Press, 10 sept. 2013; disponible en https://books.google.es/books?id=g_OvBgAAQBAJ&pg=PA23&lpg=PA23&dq=Security+Council+resolutions+vietnamese+refugees&source=bl&ots=bUAgZXpiqL&sig=1mVqdRamxiTtWBoSVK-hvtldvKM&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjZ07mimdDUAhVHvhQKHV-9BOgQ6AEIVzAH#v=onepage&q=Security%20Council%20resolutions%20vietnamese%20refugees&f=false [Última visita: 4/1/2017].

CHERIF BASSIOUNI, M., «Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice», en CHERIF BASSIOUNI, M., (ed.) *International Criminal Law*, Vol. II Multilateral and bilateral enforcement mechanisms, Third Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008. Disponible en http://books.google.de/books?id=8puncZgnATAC&pg=PA169&lpg=PA169&dq=pirateria+y+ius+cogens&source=bl&ots=XgyXanonKR&sig=zAYIksOfFqihxoO0dLbN5bBLo7Y&hl=es&sa=X&ei=VGQ-VJaiG-fMyAOr8oHYDw&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false [Última visita: 10/4/2014].

CHOWDHURY, A. y DUVALL, R., «Sovereignty and sovereign power», *International Theory*, Volume 6, Issue 02, July 2014, pp. 191 – 223.

CLULOW, A., «The Pirate and the Warlord», *Journal of Early Modern History*, Volume 16, Issue 6, pp. 523-542.

COLEMAN, D., «Of Corsairs, Converts and Renegades: Forms and Functions of Coastal Raiding on Both Sides of the Far Western Mediterranean, 1490-1540», *Medieval Encounters*, Vol. 19, Issue 1-2, 2013, pp. 167-192.

COLLINS, Victoria, «A Lust for Treasure and a Love of Gold...or Desperation? Global Facilitation of Piracy, Neoliberal Policies and the Control of the Somali Pirate», *Critical Criminology*, Vol. 22, Issue 3, 2014, pp. 433-450.

CRAWFORD, M., «Republican Denarii in Romania: The Suppression of Piracy and the Slave-Trade» *The Journal of Roman Studies*, Vol. 67, 1977, pp. 117-124.

CRUZ, H., «Antecedentes Histórico-Jurídicos del actual Derecho del Mar»; disponible en <http://www.universidadabierta.mx> [Última visita: 4/1/2015].

DAVIS, H.W.C., *Medieval Europe*, Project Gutenberg, eBook, 2002; disponible en <http://www.gutenberg.org/cache/epub/6369/pg6369.html> [Última visita: 3/2/2016].

DE LAS CARRERAS, A., «El Derecho del Mar en tiempos de Paz», disponible en <http://www.eldial.com/home/prudentia/pru56/08.asp#> [Última visita: 5/11/2016].

DE SILVA, B., «Piracy off the Mullaitivu Coast: Is there a Role for India? – Part II», *The Island: online edition*; disponible en <http://www.island.lk/2007/01/31/midweek1.html> [Última visita: 5/11/2016].

DE SOUZA, P., *Piracy in the ancient world: from Minos to Mohammed*, University College London, Doctoral thesis, 1992.

DE SOUZA, P., *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

DE SOUZA, P., «Romans and Pirates in a Late Hellenistic Oracle from Pamphylia», *The Classical Quarterly*, New Series, Vol. 47, No. 2, 1997, pp. 477-481.

DE WET, Erika, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council*, HART Publishing, Portland, 2004.

DO, Q., MA, L. y RUIZ, C. «Pirates of Somalia. Crime and deterrence on the High Seas» *World Bank, Policy Research Working Paper 7757*, July 2016; disponible en <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7757> [Última visita: 10/12/2017].

DUA, Jatin y MENKHAUS, Ken «The Context of Contemporary Piracy. The case of Somalia» *Journal of International Criminal Justice*, 10, 2012, pp.749 -766. [Última visita: 10/12/2017].

DUBNER, B.H., «Human Rights and Environmental Disaster - Two Problems That Defy the Norms of the International Law of Sea Piracy», *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Vol. 23, 1997, pp. 1-66.

DUBNER, B.H., «On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof», *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 42, No. 1, January, 2011, pp. 71-100.

EKLÖF, Stefan, *Pirates in Paradise*, Nias Press, Malasia, 2006.

ELMI, Afyare y AFFI, Ladan, «Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia (1)», *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 de noviembre de 2014; disponible en <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2014/11/2014112010310522448.html> [Última visita 20/01/2019].

EVANS, M., «Law of the sea», en EVANS, M., (ed.) *International Law*, Oxford University Press, Third Ed., New York, 2010.

FELLMETH, A., y HORWITZ, M., «Guide to Latin in International Law», Oxford University Press, (online version 2011) <https://global.oup.com/academic/product/guide-to-latin-in-international-law-9780195369380?cc=es&lang=en&> [Última visita 23/4/2014].

FERRER MALLOL, M., «Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media», disponible en http://digital.csic.es/bitstream/10261/23799/1/Ferrer_Curso_y_pirater%C3%ADa.pdf [Última visita: 10/12/2017].

FINLAY, R., «The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery», *Terrae Incognitae*, Vol. 23, 1991, pp. 1-12.

FINK, Martin, *Maritime Interception and the Law of Naval Operations*, ASSER PRESS, 2018 (ebook).

FROHOCK, R., «Exquemelin's Buccaneers: Violence, Authority, and the Word in Early Caribbean History» *Eighteenth-Century Life*, Volume 34, Number 1, Winter 2010, pp. 56-72.

FUCHS, B., «Faithless Empires: Pirates, Renegades, and the English Nation», *ELH*, Vol. 67, No. 1, 2000, pp. 45-69.

FURET, M., «Article 43»; en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Vol. I (3 ed.) Paris, 2005.

GABALDÓN GARCÍA, J. y RUIZ SOROA, J., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Segunda Edición, Madrid, 2000.

GABBERT, J., «Piracy in the Early Hellenistic Period: A Career Open to Talents», *Greece & Rome*, Second Series, Vol. 33, No. 2, 1986, pp. 156-163.

GALANI, Sofia «Terrorist Hostage-taking and Human Rights: Protecting Victims of Terrorism under the European Convention on Human Rights», *Human Rights Law Review*, Volume 19, Issue 1, February 2019, Pages 149–171.

GALDÓN DOMENECH, Domingo, «El embargo y el bloqueo desde una perspectiva aérea» en Ministerio de Defensa, *El embargo y el bloqueo como formas de actuación de la comunidad internacional en los conflictos*, Cuadernos de Estrategia, Madrid 1993.

GALL, J. y GALL, F., *El Filibusterismo*, Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1957.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F., «Estrategia Política y Supervivencia: Consideraciones para una valoración histórica del fenómeno etolio en el siglo III a. de C.» *Polis*, Vol. 1, pp. 63-80, 1988; disponible en <http://dspace.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/5488/Estrategia%20Pol%C3%ADtica%20y%20Supervivencia.pdf?sequence=1> [Última visita: 10/12/2017].

GONZÁLEZ ARCE, José Damián, «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón (siglos XIII-XV)», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, H.a Medieval, t. 21, 2008, págs. 285-310.

GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., «La evolución del Derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el Mediterráneo», *Revista Electrónica de Estudios*

Internacionales, Número 14, 2007, pp. 1-60; disponible en <http://www.reei.org/index.php/revista/num14/articulos/evolucion-derecho-mar-desde-punto-vista-mar-semicerrado-como-mediterraneo> [Última visita: 6/7/2014].

GRENNES, T., «A Thousand Years of Trade History», *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, Vol. 43, Number 4, October-December 2010, pp. 159-163.

GUILFOYLE, Douglas, «Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas», *Japanese Yearbook of International Law*, 53, 2010, pp. 149-177.

HALL, K., «Local and international trade and traders in the straits of Melaka region: 600-1500», *JESHO*, Vol. 621, 2004, p. 213-260.

HART, M., «Cities and State making in the Dutch Republic, 1580-1680», *Theory and Society*, Vol. 18, No. 5, Special Issue on Cities and States in Europe, 1000-1800, Sep., 1989, pp. 663-687.

HARVARD UNIVERSITY (Research Draft Convention in International Law), «Part IV- Piracy», *The American Journal of International Law*, Vol. 26, No. 1, Supplement: Research in International Law, 1932, pp. 739-885.

HELMAN, Christopher «The Profits Of Piracy» *Forbes*, 15 de abril de 2010, disponible en <https://www.forbes.com/2010/04/15/pirates-somalia-shipping-insurance-business-logistics-piracy.html> [Última visita 30/8/2018].

HINOJOSA MONTALVO, J., «Judíos extranjeros en el reino de Valencia durante la Baja Edad Media», *Sefarad*, Vol. 70:1, enero-junio 2010, pp. 69-115.

HO, D.D., «The Empire's Scorched Shore: Coastal China, 1633-1683», *Journal of Early Modern History*, Vol. 17, 2013, pp. 53-74.

HUGGINS, Jon y KANE-HARNETT, Liza «Somali piracy, are we at the end of the game? » *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, 2013, pp. 355-374.

JOYNER, C., «The international ocean regime at the new millennium: a survey of the contemporary legal order», *Ocean & Coastal Management*, Vol. 43, 2000, 163-203.

KAN, A., «Commission v. Netherlands, Case C-299/02», *The American Journal of International Law*, Vol. 99, No. 4, Oct., 2005, pp. 867-873.

KAPLAN, M. y KATZENBACH, N., *Fundamentos Políticos del Derecho Internacional*, Limusa-Wiley, México, 1965.

KAUTILYA, *Arthashastra*, s.a., 613; disponible en https://archive.org/details/Arthasastra_English_Translation [Última visita: 10/1/2018].

KAVITZ, Derek y O'MOLLOY, Colm «The murky world of hostage negotiations: is the price ever right? » *The Guardian*, 25 de agosto de 2014; disponible en <https://www.theguardian.com/world/2014/aug/25/murky-world-hostage-negotiations-price-ever-right-insurance> [Última visita: 10/1/2018].

KEATH, Lee and AL-HAJ, Ahmed «150 migrants thrown in shark-infested waters», *WELT*, 11 de octubre de 2008, disponible en <https://www.welt.de/english-news/article2562661/150-migrants-thrown-in-shark-infested-waters.html> [Última visita: 10/1/2018].

KEMPE, M., «Beyond the Law. The Image of Piracy in the Legal Writings of Hugo Grotius», *Grotiana*, Vol. 26–28, 2005–2007, pp. 379–395.

KEMPE, M., «'Even in the remotest corners of the world': globalized piracy and international law, 1500–1900», *Journal of Global History*, Vol. 5, Issue 03, Nov. 2010, pp. 353–372.

KOROVIN, Y.A., et al, *Derecho Internacional Público*, Grijalbo, México, 1963.

KOWALESKI, M., «'Alien' Encounters in the Maritime World of Medieval England», *Medieval Encounters*, Vol. 13, 2007, pp. 96-121.

KRASKA «Freakonomics of Maritime Piracy» *Brown Journal of World Affairs*, Vol. 16, Issue 2, Spring/Summer, 2010, pp. 109-120.

KURRILD-KLITGAARD, P., y TINGGAARD SVENDSEN, G., «Rational bandits: Plunder, public goods, and the Vikings», *Public Choice*, Vol. 117, No. 3/4, Essays in Memory of Mancur Olson, 2003, pp. 255-272.

LACHS, Manfred, «Article 1 paragraphe 1», pp. 327-333; en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (directores), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Paris, 2005, Vol. I (3 edición).

Libro del Consulado del Mar, edición y traducción del original en catalán por Antonio de Campany, Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965.

LENNOX-GENTLE, Thaine, «Piracy, Sea Robbery, and Terrorism: Enforcing Laws to Deter Ransom Payments and Hijacking», *Transportation Law Journal*, Vol. 37, Issue 3, 2010, pp. 199-218.

LÓPEZ-JACOISTE DÍAZ, M^a Eugenia, *Actualidad del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*, Thomson Civitas, Madrid, 2003.

LOWE, V., y STAKER, C., «Jurisdiction», en EVANS, M., (ed.) *International Law*, Oxford University Press, Third Ed., New York, 2010.

LUBIN, Gus «'It made me cry. I don't cry easily': Inside the mission to free 26 hostages after 5 years in Somalia» *Business Insider*, 26 de octubre de 2016, disponible en <http://www.businessinsider.com/26-hostages-freed-in-somalia-2016-10> [Última visita: 10/1/2018].

LUKASZUK, L., «Combating maritime piracy within the asia and pacific region: Selected issues from an international law perspective», *Polish Review of International and European Law*, 1(3-4), 2012, 141-170-172.

Mahawamsa, la gran crónica de Ceylon, Disponible en <http://what-buddha-said.net/library/pdfs/mahavamsa.geiger.pdf> [Última visita 3/4/2019].

McCABE, Robert, «The Development of Modern Counter-piracy Initiatives in Southeast Asia: Vietnamese Boat Refugees and Alternative Incidents 1979-1997», *International Journal of Naval History*, January 2015, disponible en <https://www.ijnhonline.org/the-development-of-modern-counter-piracy-initiatives-in-southeast-asia-vietnamese-boat-refugees-and-alternative-incident-1979-1997/> [Última visita: 10/1/2018].

MACCARTHY, D., *An Economic History of Organized Crime: A National and Transnational Approach*, Routledge Studies in Crime and Economics, New York, 2011; disponible en http://books.google.de/books?id=s2KrAgAAQBAJ&pg=PA203&lpg=PA203&dq=historical+roots+somali+piracy&source=bl&ots=3DalmmJ5Ob&sig=Izd1K-A_c8sZ1cxuD_lbspjVVRE&hl=es&sa=X&ei=dcbxU_usIOrP4QSc9oGQBg&ved=0CGkQ6AEwBw#v=onepage&q=historical%20roots%20somali%20piracy&f=false [Última visita: 10/1/2018].

MCLAUGHLIN, Rob. «Reinforcing the Law of the Sea Convention of 1982 through Clarification and Implementation», *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 25, no. 1, 2020, pp. 130-163.

MACKAY, J., «Pirate Nations: Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China», *Social Science History*, Volume 37, Number 4, winter 2013, pp. 551-573.

MARGARITI, R.X., «Mercantile Networks, Port Cities, and “Pirate” States: Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade before the Sixteenth Century», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Volume 51, Issue 4, 2008, pp. 543 – 577.

Maritime Jurisdiction [notes] «International Law Situations with Solutions and Notes», *International Law Studies Series US Naval War College*, Vol. 7, 1928, pp. 1-39.

MIK, Cezary «The Role of Regional State Integration Organizations in Combating Piracy between Africa and Asia», *Polish Review of International and European Law*, Vol. 2, no. 1, 2013, p. 69-139-140.

MOLINA MOLINA, A., «Los viajes por mar en la Edad Media», *Cuadernos de Turismo*, Nro.5, 2000, pp. 113-122.

MUNTARBHORN, Vitit, «Asylum-Seekers at Sea and Piracy in the Gulf of Thailand», *Revue Belge de Droit International / Belgian Review of International Law*, Vol. 16, Issue 2, 1981-1982, pp. 482-508.

MURPHY, M. N., «The Barbary Pirates», *Mediterranean Quarterly*, Volume 24, No.4, 2013, pp. 19-42.

MUSILI WAMBUA, P. «The jurisdictional challenges to the prosecution of piracy cases in Kenya: mixed fortunes for a perfect model in the global war against piracy» *WMU Journal of Maritime Affairs*, Volume 11, April 2012 Issue 1, pp 95-113.

MUTGÉ I VIVES, J., «Alguns camins per a apaivagar els conflictes per incidents de pirateria en el Mediterrani Occidental», *Anuario Estudios Medievales* (AEM), Vol. 38, No. 2, 2008, pp. 901-919.

NADELMANN, E., «Global Prohibition Regimes: The Evolution of Norms in International Society», *International Organization*, Vol. 44, No. 4, 1990, pp. 479-526.

NIJMAN, J. y VAN NIFTERIK, G., «Introduction: Mare Liberum Revisited (1609-2009)» *Grotiana*, Vol. 30, 2009, pp. 3-19.

NOVOSSELOFF, Alexandra, *Le Conseil de sécurité des Nations Unies et la maîtrise de la force armée*, Bruylant, Bruxelles, 2003.

OKERE, O., «Technique of International Maritime Legislation», *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 30, Issue 3, 1981, pp. 513-536.

ORMEROD, H.A., *Piracy in the Ancient World, an essay on Mediterranean history*, Liverpool University Press, (1ª Ed. 1924), Liverpool, reedición de 1978.

OUDE ELFERINK, A., «Governance Principles for Areas beyond National Jurisdiction», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 27, 2012, pp. 205–259.

PADRÓN, R., «A Sea of Denial: The Early Modern Spanish Invention of the Pacific Rim», *Hispanic Review*, Volume 77, Number 1, winter 2009, pp. 1-27.

PANIZZA, D., «The ‘Freedom of the Sea’ and the ‘Modern Cosmopolis’ in Alberico Gentili’s *De Iure Belli*», *Grotiana*, Vol. 30, 2009, pp. 88–106.

PAPASTAVRIDIS, «EUNAVFOR Operation Atlanta off Somalia: The EU in Uncharted Legal Waters» *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 64, no. 3, 2015, p. 533-568.

PAPASTAVRIDIS, E., «The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited», *Leiden Journal of International Law*, Vol. 24, Issue 01, March 2011, pp 45-69.

PARRY, G., «John Dee and the Elizabethan British Empire in Its European Context», *The Historical Journal*, Vol. 49, No. 3, 2006, pp. 643-675.

PATINKIN, Jason «Somalia’s Pirates Are Back in Business» *Foreign Policy*, 9 de abril de 2017; disponible en <http://foreignpolicy.com/2017/04/09/somalias-pirates-are-back-in-business/> [Última visita: 10/1/2018].

PEARCE HIGGINS, A., *The Hague peace conferences and other international conferences concerning the laws and usages of war*, Cambridge University Press, 1909; disponible en http://lf-oll.s3.amazonaws.com/titles/1053/0466_Bk.pdf [Última visita: 10/1/2018].

PELLEGRINO, F., «Historical and Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping», *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43, No. 3, 2012, pp. 429-446.

PÉREZ PRAT, Luis, *Cooperación Política y Comunidades Europeas en la aplicación de Sanciones económicas internacionales*, ediciones Universidad Autónoma de Madrid, 1991.

PEREZ-SOSTOA, D., «Prisioneros de los piratas: Política y propaganda en la captura de Julio César y Clodio», *Veleia*, 28, 2011, pp. 69-81; disponible en <http://www.ehu.es/ojs/index.php/Veleia/article/view/6295>[Última visita: 20/11/2015].

PHILLIPS, Roger L., «Pirate Accessory Liability: Developing a Modern Legal Regime Governing Incitement and Intentional Facilitation of Maritime Piracy», *Florida Journal of International Law*, Vol. 25, Issue 2, August 2013, pp. 271-310.

PICARD, C., «*Ba riyūn*, émirs et califes: l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale (VIII^e-X^esiècle) », *Medieval Encounters*, Vol. 13, Issue 3, 2007, pp. 413-451.

PLAZA TORRES JF.1, NAVARRO SUAY R.2a, GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA R.3, TAMBURRI BARIAIN R.4a, LÓPEZ SOBERÓN E., «Aspectos médicos y legales de la atención a piratas. La experiencia española en la operación “ATALANTA”», *Sanidad mil.* 72 (4), 2016, 279-284.

PUGH, M., «Drowning not Waving: Boat People and Humanitarianism at Sea», *Journal of Refugee Studies*, Vol. 17, No. I, 2004, pp. 50-69.

PULUNGAN, Rheny Wahyuni, «Enhancing Maritime Security in the Malacca Strait: Cooperation against Piracy and Maritime Terrorism», *Indonesian Journal of International Law*, Vol. 7, Issue 2, January 2010, pp. 300-337.

RAMÍREZ BULLA, G., «El ejercicio de la soberanía territorial de acuerdo con los tratados y principios del derecho internacional: El caso colombiano», *Derecho del Estado*, Vol. 21, 2008, pp. 121-143.

RAYFUSE, R. y WARNER, R., «Securing a Sustainable Future for the Oceans Beyond National Jurisdiction: The Legal Basis for an Integrated Cross-Sectorial Regime for High Seas Governance for the 21st Century», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 23, 2008, pp. 399-421.

REMIRO BROTONS, Antonio, *Derecho Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.

REULAND, R., «The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention », *Virginia Journal of International Law*, Vol. 33, 1992-1993, pp. 557-590.

REYERSON, K., «Christian, Muslim, and Jewish Mariners in the Port of Rhodes, 1453-1480» *Medieval Encounters*, Vol. 13, No. 1, 2007, pp. 158-173.

RINEHARD, Britta «Clan Structure in Somalia» *Civil Military Fusión Center*, agosto de 2011, pp.2-9; disponible en http://unhcr.org.ua/attachments/article/660/CFC_Anti-Piracy_Report_Clans_in_Somalia_Aug_2011.pdf [Última visita: 9/10/2018].

RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J., «La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional», *Real Instituto Elcano, Área: Seguridad y Defensa*, 2009, pp. 1-7. Disponible en http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/805edb004f0196d69bd4ff3170baead1/ARI73-2009_Rodriguez-Villasante_pirateria_Codigo_Penal_Corte_Penal_Internacional.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=805edb004f0196d69bd4ff3170baead1 [Última visita: 9/10/2018].

RONNBACK, K., «The speed of ships and shipping productivity in the age of sail», *European Review of Economic History*, Vol. 16, N. 4, 2012, pp. 469-489.

ROUSSEAU, C., *Derecho Internacional Público*, Ariel, Tercera Edición, Barcelona, 1966.

ROSENBERG, David, and CHUNG, Christopher «Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities», *Ocean Development and International Law*, vol. 39, no. 1, 2008, p. 51-68.

SALETTORE, R.N., *Indian Pirates: From the Earliest Times to the Present Day*, Naurang Rai, New Delhi, 1978. Disponible en: http://books.google.de/books?id=1PVMMoChwY4C&pg=PA33&lpg=PA33&dq=Ariya+Cakravarti+piracy&source=bl&ots=A9Pny4jxAt&sig=kMFiyUQgLN59hH_CgFuZfTCWc78&hl=es&sa=X&ei=xxHyU8TuBoiL4gTC3oDQCQ&ved=0CEEQ6AEwBA#v=onepage&q=Ariya%20Cakravarti%20piracy&f=false [Última visita: 9/10/2018].

SÁNCHEZ BELLA, I., «Las Bulas de 1493 en el Derecho Indiano», pp. 371-388; disponible en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/hisder/cont/5/est/est14.pdf> [Última visita: 9/10/2018].

SCAMMELL, G.V., «European Exiles, Renegades and Outlaws and the Maritime Economy of Asia c.1500-1750», *Modern Asian Studies*, Vol. 26, No. 4, Oct., 1992, pp. 641-661.

SCHRIJVER, Nico, «Article 2, paragraphe 4» pp. 437-467, en COT, Jean-Pierre, y PELLET, Alain (dir.), *La Charte des Nations Unies, Commentaire article par article*, Ed. Economica, Vol. I (3 ed.) Paris, 2005.

SHORTLAND, Anja, «Governing kidnap for ransom: Lloyd's as a "private regime"» *Wiley Governance* (30), 2017, pp. 283-299.

SHORTLAND, Anja, «Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy» *Brunel University*, pp. 2-28, enero de 2012: https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0112pp_shortland.pdf [Última visita: 9/10/2018].

SIMON, J-M., «Jurisdicción Universal La Perspectiva del Derecho Internacional Público», pp. 1-38, disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=82673> [Última visita: 30/12/2020].

SOONS, A., «Law Enforcement in the Ocean – An Overview», *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 3, No.1, 2004, pp. 3–16.

SPRINGER, Ethel, «Canal-boat children», *Monthly Labor Review*, Vol. 16, número 2, Washington, febrero de 1923, pp. 1-23.

STADMULLER, G., *Historia del Derecho Internacional Público*, Aguilar, Madrid, 1961.

STEINBERG, P., «Insularity, Sovereignty and Statehood: The Representation of Islands on Portolan Charts and the Construction of the Territorial State», *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, Vol. 87, No. 4, Special Issue: Islands: Objects of Representation, 2005, pp. 253-265.

STEINBERG, P., «Lines of Division, Lines of Connection: Stewardship in the World Ocean», *Geographical Review*, Vol. 89, No. 2, Oceans Connect (Apr., 1999), pp. 254-264.

SUBRAHMANYAM, S., «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, Vol. 112, No. 5, Dec., 2007, pp. 1359-1385.

SUBRAHMANYAM, S., «Of Imarat and Tijarat: Asian Merchants and State Power in the Western Indian Ocean, 1400 to 1750», *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 37, No. 4, Oct., 1995, pp. 750-780.

SUTHERLAND, H., «The Sulu Zone Revisited», *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 35, Issue 01, February 2004, pp 133 – 157.

TAGLIACOZZO, E., «A necklace of fins: Marine goods trading in maritime Southeast Asia» *International journal of Asian studies*, Vol. 1, pp. 2004, 23-48.

TAI, E., «Piracy and law in medieval Genoa: the *consilia* of Bartolomeo Bosco» *Medieval Encounters*, Volume 9, Issue 2-3, 2003, pp: 256 –282.

TAKEI, Y., «International Legal Responses to the Flag State in Breach of its Duties: Possibilities for Other States to Take Action against the Flag State», *Nordic Journal of International Law*, Vol. 82, 2013, pp. 283–315.

THOMSON, J., «State Sovereignty in International Relations: Bridging the Gap between Theory and Empirical Research», *International Studies Quarterly*, Vol. 39, No. 2, Jun., 1995, pp. 213-233.

THUO GATHII, James, «Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law», *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, 2010, *Albany Law School Research Paper No. 39*, pp. 100-140; disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1360981 [Última visita: 9/10/2018].

TREVES, Tullio, «Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia», *The European Journal of International Law*, Vol. 20 no. 2, EJIL 2009, pp. 399 – 414.

TREVES, T., «The fight against piracy and the Law of the Sea», *The Italian Yearbook of International Law*, Vol. 22, Issue I, 2013, pp. 23-38.

TRÖSTER, M., «Roman Hegemony and Non-State Violence: A Fresh Look at Pompey's Campaign against the Pirates», *Greece and Rome*, Volume 56, Issue 01, April 2009, pp 14-33.

TWYMAN-GHOSHAL, A., y PIERCE, G., «The Changing Nature of Contemporary Maritime Piracy», *The British Journal of Criminology*, Vol. 54, 2014, pp. 652-672.

URGELL, Jordi «Guerra y paz en el sudeste asiático», *Papeles*, número 97, 2007; disponible en <http://escolapau.uab.es/img/programas/alerta/articulos/07articulo056.pdf> [Última visita: 10/7/2016].

VAN EIJNATTEN, J., «War, Piracy and Religion: Godfried Udemans' Spiritual Helm (1638) », *Grotiana*, Vol. 26–28, 2005–2007, pp. 192–214.

VERDROSS, A., *Derecho Internacional Público*, Aguilar, Quinta Edición, Madrid, 1967.

VON VERSCHUER, C., «Ashikaga Yoshimitsu's Foreign Policy 1398 to 1408 A.D.: A Translation from "Zenrin Kokuhōki," the Cambridge Manuscript», *Monumenta Nipponica*, Vol. 62, No. 3, 2007, pp. 261-297.

WADE, G., «An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE», *Journal of Southeast Asian Studies*, Volume 40, Issue 02, June 2009, pp 221 – 265.

WATTAD, Mohammed Saif-Alden. «From Rome to Nuremberg with Romanticism: On Terrorism» *Houston Journal of International Law* 38.3, 2016, pp. 689-714.

WHITMAN, S., WILLIAMSON, H., SLOAN, M., & FANNING, L., «Children and Youth in Marine Piracy: Causes, Consequences and the Way Forward», Dalhousie Marine Piracy Project, diciembre 2012, disponible en <http://www.childsoldiers.org/publications> [Última visita 7/6/2020].

WILLIAMS, Paul y PRESSLY, Lowry «Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution», *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 46, Issue 1 & 2, Fall 2013, pp. 177-216.

WINK, A., «From the Mediterranean to the Indian Ocean: Medieval History in Geographic Perspective», *Society for Comparative Study of Society and History*, Vol. 10, 2002, pp. 416-445.

WUBS MROZEWICZ, J., «The Close 'Other': Medieval and Modern Perspectives on Hollanders and the Hanse», *German History*, Vol. 31, No. 4, 2013, pp. 453–472.

XHELILAJ, E., y KRISAFI, K., «International implications concerning the legal regime of ship registration», *Pomorstvo Scientific Journal of Maritime Research*, Vol. 27/1, 2013, pp. 213-223.

YASUNORI, A., «The formation of a japanocentric world order», *International Journal of Asian Studies*, Vol., 2, 2005, pp. 185–216.

YIKONA, Stuart «The Piracy Money Cycle: ‘Trickle-Round Economics’» *World Bank*, 30 de octubre de 2013, disponible en <http://blogs.worldbank.org/psd/piracy-money-cycle-trickle-round-economics> [Última visita 30/8/2019].

YOUNG, A., *Roots of contemporary maritime “piracy” in Southeast Asia*, University of Hawaii, Master of Arts thesis, Asian studies, 2004.

YOUNG, A., «Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia», pp. 1-33; en *Piracy in Southeast Asia: status, issues and responses*, Ed. JOHNSON, D. y VALENCIA, M., Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005.

YOUNG, A., y VALENCIA, M., «Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility» *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, Volume 25, Number 2, August 2003, pp. 269-283.

ZWALVE, W.J., «The Introduction to the Jurisprudence of Holland and the Doctrine of the Free Seas», *Grotiana*, Vol. 30, 2009, pp. 49–64.

B) Instrumentos internacionales

Acuerdo Regional de Cooperación para Combatir la Piratería y el Robo Armado contra Buques en Asia, 2006.

Agreement for the Facilitation of Search for Ships in Distress and Rescue of Survivors of Ship Accidents; Kuala Lumpur, 15 de mayo de 1975; disponible en https://asean.org/?static_post=agreement-for-the-facilitation-of-search-of-ships-in-distress-and-rescue-of-survivors-of-ship-accidents-kuala-lumpur-15-may-1975 (Actualmente no se encuentra en vigor debido a la adopción del convenio SAR que rige la materia). [Última visita 20/6/2017].

Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén; suscrito el 29 de enero de 2009 (Código de Djibouti). Enmienda de Jeddah al Código de conducta de Djibouti, 2017.

Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and illicit Maritime Activity in West and Central Africa, 25 June 2013, Yaoundé.

Convención Internacional contra la Toma de Rehenes, 17 de diciembre de 1979, A/RES/34/146.

Convención contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes, 10 de diciembre de 1984; en vigor: 26 de junio de 1987.

Convención de Ginebra sobre Alta Mar, 29 de abril de 1958.

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 10 de diciembre de 1982.

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), 10 de marzo de 1988.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006, enmendado 2018), OIT.

Declaración Universal de los Derechos Humanos, 10 de diciembre de 1948. A/RES/217(III).

Declaración de Luarca (España) sobre el Derecho Humano a la Paz, adoptada el 30 de octubre de 2006.

Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, 12 de junio de 1994.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 16 de diciembre de 1966; en vigor: 23 de marzo de 1976.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, adoptado el 16 de diciembre de 1966, en vigor: 3 de enero de 1976.

C) Tribunales internacionales

CIJ, «caso del Canal de Corfú» *Inglaterra v. Albania*, fallo del 9 de abril de 1949.

CIJ, «caso de las Pesquerías del Mar del Norte », *Inglaterra v. Noruega*, del 18 de diciembre de 1951.

CIJ, «caso Diferendo relativo a los derechos de navegación y derechos conexos», *Costa Rica v. Nicaragua*, fallo del 13 de julio de 2009.

ICJ, «Nottebohm case», *Liechtenstein v. Guatemala*, fallo del 6 de abril de 1955.

ICJ, «Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia), *Judgment*, 17 de diciembre de 2002; disponible en <https://www.icj-cij.org/en/case/102/judgment> [Última visita: 20/2/2016].

ICJ, «Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge» (Malaysia/Singapore), *Judgment*, I.C.J. Reports 2008; disponible en <http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14492.pdf> [Última visita: 20/2/2016].

ICJ, Advisory opinion «Legal consequences of the construction of a wall in the occupied Palestinian territory» 4 of July 2004.

ITLOS, «The M/V "SAIGA" (No. 2) Case», *Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, *Judgment* of 1 July 1999; disponible en http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf [Última visita: 20/2/2016].

ITLOS «Land Reclamation in and around the Straits of Johor» *Malaysia v. Singapore*, Order of 10 September 2003, Reports 2003; disponible en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_12/12_order_100903_en.pdf [Última visita: 20/2/2016].

Permanent Court of Arbitration, «The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)», *Case N° 2013-19*, Award of 12 July 2016. Disponible en <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086> [Última visita: 20/2/2016].

Permanent Court of International Justice, Advisory Committee of Jurist, Proceedings of the Committee, June 16th- July 24th, 1920. Serie D, The Hague, pp. 1-779. Disponible en http://www.icj-cij.org/pcij/serie_D/D_proceedings_of_committee_annexes_16june_24july_1920.pdf [Última visita: 20/2/2016].

TEDH, *Rigopoulos c España*, 12 de enero de 1999

TEDH, *Medvedyev y Otros c Francia, GC*, 29 de marzo de 2010.

TEDH, *Hassan y Otros c. Francia*, 4 de diciembre de 2014 (Definitivo 4 de marzo de 2015).

D) Resoluciones De la ONU

A/RES/2734(XXV), «Declaración sobre el fortalecimiento de la seguridad internacional», 16 de diciembre de 1970.

A/32/12/Add.1, «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees» *Supplement* No.12^a, 31 de octubre de 1977; disponible en <http://www.unhcr.org/excom/unhcrannual/3ae68c304/addendum-report-united-nations-high-commissioner-refugees.html> [Última visita: 4/1/2017].

A/35/12/Add.1, «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees», *Thirty-fifth Session, Supplement* No.12^a, 16 de octubre de 1980.

A/RES/25/2625, «Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Co-operation among States in accordance with the Charter of the United Nations», 24 October, 1970 (XXV).

A/RES/43/173, «Conjunto de Principios para la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión», 9 de diciembre de 1988.

A/RES/55/2, «Declaración del Milenio», 13 de septiembre de 2000.

A/RES/56/83, «Responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos», de 28 de enero de 2002.

A/62/659-S/2008/39, «Seguridad, paz y desarrollo: el papel de las Naciones Unidas en apoyo de la reforma del sector de la seguridad» *Informe del Secretario General*, 23 de enero de 2008.

A/RES/64/71, «Los océanos y el derecho del mar», 4 de diciembre 2009.

A/RES/62/163, « La promoción de la paz como requisito fundamental para el pleno disfrute de todos los derechos humanos por todas las personas», del 18 de diciembre de 2017.

S/RES/733, «La situación en Somalia», 23 de enero de 1992.

S/RES/751, «La situación en Somalia», 23 de enero de 1992.

S/RES/1373 «Sobre las amenazas a la paz y la seguridad internacionales creadas por actos de terrorismo.», 28 de septiembre de 2001.

S/RES/1814, «La situación en Somalia», 15 de mayo de 2008.

S/RES/1816, «La situación en Somalia», 2 de junio de 2008.

S/RES/1838, «La situación en Somalia», 7 de octubre de 2008.

S/RES/1844, «La situación en Somalia», 20 de noviembre de 2008.

S/RES/1846, «La situación en Somalia», 2 de diciembre de 2008.

S/RES/1851, «La situación en Somalia», 16 de diciembre de 2008.

S/RES/1863, «La situación en Somalia», 16 de enero de 2009.

S/RES/1897, «La situación en Somalia», 30 de noviembre de 2009.

S/RES/1929, «Sobre no Proliferación», 9 de junio de 2010.

S/RES/2018, «Paz y seguridad en África», 31 de octubre de 2011.

S/RES/2038, «Tribunal Internacional para el enjuiciamiento de los presuntos responsables de las violaciones graves del derecho internacional humanitario cometidas en el territorio de la ex-Yugoslavia desde 1991. Tribunal Penal Internacional para el enjuiciamiento de los presuntos responsables de genocidio y otras violaciones graves del derecho internacional humanitario cometidas en el territorio de Ruanda y de los ciudadanos ruandeses presuntamente responsables de genocidio y otras violaciones de esa naturaleza cometidas en el territorio de Estados vecinos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1994», 29 de febrero de 2012.

S/RES/2093, «La situación en Somalia», 6 de marzo 2013.

S/RES/2158, «La situación en Somalia», 29 de mayo de 2014.

S/RES/2383, «La situación en Somalia», 7 de noviembre de 2017

S/RES/2500, « La situación en Somalia », 4 de diciembre de 2019.

S/RES/2551, «La situación en Somalia», 12 de noviembre de 2020.

S/RES/2554, «Mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales», 4 de diciembre de 2020.

E) Organización Marítima Internacional OMI

Circular letter No. 3180, 17 de mayo de 2011; disponible en http://www.un.org/depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf [Última visita: 20/12/2020].

MSC.1/Circ.1339, 14 de septiembre 2011.

MSC.1/Circ.1408, 16 de septiembre de 2011.

MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 25 de mayo de 2012.

MSC.1/Circ.1406/Rev.2, 25 de mayo de 2012.

MSC.1/Circ.1443, 25 de mayo de 2012.

MSC.4/Circ.245, 30 de marzo 2017.

MSC.1/Circ.1601, 8 de diciembre de 2018.

Reporte anual 2008, MSC.4/Circ.133, 19 de marzo 2009.

Reporte anual 2009, MSC.4/Circ.152, 29 de marzo 2010.

Reporte anual 2010, MSC.4/Circ.169, 1 d abril 2011.

Reporte anual 2011, MSC.4/Circ.180, 1 de marzo 2012.

Reporte anual 2012, MSC.4/Circ.193, 2 de abril 2013.

Reporte anual 2013, MSC.4/Circ.208, 1 de marzo 2014.

Reporte anual 2014, MSC.4/Circ.219/Rev.1, 28 abril 2015.

Reporte anual 2015, MSC.4/Circ.232, 11 de abril 2016.

Reporte anual 2016, MSC.4/Circ.245, 30 de abril 2017.

Reporte anual 2017, MSC.4/Circ.258, 16 de abril 2018.

Reporte anual 2018, MSC.4/Circ.263, 1 de abril 2019.

Reporte anual 2019, MSC.4/Circ.264, 27 de abril 2020.

Resolución A.1026 (26), 2 de diciembre de 2009.

Resolución A.1025 (26), 2 de diciembre de 2009.

Resolución A.545 (13), 17 de noviembre de 1983.

Resolución A. 584 (14), 20 de noviembre de 1985.

Resolución A.683 (17), 6 de noviembre de 1991.

Resolución A.738 (18), 4 de noviembre de 1993.

Resolución A.900 (21), 4 de febrero del 2000.

Resolución 1002 (25), 29 de noviembre de 2007.

F) Reportes e informes de organismos internacionales

ACNUR, «Actualización sobre las operaciones de rescate en el Mediterráneo central», Ginebra, 30 de mayo de 2017; disponible en <http://acnur.es/noticias/notas-de-prensa/2845-actualizacion-sobre-las-operaciones-de-rescate-en-el-mediterraneo-central> [Última visita: 9/8/2019].

ACNUR, «La inseguridad en Yemen amenaza a los refugiados e inmigrantes que llegan al país» 7 de febrero de 2017, <http://www.acnur.es/noticias/notas-de-prensa/2739-la-inseguridad-en-yemen-amenaza-a-los-refugiados-e-inmigrantes-que-llegan-al-pais> [Última visita: 13/2/2018].

ASEAN, Joint Press Statement The Special ASEAN Foreign Ministers Meeting On Indochinese Refugees Bangkok, 13 January 1979 http://asean.org/?static_post=joint-press-statement-the-special-asean-foreign-ministers-meeting-on-indochinese-refugees-bangkok-13-january-1979 [Última visita: 9/8/2019].

ASEAN, Joint Communique Of The Twelfth ASEAN Ministerial Meeting Bali, 28-30 June 1979, http://asean.org/?static_post=joint-communique-of-the-twelfth-asean-ministerial-meeting-bali-28-30-june-1979 [Última visita: 9/8/2019].

ASEAN, Joint Communique Of The Twentieth ASEAN Ministerial Meeting Singapore, 15-16 June 1987 http://asean.org/?static_post=joint-communique-of-the-twentieth-asean-ministerial-meeting-singapore-15-16-june-1987 [Última visita: 9/8/2019].

ASEAN, Joint Press Statement ASEAN Foreign Ministers Meeting Bandar Seri Begawan, 21 January 1989 http://asean.org/?static_post=joint-press-statement-asean-foreign-ministers-meeting-bandar-seri-begawan-21-january-1989 [Última visita: 9/8/2019].

AU Commission, «2050 Africa's Integrated Maritime Strategy » 2012; disponible en www.au.int/maritime [Última visita: 20/10/2019].

CDI, A/CN.4/SER. A/1963/Add. L, «Anuario de la Comisión de Derecho Internacional», *Vol. II, Documentos del decimoquinto período de sesiones*, 1965, p. 60; disponible en [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(s\)/ILC_1963_v2_s.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(s)/ILC_1963_v2_s.pdf) [Última visita 23/7/2016].

CIDH, «Análisis de la Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en Materia de Integridad Personal y Privación de Libertad (Artículos 7 y 5 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos)», disponible en <http://www.corteidh.or.cr/tablas/26393.pdf> [Última visita 23/7/2015].

CIISE, «Informe de 2001»; disponible en <http://responsibilitytoprotect.org/ICISS%20Report.pdf> [Última visita 23/7/2015].

Consejo Económico y Social UN, «Consecuencias negativas de las sanciones económicas para el disfrute de los derechos humanos» Documento preparado por BOSSUYT, Marc, E/CN.4/Sub.2/2000/33, 21 de junio de 2000.

DOALOS, enlaces a legislación nacional sobre piratería marítima https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm [Última visita 30/12/2020].

EUROJUST, «Maritime Piracy Judicial Monitor 1», 1 de septiembre de 2013; disponible en <https://www.eurojust.europa.eu/maritime-piracy-judicial-monitor-1> [Última visita 20/5/2020].

FAO «Review of studies estimating levels of IUU fishing and the methodologies utilized» junio de 2016; disponible en <http://www.fao.org/publications/card/en/c/e7748584-d50f-48f1-b2e5-/> [Última visita: 20/12/2020].

GAFI, «Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom» julio de 2011 disponible en <http://www.fatfgafi.org/publications/methodsandtrends/documents/organisedmaritimepiracyandrelatedkidnappingforransom.html> [Última visita: 9/8/2019].

Global Initiative against Transnational Organized Crime «Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe» mayo de 2017, disponible en <http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/global-initiative-human-smuggling-from-the-horn-of-africa-may-2017-web.pdf> [Última visita: 9/8/2019].

House of Lords, «Combating Somali Piracy : The EU´s Naval Operation Atalanta», *12th Report of Session 2009-2010*, 6 de abril de 2010; disponible en <https://www.defense.gouv.fr/content/download/172571/1862361/file/Combating%20Somali%20Piracy,%20the%20EU%E2%80%99s%20Naval%20Operation%20Atalanta,%20Report,%20House%20of%20Lords,%20European%20Union%20Committee,%2014%20avril%202010.pdf> [Última visita 1/12/2020].

Human Rights Watch «Greece: Attacks on Boats Risk Migrant Lives» 22 de octubre de 2015, disponible en <https://www.hrw.org/news/2015/10/22/greece-attacks-boats-risk-migrant-lives> [Última visita: 14/9/2020].

ICC International Maritime Bureau «Piracy and armed robbery against ships. *Report for the period 1 January – 31 December 2016*», January 2017 <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> [Última visita: 14/9/2020].

ICC International Maritime Bureau «Piracy and armed robbery against ships. *Report for the period 1 January – 31 December 2020*», January 2021; <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> [Última visita: 10/1/2021].

ICC International Maritime Bureau y Oceans Beyond Piracy «The Human Cost of Somali Piracy 2011» 22 de junio de 2012; disponible en http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf [Última visita: 14/9/2020].

ICC International Maritime Bureau, «Piracy attacks in East and West Africa dominate world report», 19 de enero de 2012; disponible en <https://icc-ccs.org/index.php/news/711-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report> [Última visita 7/6/2016].

ILC, «Yearbook 1949», *5th. Meeting*, Tuesday, 19 April 1949, at 3 p.m., p. 281; disponible en [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(e\)/ILC_1949_v1_e.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(e)/ILC_1949_v1_e.pdf) [Última visita 23/7/2016].

ILC, A/CN.4/19, «Replies from Governments to Questionnaires of the International Law Commission», 1950, Vol. II; VII; disponible en http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_19.pdf [Última visita: 9/4/2017].

ILC, «Draft Code of Offences against the Peace and Security of Mankind with commentaries», *Documents of the third session including the report of the Commission to the General Assembly, Vol. II, 1951*; disponible en http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/7_3_1954.pdf [Última visita: 9/4/2017].

ILC A/CN.4/51, «Third Report on the Regime of the High Seas by Mr. J.P.A. François, Special Rapporteur», 28 de febrero de 1952.

ILC A/CN.4/104, «Year Book 1956, Vol. II, Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session», 234 July 1956, *Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9*.

ILC, A/CN.4/SER. A/1963/Add. L, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, Vol. II, Documentos del decimoquinto período de sesiones, incluso el informe de la Comisión a la Asamblea General, 1965, p. 60. Disponible en [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(s\)/ILC_1963_v2_s.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(s)/ILC_1963_v2_s.pdf) [Última visita: 9/4/2017].

IMB Piracy Reporting Centre «Piracy attacks in East and West Africa dominate world report» 19 de enero de 2012. Disponible en <https://icc-ccs.org/index.php/news/711-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report> [Última visita: 14/9/2020].

International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN), «Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families», 2016; disponible en <https://www.steamshipmutual.com/loss-prevention/MPRHPGuide0112.htm> [Última visita 7/1/2021].

INTERPOL Programa de Seguridad Marítima, disponible en <https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-maritima/Programa-de-seguridad-maritima> [Última visita 10/10/20].

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Gob. De España, «Informe Anual de la Actividad de la Flota Pesquera Española año 2020»; disponible en <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/registro-flota/informes-flota-pesquera-plan-accion/> [última visita 4/10/2020].

Oceans Beyond Piracy «The State of Maritime Piracy 2015» 3 de mayo de 2016; disponible en <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2015> [Última visita: 14/9/2020].

PANGAEA RISK, «Gulf of Guinea: Trends and Commercial Impact of Piracy Attacks», 18 de febrero de 2020; disponible en <https://www.pangea-risk.com/gulf-of-guinea-trends-and-commercial-impact-of-piracy-attacks/> [Última visita 30/12/2020].

Permanent Court of International Justice, Advisory Committee of Jurist, «Proceedings of the Committee», June 16th- July 24th, 1920. Serie D, The Hague, pp. 509-510. Disponible en http://www.icj-cij.org/pcij/serie_D/D_proceedings_of_committee_annexes_16june_24july_1920.pdf [Última visita 6/7/2015].

PMA, «Emergencia en el Cuerno de África», disponible en <http://es.wfp.org/content/emergencia-en-el-cuerno-de-%C3%A1frica> [Última visita: 5/10/2018].

Security Council, Report of the Secretary General « The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia » S/2019/867, 8 de noviembre de 2019.

Security Council, Report of the Secretary General « The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia » S/2020/1072, 2 de noviembre de 2020.

Refugee Camps «Massacres at Sea: "Koh Kra island"», disponible en <http://www.refugeecamps.net/Kohkraitro.html> [Última visita: 14/9/2017].

UN General Assembly, «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees», *Thirty-fifth Session, Supplement No.12A (A/35/12/Add.1)*, 16 de octubre de 1980.

UNHCR «Report of the United Nations High Commissioner for Refugees» A/37/12, 18 August, 1982.

UNHCR, «The State of The World's Refugees 2000 - Chapter 4»; disponible en <http://www.unhcr.org/3ebf9bad0.pdf> [Última visita: 14/9/2017].

UNHCR, «Addendum to the Report of the United Nations High Commissioner for Refugees, Supplement No.12A» (A/32/12/Add.1), 31 de octubre de 1977, <http://www.unhcr.org/excom/unhcrannual/3ae68c304/addendum-report-united-nations-high-commissioner-refugees.html> [Última visita: 14/9/2017].

UNOCA, «Fight Against Maritime Piracy», disponible en <https://unoca.unmissions.org/en/fight-against-maritime-piracy> [Última visita: 3/6/2019].

UNODC «Reglas Nelson Mandela, una Guía Actualizada para la Gestión Penitenciaria en Clave de Derechos Humanos», disponible en <https://www.unodc.org/ropan/es/reglas-nelson-mandela.html> [Última visita 3/1/2021].

UNODC GMCP «Anual Report 2017»; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021]

UNODC GMCP «Reporte Anual 2019», disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 26/03/2020]

UNODC GMCP «GMCP Briefing Package»; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> [Última visita 2/01/2021]

UNODC HSP «Lessons Learned After Action Review Improvement Plan» 11 de abril de 2014; disponible en <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/Hostage-Support-Programme-Lessons-Learned-Report-14-Apr-14.pdf> [Última visita: 14/12/2019].

UNODC VIENA «Guía Práctica para la aplicación por las autoridades nacionales competentes del artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988 » Nueva York, 2004.

The Fund for Peace, «Threat Convergence. Transnational Security Threats in the Straits of Malacca» Washington D.C., 2012; disponible en <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> [Última visita: 14/12/2018].

UK P&I CLUB, UK WAR RISKS, HELLENIC WAR RISKS y TERRA FIRMA «Risk focus: kidnap and ransom. Anatomy of West African maritime kidnap» 2016; disponible en https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2016/UK_Kidnap10-2.pdf [última visita: 14/12/2019].

WORLD BANK, «Pirate Trails. *Tracing the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*» Washington D.C., 2013, disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/408451468010486316/Pirate-trails-tracking-the-illicit-financial-flows-from-pirate-activities-off-the-Horn-of-Africa#> [Última visita: 20/12/2020].

WWF, «Unregulated fishing on the high seas of the Indian Ocean», 2 de noviembre de 2020; disponible en <https://www.wwf.eu/?uNewsID=1014116> [Última visita: 20/12/2020].

G) Documentos e Instrumentos internacionales de la UE

Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia, «Sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta» Nairobi, 31 de diciembre de 2008; **OJ L 10, 15.1.2009.**

Acuerdo entre la UE y Montenegro, «Sobre la participación de Montenegro en la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Operación Atalanta)» DOUE 88, 8.4.2010.

Acuerdo entre la Unión Europea y la República Unida de Tanzania, «Sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados», 1 de abril de 2014; DOUE L 108, 11.4.014.

Comité Político y de Seguridad 2020/2164/PESC, 15 de diciembre de 2020.

Comité Político y de Seguridad, Decisión ATALANTA 1/2008, 18 de noviembre de 2008 (2008/888-7PESC).

Comisión Europea «Fifth report on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (2001-2010)», SWD (2014) 143 final, 22 de abril de 2014.

Consejo de la UE, 2008E0851 — ES — 07.12.2010 — 003.001 — 2, DO L 301 de 12.11.2008.

Decisión del Consejo 2018/1083/PESC, 30 de julio de 2018.

Decisión del Consejo 2009/293/PESC, de 26 de febrero de 2009.

Decisión del Consejo 2009/877/PESC, 23 de octubre de 2009.

Decisión del Consejo 2008/851/PESC, 10 de noviembre de 2008.

Decisión del Consejo 2011/640/CFSP, 12 de julio de 2011 (no vigente en 2020).

Decisión del Consejo 2020/2031/PESC, 10 de diciembre de 2020.

Decisión del Consejo 2011/640/PESC, 12 de julio de 2011.

Decisión del Consejo 2008/918/PESC, 8 de diciembre de 2008.

Decisión del Consejo 2009/293/PESC, 26 de febrero de 2009.

Decisión del Consejo 2009/877/CFSP, 23 octubre 2009.

Decisión del Consejo 2011/640/CFSP, 12 de julio de 2011 (no vigente en 2020).

Decisión del Consejo 2020/2031/PESC, 10 de diciembre de 2020.

Decisión 2020/2164/PESC, del Comité Político y de Seguridad, 15 de diciembre de 2020.

EEAS «EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA Military Operation ATALANTA», 30 de noviembre de 2020; disponible en https://eeas.europa.eu/topics/military-and-civilian-missions-and-operations/88373/european-union-naval-force-somalia-military-operation-atalanta_en [última visita: 20/12/2020].

EUC «Report on the implementation of the revised EU Maritime Security Strategy Action Plan» SWD (2020) 252 final, Bruselas, 23 de octubre de 2020.

Parlamento Europeo, resolución «Sobre piratería marítima», 10 de mayo de 2012, (2011/2962(RSP)).

Parlamento Europeo, resolución 2018/C 204/15, «Sobre Somalia», de 15 de septiembre de 2016, (2016/2881(RSP))

Parlamento Europeo, resolución 2018/C 334/08, «Sobre las empresas de seguridad privadas», 4 de julio de 2017.

Parlamento Europeo, resolución «Sobre Somalia», de 5 de julio de 2018, (2018/2784(RSP)).

Reglamento (CE) n° 2007/2004 del Consejo, de 26 de octubre de 2004; disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R2007&from=ES> [última visita: 2/12/2016].

Regulation (EU) No 1052/2013, 22 October 2013, disponible en http://frontex.europa.eu/assets/Legal_basis/Eurosur_Regulation_2013.pdf [última visita: 2/12/2016].

H) Medios de comunicación

BBC Mundo, «Las rutas más peligrosas de la inmigración ilegal en América Latina», 22 de abril de 2015. Disponible en http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/04/150422_rutas_inmigracion_latinoamerica_ep [Última visita 11/10/2020].

BBC MUNDO, «La extraordinaria historia del secuestro de un barco por el que nadie quería pagar el rescate», ponniah, Kevin, 31 de mayo de 2020; disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52769607> [Última visita 30/12/2020].

BBC NEWS, «AdvanFort accused of abandoning British men facing India trial», 7 de septiembre de 2015; disponible en <https://www.bbc.com/news/uk-england-34095843> [Última visita 30/12/2020].

BBC News online, «Yemen fired on refugees, says UN», 14 de diciembre de 2006, disponible en <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6179705.stm> [Última visita 9/8/2019].

BLOOMBERG BUSSINES WEEK, «Inside the Deadly Pirate Corridor Where Migrants Escape to Europe», SCOTT MOORE, Michael, 21 de febrero de 2017; disponible en <https://www.bloomberg.com/news/features/2017-02-21/inside-the-deadly-pirate-corridor-where-migrants-escape-to-europe> [Última visita 11/10/2020].

CBS News «Boats from Greece confront refugees at sea with guns» 8 de septiembre de 2015 <https://www.youtube.com/watch?v=7wo0pY63Om8> [Última visita 11/10/2020].

CGTN «Faces of Africa – Afweyne “Big Mouth” and The Somali Pirates», 11 de febrero de 2019; disponible en <https://africa.cgtn.com/2019/02/11/faces-of-africa-afweyne-big-mouth-and-the-somali-pirates/> [última visita 1/2/2020].

CNN, «Coast Guard fights on different front line in the immigration crisis» 30 de octubre de 2014. Disponible en <http://edition.cnn.com/2014/10/30/world/uscg-embed-migrants-at-sea/> [Última visita 11/10/2016].

DAILY MAIL, «EXCLUSIVE – 'We must take our country back': On patrol with Nationell Framtid, the PIRATE migrant hunters who patrol the North Sea in a SPEEDBOAT to stop refugees getting into Sweden through the 'back door'» ANDERSSON, Ulf, 1 de abril de 2016; disponible en <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3516388/EXCLUSIVE-country-patrol-Nationell-Framtid-PIRATE-migrant-hunters-patrol-North-Sea-SPEEDBOAT-stop-refugees-getting-Sweden-door.html> [Última visita 11/10/2020].

DRYAD GLOBAL, «Yaounde Code Of Conduct Taking Shape In The Gulf Of Guinea » 5 de agosto de 2020; disponible en <https://channel16.dryadglobal.com/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea> [Última visita: 8/12/2020].

DW, «Trial against alleged Somali pirate kingpin begins», RONSBERG, Andrea, 17 de septiembre de 2015; disponible en <https://www.dw.com/en/trial-against-alleged-somali-pirate-kingpin-begins/a-18720966> [última visita 1/2/2020].

EL CORREO, «Diez años del 'Alakrana': un rescate polémico y más seguridad», SOTO, Álvaro, 2 de octubre de 2019; disponible en <https://www.elcorreo.com/sociedad/sucesos/diez-anos-alakrana-20191002214550-ntrc.html> [Última visita 20/11/2020].

EL MUNDO, «Liberado el capitán estadounidense que estaba retenido por piratas somalíes» 12 de abril de 2009, disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/04/12/internacional/1239557511.html> [Última visita 7/8/2019].

EL MUNDO, «Liberado el petrolero saudí Sirius Star tras casi dos meses de secuestro en Somalia» 9 de enero de 2009, disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html> [Última visita 7/8/2019].

El MUNDO, «Abandona la piratería una de las más antiguas bandas de corsarios de Somalia» 26 de mayo de 2009; disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/05/26/internacional/1243352063.html> [Última visita 7/8/2019].

EL PAÍS, «Barcos piratas tailandeses roban y violan a los refugiados vietnamitas», 27 de junio de 1979. Disponible en http://elpais.com/diario/1979/06/27/internacional/299282404_850215.html [Última visita 10/09/2017].

EL PAÍS, «17 vietnamitas, muertos en un ataque pirata en aguas de Tailandia», 14 de noviembre 1981. Disponible en http://elpais.com/diario/1981/11/14/internacional/374540403_850215.html [Última visita 10/09/2017].

EL PAÍS, «Reportaje: Piratas en el sureste asiático», 1 de julio de 1984. Disponible en http://elpais.com/diario/1984/07/01/internacional/457480803_850215.html [Última visita 10/09/2017].

EL PAÍS «700 piratas quedan libres en seis meses por falta de cárceles y medios», 6 DE SEPTIEMBRE DE 2010; disponible en https://elpais.com/diario/2010/09/06/espana/1283724027_850215.html [Última visita 10/09/2017].

EL PERIÓDICO, «Mafias del Golfo blanquean los rescates de los piratas somalís» 24 de abril 2009, disponible en <http://www.elperiodico.com/es/noticias/mundo/print-233156.shtml> [Última visita 10/09/2017].

FUNDACIÓN EXPONAV, «“FLOTA” mundial por “PABELLONES”: ¿Cuántos “BUQUES MERCANTES” de transporte navegan actualmente?», VILLA CARO, Raúl, 27 de noviembre de 2020; disponible en <https://www.exponav.org/flota-mundial-por-pabellones-cuantos-buques-mercantes-de-transporte-navegan-actualmente/> [Última visita 9/1/2021].

ICC International Maritime Bureau, «Somali piracy: Last three hostages freed but threat still exists»; disponible en <https://www.icc-ccs.org/index.php/1295-somali-piracy-last-three-hostages-freed-but-threat-still-exists> [Última visita 10/1/2021].

Industrias Pesqueras, «AZTI lidera un proyecto para determinar la productividad de las poblaciones de túnidos del océano Índico» 15 de diciembre de 2020, disponible en <https://industriaspesqueras.com/noticia-63836-seccion-Portada> [Última visita: 10/1/2021].

LA VANGUARDIA «La piratería regresa a Somalia en forma de pesca ilegal» *Xavi Fernández de Castro*, 31 de marzo de 2015; disponible en <https://www.lavanguardia.com/internacional/20150331/54428592654/la-pirateria-regresa-a-somalia-en-forma-de-pesca-ilegal.html> [Última visita 3/10/2018].

Maritime Security Review «Pirate kingpin gets 20 years»; disponible en <http://www.marsecreview.com/2016/03/pirate-kingpin-gets-20-years/> [Última visita 1/2/2020].

NBC News, «Migrants turn to sea to enter U.S. illegally», 26 de agosto 2010. Disponible en http://www.nbcnews.com/id/38868544/ns/us_news-immigration_a_nation_divided/t/migrants-turn-sea-enter-us-illegally [Última visita 3/10/2016].

NEWS24, «Pirates prey on refugees», 12 de junio de 2009, disponible en <http://www.news24.com/World/News/Pirates-prey-on-refugees-20090612>

OffShore Energy, «Four Dead, Three Kidnapped After Pirates Attack Dredger in Gulf of Guinea», 6 de enero de 2020; disponible en <https://www.offshore-energy.biz/four-dead-three-kidnapped-after-pirates-attack-dredger-in-gulf-of-guinea/> [Última visita 30/12/2020].

ONU Noticias «Somalia: Rusia presenta proyecto de resolución contra impunidad a piratas» 6 de abril de 2010; disponible en <https://news.un.org/es/story/2010/04/1188821> [Última visita 10/09/2017].

REUTERS, «Singapore-flagged chemical tanker freed, ransom paid» 26 de febrero de 2010, <http://www.reuters.com/article/ozatp-somalia-piracy-idAFJJOE61P0GG20100226> [Última visita 10/09/2017].

SOMALILAND STANDAR « Somaliland: President Pardons 19 pirates convicted for piracy acts in Seychelles », disponible en <https://somalilandstandard.com/somaliland-president-pardons-19-pirates-convicted-for-piracy-acts-in-seychelles/#:~:text=Somaliland%3A%20President%20Pardons%2019%20pirates%20convicted%20for%20piracy%20acts%20in%20Seychelles,-By&text=The%20President%20of%20Somaliland%2C%20Musa,their%20jail%20terms%20in%20Somaliland> [Última visita 3/1/2021].

THE MARITIME EXECUTIVE, «Keeping Children Out of Piracy», 19 de mayo de 2017; disponible en <https://www.maritime-executive.com/features/keeping-children-out-of-piracy> [Última visita 20/5/2020].

THE GUARDIAN, «Somali pirate ransoms 'could fund terrorists'», SYAL, Rajeev and TOWNSEND, Mark, 1 de noviembre de 2009; disponible en <https://www.theguardian.com/world/2009/nov/01/pirate-ransoms-could-fund-terrorists> [Última visita 23/5/2018].

THE GUARDIAN, «The murky world of hostage negotiations: is the price ever right?», KAVITZ, Derek y O'MOLLOY, Colm 25 de agosto de 2014; disponible en <https://www.theguardian.com/world/2014/aug/25/murky-world-hostage-negotiations-price-ever-right-insurance> [Última visita 23/5/2018].

THE NEW YORK TIMES, «Thai pirates continuing brutal attacks on vietnamese boat people», 11 de enero de 1982, disponible en <http://www.nytimes.com/1982/01/11/world/thai-pirates-continuing-brutal-attacks-on-vietnamese-boat-people.html> [Última visita 23/5/2018].

THE NEW YORK TIMES, «Thai fishermen again brutalizing Vietnam refugees, survivors say», 2 de mayo de 1988, disponible en <http://www.nytimes.com/1988/05/02/world/thai-fishermen-again-brutalizing-vietnam-refugees-survivors-say.html> [Última visita 23/5/2018].

THE TELEGRAPH, «Talk the talk: negotiation with Somali pirates» 25 de junio de 2017, disponible en <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/culture/captain-phillips-film/10380729/somali-pirate-negotiation.html> [Última visita 3/1/2020].

UN News Centre, «Pirate attacks could ramp up hunger in Africa, warns UN agency», 16 de abril de 2009; disponible en <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=30492&Cr=piracy&Cr1> [Última visita 3/1/2020].

UNODC «UNODC inaugurates Mogadishu prison, court complex in latest support to Somalia», 25 de febrero de 2019; disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2019/February/unodc-inaugurates->

[mogadishu-prison--court-complex-in-latest-support-to-somalia.html](#) [Última visita 3/1/2021].

ANEXOS

- A) OTAN «Operation Ocean Shield», estadísticas de la misión 2008-2014.
- B) Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006).
- C) Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia, «Sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta» Nairobi, 31 de diciembre de 2008.
- D) Información sobre los requisitos de seguridad privada armada sobre buques de pabellón español.