

Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia

Legal obstacles to the suppression of maritime piracy: the case of Somalia

Fernando Ibáñez Gómez

Doctor por la Universidad de Zaragoza. Programa de Conflictos, Seguridad y Solidaridad.
Miembro del grupo de Investigación VIGIA de la Universidad de Zaragoza
ferigom@unizar.es

RESUMEN

El artículo presenta una definición de piratería a partir de las principales normas internacionales sobre la materia. Como su represión depende de los estados, compara dicha normativa con la legislación de Estados Unidos, Reino Unido, Francia y España. Analiza los problemas de origen legal existentes para la represión de la piratería y toma como caso de estudio la piratería somalí. El trabajo concluye que los principales obstáculos para afrontar adecuadamente su represión son una definición de piratería problemática, la ausencia de medios de represión en el Derecho Internacional, la falta de armonización de las legislaciones nacionales, así como las dificultades prácticas que surgen para perseguir, detener y enjuiciar a los piratas.

Palabras clave: piratería marítima, Derecho Internacional, Somalia, resoluciones de la ONU

ABSTRACT

This article presents a definition of piracy based on the main international regulations on the subject. As the suppression of piracy depends on the different states, the article compares these regulations with legislation in the United States, United Kingdom, France and Spain. The author analyses the existing problems of a legal origin for the suppression of piracy and takes Somali piracy as a case study. The study concludes that the main obstacles to adequately tackling this suppression are the difficulty in defining piracy, the absence of resources for suppression in international law, the lack of harmonization between national legislations, as well as the practical difficulties that arise with regard to pursuing, detaining and prosecuting pirates.

Keywords: maritime piracy, international law, Somalia, UN resolutions

LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL DELITO DE PIRATERÍA

La definición legal de piratería marítima nunca ha sido uniforme ni sencilla. En 1926 la Sociedad de Naciones decidió que una subcomisión de su Comité de expertos para la codificación progresiva del Derecho Internacional elaborase un informe sobre la cuestión. La subcomisión estableció que «la piratería consiste en navegar por los mares para fines personales y sin autorización de Gobierno alguno con el objeto de practicar el pillaje de propiedades o realizar actos de violencia contra personas» (Dubner, 1980). Se trata de una definición clara, que deja fuera de la piratería las acciones de corso¹ tanto en tiempo de paz como de guerra y los bloqueos, embargos, robos y todo tipo de violencia ejercida por las marinas nacionales en tiempo de guerra. La Universidad de Harvard, por su parte, preparó en 1932 un Proyecto de Convención sobre la Piratería, la *Harvard Draft Convention*, que ofrece una instantánea excelente del concepto de la piratería en ese momento histórico de acuerdo con las distintas resoluciones judiciales. Su objetivo era crear una jurisdicción común que hiciera frente a la piratería. En su artículo 3 se define la piratería como:

«Cualquiera de los siguientes actos, cometidos en un lugar situado fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado:

1. Un acto de violencia o de pillaje cometido con la intención de robar, violar, herir, esclavizar, encarcelar o matar a una persona o con la intención de robar o destruir la propiedad, con objetivos privados sin finalidad de buena fe, de hacer valer una pretensión de derecho, siempre que el acto esté relacionado con un ataque en o desde el mar o en o desde el aire.
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque con el conocimiento de hechos que lo convierten en un barco pirata.
3. Cualquier acto de instigar o de facilitar intencionalmente los actos descritos en el párrafo 1 o el párrafo 2 del presente artículo».

(Artículo 3 de la *Harvard Draft Convention*, 1932).

Los elementos fundamentales de esta definición son que debe existir violencia o pillaje, los fines deben ser privados y el acto debe provenir de otro buque o aeronave. El proyecto de Harvard se convirtió en un texto de referencia para los trabajos que dieron lugar, primero,

1. Autorización de un Gobierno a un sujeto para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas.

a la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y, después, a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante CONVEMAR), que sustituyó a la anterior. Esta última se abrió a la firma en 1982 y entró en vigor en 1994. La definición de piratería que plantean ambas convenciones es la misma. El artículo 101 de la segunda es un calco del artículo 15 de la primera. Según estos, la piratería es:

- «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».

Respecto al Proyecto Harvard, se introducen dos nuevas ideas. La primera es que los actos de piratería deben ser cometidos desde un buque o aeronave privados, excluyendo los cometidos por aeronaves o buques militares. Según el artículo 16 de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, «se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería (...) perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave». Así pues, solo existe piratería si un buque o una aeronave privados atacan a otro. La segunda idea es la aparición del término «ilegal», de lo que parece deducirse que existen actos legales de violencia que pueden ocurrir en alta mar, por ejemplo, la actividad militar de navíos rivales en una guerra civil (Elleman, 2010).

La definición de piratería de ambas convenciones se centra en los actos de piratería de corte tradicional, aquellos que ocurrían en alta mar, y no tiene en cuenta los delitos propios de la piratería costera, esto es, los que ocurren en el mar territorial de un país, dado que presupone que los estados disponen de medios para reprimir los actos delictivos que se produzcan en sus aguas (Del Pozo, 2009). En cuanto a la Zona Económica Exclusiva (ZEE)², el artículo

2. El dominio marítimo de la ZEE comprende 200 millas, pero existen diferencias entre las aguas interiores y mar territorial, donde el Estado ejerce la soberanía hasta 12 millas de la costa y la ZEE las otras 188 millas, sobre las que el Estado ribereño tiene derecho y jurisdicción limitados a la exploración, conservación y ordenación de sus recursos naturales.

58 apartado 2 de la CONVEMAR establece que «los artículos del 88 al 115 y otras normas pertinentes de Derecho Internacional se aplicarán a la ZEE en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte». Según algunos autores, el hecho de que entre los artículos citados se encuentren los que regulan la piratería en alta mar (artículos del 100 al 107) permite interpretar que la represión de la piratería no solo puede ejercerse en la ZEE sino también en la Zona Contigua³. Según esta interpretación, los piratas pueden ser perseguidos en todo lugar, excluyéndose únicamente las aguas interiores, el mar territorial, el espacio aéreo sobre el mar territorial y las aguas archipelágicas (Sobrino, 2009; Rodríguez-Villasante, 2009). Asimismo, solo si las legislaciones nacionales de los países costeros contemplan el delito de piratería se podrá perseguir a los delincuentes. De hecho, esta definición del delito ha permitido a los piratas adentrarse en las aguas territoriales de estados que apenas disponen de medios para proteger su jurisdicción sin temor a ser capturados por navíos de terceros países.

En 2008 el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó la resolución 1816 que distingue entre actos de piratería, que ocurren en alta mar, y «robos a mano armada», que suceden dentro de las aguas territoriales de un Estado; se autoriza, por lo tanto, a los navíos que operan en el área a entrar en las aguas territoriales somalíes con el fin de perseguir a los piratas, siempre que se obtenga la autorización del Gobierno Federal de Transición (GFT) Somalí. Para algunos autores, el hecho de que el Consejo no establezca autorización previa para entrar en la ZEE de Somalia parece apoyar la interpretación de que propone un concepto amplio de alta mar, que incluye la ZEE (Rodríguez-Villasante, 2009).

La Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas creado en 1948, aprobó en 2009 su Resolución A1025 (26) denominada Código de prácticas para la investigación de delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos, en la que distingue, como el Consejo de Seguridad de la ONU, entre actos de piratería y «robos a mano armada en el mar». La OMI asume la definición de piratería del artículo 101 de la CONVEMAR y determina que el robo a mano armada contra buques es:

- «1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente».

3. Área contigua al mar territorial, que no puede extenderse más allá de 24 millas contadas desde las líneas de base.

En suma, los actos de violencia contra buques o personas y bienes a bordo de ellos que acaecen dentro de las aguas interiores y del mar territorial de un Estado o dentro de aguas archipelágicas no tienen la consideración de piratería, y sí son actos de piratería cuando el robo, la detención o cualquier otro acto ilegal de violencia se producen en el resto de las aguas, sean internacionales o pertenezcan a la ZEE de un Estado. El elemento relevante para la calificación de un delito como de piratería es el lugar donde se produce. Sin embargo, la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau, IMB), entidad privada y que es la división de la Cámara de Comercio Internacional establecida en 1981 para luchar contra el fraude y los delitos marítimos, considera que el elemento decisivo para calificar un acto como de piratería es el hecho delictivo en sí, con independencia de dónde se produzca. Así, define la piratería y el robo a mano armada como «acto de abordaje o intento de abordaje con la intención aparente de cometer un robo o cualquier otro delito y con la intención aparente o la capacidad de usar la fuerza para ello» e incluye todos los actos que se realicen, se encuentre el barco atracado, fondeado o en alta mar. Se excluyen los pequeños robos, salvo que los asaltantes se encuentren armados (IMB, 2008). Esta definición tiene resonancias de la establecida por la Subcomisión del Comité de Expertos para la codificación progresiva del Derecho Internacional de la Sociedad de Naciones en 1926.

La Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 apenas impone deberes a las naciones en el ámbito de la represión de la piratería. Su artículo 14 exige a todos los estados una mera cooperación, por lo que la fuerza real de dicho artículo es escasa. Algunos autores creen que se corre el riesgo de que un Estado inicie un procedimiento si el primero no ha actuado de manera positiva (Elleman, 2010). El artículo 105 de la CONVEMAR, por su parte, afirma que cualquier Estado podrá tomar acciones contra los piratas en aguas internacionales, independientemente de su nacionalidad, y según el principio de jurisdicción universal. De hecho, el antecedente más importante de jurisdicción universal por vía de costumbre internacional que existe en la actualidad está vinculado al crimen de piratería, que permite a cualquier Estado perseguir a presuntos piratas por la comisión de hechos calificados internacionalmente como ilícitos (Varón, 2009). Pero se trata de un derecho limitado en la práctica a los buques y aeronaves militares o identificables como tales que operan al servicio de un Gobierno. Además, la CONVEMAR advierte que un barco pirata no podrá ser perseguido una vez que entre en las aguas territoriales de un Estado, salvo que sea autorizado por el mismo o se produzca el consentimiento del Estado bajo cuyo pabellón navega el buque. Se debe tener en cuenta que el artículo 92 de la CONVEMAR establece que el Estado bajo cuyo pabellón navega un barco ejerce soberanía exclusiva sobre el mismo, de modo que ningún otro país puede intervenir. Es lo que se conoce como el principio de libertad de navegación.

En resumen, las definiciones de piratería de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, la CONVEMAR y la OMI resultan excesivamente restringidas, dado que los estados

pueden perseguir a los piratas solo en aguas internacionales y siempre y cuando exista el delito de piratería en la legislación interna del país que los capture. Además, la CONVEMAR establece otra limitación: los piratas solo podrán ser juzgados por los tribunales del Estado que los capture. En la práctica esto supone que únicamente si el Estado tiene regulado en su Código Penal el delito de piratería podrá juzgar a estos delincuentes. La CONVEMAR no obliga a los estados a contemplar dicho delito en sus legislaciones nacionales.

En 1985 el crucero italiano *Achille Lauro* fue secuestrado por un comando palestino en el Mediterráneo. No se consideró un acto de piratería, ya que su objetivo no era económico (fin privado) sino político, y los secuestradores eran pasajeros, por lo que podían recibir la consideración de amotinados, no de piratas, dado que el ataque no se había producido desde otro buque. Esta importante laguna condujo a la Oficina Marítima Internacional (IMB) a promover una reunión en San José (California) con el fin de impulsar cambios legales que conducirían a la aprobación del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (en adelante Convenio SUA⁴), firmado en Roma en 1988 (Haines, 2009). Dicho Convenio se inspira en el Convenio de Montreal de 1971 sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y considera actos de terrorismo delitos como el secuestro del *Achille Lauro* (Díez de Velasco, 2004). Un objetivo del Convenio SUA era paliar algunas de las insuficiencias presentes en la CONVEMAR.

El Convenio SUA, a diferencia de la CONVEMAR, se centra en actos terroristas ocurridos en el mar motivados políticamente. No cubre expresamente el delito de piratería. De hecho, establece en su artículo 3 letra a) que comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente «se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación». No se trata, pues, de una definición de piratería. Sin embargo, un ataque de un barco contra otro y los actos de violencia destinados a tomar el control de un buque pueden constituir tanto un delito de piratería como un delito recogido en el Convenio SUA. No obstante, el secuestro de un barco por parte de la tripulación o de los pasajeros del mismo es un delito para el Convenio SUA, pero no es un acto de piratería (Satkaukas, 2010). Su artículo 4 establece que el Convenio «se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas». Esto supone una ampliación respecto a lo que establece la CONVEMAR, dado que el buque puede encontrarse en alta mar, en la ZEE, en aguas

4. Siglas provenientes de su denominación en inglés *Convention for the suppression of unlawful acts of violence against the safety of maritime navigation*, habitualmente conocida como *SUA Convention*.

territoriales o en aguas interiores del Estado. Sin embargo, para quedar amparado por el Convenio SUA el buque debe encontrarse en tránsito internacional en el momento en que se comete el acto ilegal, por ejemplo, debe venir de un territorio extranjero o de alta mar o debe estar pasando a través o dirigiéndose a tales áreas en el momento en que ocurre el acto ilegal. Esto supone que no cubre el caso si el buque se encuentra en tránsito en aguas territoriales de un Estado. En dicha circunstancia, debería ser la legislación nacional de dicho país la que amparase al buque (Munich Re Group, 2006). Además, el Convenio no es aplicable si la violencia que se produce a bordo de un barco no es suficiente como para comprometer la seguridad marítima. Otra de las limitaciones del Convenio SUA es que su principal objetivo es la persecución y no la prevención de las actividades que ponen en peligro a los buques y sus tripulaciones y pasajeros. Sin embargo, ni reconoce ni autoriza actividades de policía en el mar y solo el Estado bajo cuya bandera navega el buque, la nación cuyas aguas costeras están siendo transitadas por buques extranjeros o los países cuyos ciudadanos cometen el delito (principios de pabellón, territorial y de personalidad activa, respectivamente) tienen derecho a ejercer acciones contra los delincuentes.

EL DELITO DE PIRATERÍA EN LAS LEGISLACIONES NACIONALES

La jurisdicción nacional tiene un importante papel en la represión de los actos de piratería. Solo los estados que contemplen dicho delito podrán procesar a sus causantes de acuerdo con el principio de territorialidad, según el cual, un Estado tiene derecho a juzgar los delitos que se cometen en su territorio independientemente de la nacionalidad del causante o de la víctima. Su territorio, en el ámbito del derecho marítimo, incluye sus aguas interiores, costeras y archipelágicas, la plataforma continental⁵ y, en asuntos económicos, la ZEE. De acuerdo con el principio del pabellón del Estado, todos los delitos cometidos a bordo de un barco están sujetos a la legislación penal del país bajo cuya bandera navega el buque.

En el ámbito del Derecho interno, la Constitución de Estados Unidos fija entre los poderes del Congreso la capacidad de «definir y castigar la piratería y otros delitos graves

5. Lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial hasta el borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base.

cometidos en alta mar». Por lo tanto, entiende que la piratería es un acto cometido en alta mar más allá de la autoridad jurisdiccional de una sola nación. La parte I del título 18 del Código de leyes de Estados Unidos establece que la pena por un delito de piratería es la cadena perpetua (United States Code, Title 18, §1651). Los piratas también pueden potencialmente ser procesados por actos de terrorismo (United States Code, Title 18, § 2332b y ss.), violencia contra la navegación marítima (United States Code, Title 18, § 2280 a 1 A), toma de rehenes (United States Code, Title 18, § 1203) o interferir en el comercio por medio de amenazas o violencia (United States Code, Title 18, § 1951). Sin embargo, a diferencia del delito de piratería, estos otros delitos requieren a menudo la existencia de algún tipo de nexo con Estados Unidos: el rehén debe ser ciudadano norteamericano, la carga del buque debe encontrarse en tránsito desde o con destino a Estados Unidos, etc. (Satkaukas, 2010).

En el Reino Unido, la Ley de seguridad aérea y marítima de 1990 establece en su Parte II (Delitos contra la seguridad de los buques y plataformas fijas), sección 9, el delito de secuestro de buques, que comete quien ilícitamente, mediante el uso de la fuerza o amenaza de secuestro de cualquier tipo, se apodera de un barco o de su control. El delito se produce independientemente de su nacionalidad y tanto si el buque se encuentra en el Reino Unido como en otro lugar. La pena por el secuestro de un barco es de cadena perpetua. Dicha ley incorporó el Convenio SUA al Derecho británico. Por otra parte, la sección 26 de la Ley de Marina mercante y seguridad marítima de 1997 incorpora la CONVEMAR a la legislación nacional británica, tanto en su definición de piratería (que cita expresamente en su anexo 5) como en su consideración de lo que es alta mar.

Respecto a Francia, la Ley sobre la seguridad de la navegación y comercio marítimo, de 1825, fue abolida en 2007. Sin embargo, el 3 de septiembre de 2009, se presentó al Senado un nuevo proyecto de ley sobre piratería que establece la jurisdicción de Francia para procesar a los piratas en alta mar y en el área en que ningún Estado tiene competencia, es decir, en la ZEE. En el mar territorial las disposiciones de la ley se aplicarán con el consentimiento del Estado ribereño (ibídem). La ley francesa no crea un delito de piratería, pero enumera los delitos relacionados existentes en el Código Penal: captura de un buque (artículos 224-6, 224-7 y 224-1.8 del Código Penal); toma de rehenes (artículos 224-1, 224-5-2 y 224-8 del Código Penal), y la participación en una organización delictiva (artículos 450-1 y 450-5). Se establece una pena de hasta 20 años de prisión. Incluso castiga este hecho con cadena perpetua si va acompañado de torturas o provoca la muerte de una o más personas (Chebli, 2009).

En el caso de España, la situación del delito de piratería marítima ha sido peculiar. La piratería se castigaba en los artículos 138 y 139 del Código Penal de 1944 (revisado en 1963 y 1973) y en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955. Esta última y el Código de Justicia Militar de 1945 lo sometieron a la jurisdicción militar hasta 1980. La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante fue derogada por la Ley de Puertos y Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992, «sin que se inmutara

el legislador penal ordinario que no cayó en la cuenta de la atipicidad de algunos delitos náuticos» (Rodríguez-Villasante, 2009). La reforma del Código Penal de 1992 supuso la desaparición de la figura de piratería, al considerarla anacrónica. El secuestro del atunero vasco *Alakrana* en aguas somalíes en octubre de 2009 puso de relieve el error del legislador. Como se recordará, efectivos de la Armada española detuvieron a dos de los presuntos piratas y los trasladaron a España. El juez de la Audiencia Nacional, Baltasar Garzón, los acusó de un delito de asociación ilícita, 36 de detención ilegal, robo con violencia y uso de armas, pero no pudo acusarlos de piratería.

Con el fin de subsanar la laguna legal existente, se insertó en el Código Penal, a través de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, el capítulo V titulado «Delito de piratería». En su artículo 616 *ter.* establece que «el que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años». Su artículo 616 *quáter* dispone que «el que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión». Dicho cambio legislativo entró en vigor a los seis meses de su publicación, es decir, el 23 de diciembre de 2010. Destaca sobremanera el hecho de que el ámbito territorial de comisión del delito sea «en el mar», lo que supera con creces lo que establece el artículo 101 de la CONVEMAR, que solo habla de actos cometidos en «alta mar». Con todo, la legislación española sigue un desarrollo más acorde con lo que debiera considerarse el delito de piratería en la actualidad (Sobrino, 2009).

LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL AL CASO DE LA PIRATERÍA SOMALÍ

Si los presuntos piratas son capturados por las marinas presentes para reprimir la piratería somalí en el área del Cuerno de África, la cuestión por resolver es dónde aquellos deben ser entregados para su enjuiciamiento. Un ejemplo, basado en un estudio de la aseguradora alemana Munich Re, nos permitirá escudriñar las consecuencias legales que puede tener un acto de piratería para los distintos actores que intervienen cuando

un barco es secuestrado por piratas. Supongamos un buque de bandera panameña que transporta una carga desde la India hasta Grecia. La carga está asegurada en Alemania. La tripulación es filipina y holandesa. El buque es abordado por piratas somalíes en alta mar en el océano Índico ¿Qué legislación debería aplicarse? Son varios los principios legales que se enfrentan en un caso como este. El principio que suele imponerse es el territorial: un Estado puede juzgar aquellos delitos cometidos en su país y de acuerdo con su legislación penal, independientemente de la nacionalidad del delincuente o de sus víctimas. Al ser cometido el delito en aguas internacionales no puede aplicarse la legislación nacional somalí. Otro principio que entra en juego es el del pabellón del barco: los delitos cometidos a bordo de un barco serán juzgados por la legislación del país bajo cuya bandera navega. Sin embargo, si el barco está en aguas territoriales de otro país, será el principio territorial (y, por lo tanto, la legislación del Estado en cuyas aguas navega el barco) el que se aplique. El principio de personalidad activa se aplica cuando un Estado persigue aquellos delitos cometidos por ciudadanos de su nacionalidad en otros países, independientemente del lugar donde los cometan. El principio de personalidad pasiva supone que un Estado persigue los delitos cometidos contra ciudadanos de su nacionalidad en otro país. El principio de justicia penal subsidiaria supone que la legislación doméstica de un país puede aplicarse cuando haya razones (legales o de hecho) que impidan a la justicia del país donde se cometió el delito procesar a los delincuentes. Se trata, con ello, de asegurar que el delito no queda impune. Por último, el principio de jurisdicción universal supone el derecho de cada país a enjuiciar ciertos crímenes que se consideran peligrosos para todos los estados. Solo puede reclamarse si ninguno de los demás principios enunciados puede aplicarse. Como se observa, hay varios principios que pueden colisionar. En los conflictos en el mar suelen predominar el principio territorial y el de personalidad activa. En el ejemplo propuesto observamos que no puede aplicarse el principio territorial, ya que el delito ocurrió en aguas internacionales. Dado que el barco navega bajo bandera panameña, podría aplicarse la legislación de dicho país, de acuerdo con el principio del pabellón del barco. Sin embargo, el principio de personalidad activa precede al del pabellón del barco, por lo que, como los piratas son somalíes, es la legislación penal somalí la que debe aplicarse. Que la tripulación sea filipina y holandesa (principio de personalidad pasiva) es indiferente, dado que el principio de personalidad activa precede al de personalidad pasiva (Munich Re Group, 2006).

En el caso que nos ocupa, serían las autoridades judiciales de Somalia las que deberían castigarlo. Conocida la situación interna somalí, es improbable que los acusados sean procesados. El gran problema actual para combatir la piratería es que las legislaciones nacionales son demasiado diversas y, a menudo, o no contemplan el delito de piratería o las pruebas que establecen para que el delito se considere piratería son tales que son difíciles de reunir. Por ejemplo, la detención de piratas por tropas danesas obligó a estas a su liberación en septiembre de 2008, dado que la legislación danesa solo aplica el delito de

piratería si los piratas o las víctimas son daneses. Lo mismo ocurre en el caso del Derecho alemán. Así, el «50%-60% de los piratas capturados han sido puestos en libertad por las marinas que los detuvieron» (Chatham House, 2009). Este tipo de limitaciones han propiciado que el Reino Unido, Dinamarca, Canadá, China, Estados Unidos y la Unión Europea firmaran acuerdos de cooperación con las autoridades kenyanas con el fin de que los efectivos militares que combaten la piratería en el Cuerno de África pudieran entregar a los presuntos delincuentes detenidos a Kenya. No obstante, la legislación keniana exige la presencia de los testigos en el juicio, lo que implica al capitán del navío, al del barco atacado, a pilotos de aviones de patrulla marítima, etc. Esto afecta a la operatividad de las fuerzas navales presentes en la zona. Asimismo, la Justicia de Kenya no proporciona asistencia jurídica a un acusado, salvo que lo sea de asesinato. Incluso con el acuerdo con Kenya en vigor, la Unión Europea se vio obligada a liberar a unos 700 de los 1.000 piratas capturados en los nueve primeros meses de 2010 en el océano Índico⁶. Desde el 30 de septiembre de 2010, las autoridades de Nairobi se han negado a seguir aceptando la entrega de piratas.

Además, reunir las pruebas necesarias para lograr un procesamiento exitoso tampoco es fácil. Los piratas suelen tirar al mar sus armas y utensilios (por ejemplo, escaleras para acceder a los buques) en cuanto ven que van a ser detenidos. Una vez apresados, los sospechosos deben permanecer en el buque de guerra en tanto se recogen pruebas y se autorizan los permisos para su entrega a las autoridades nacionales o regionales, lo que puede durar semanas. Los fiscales de Mombasa (ciudad portuaria donde se hacía la entrega de los apresados a las autoridades kenyanas) se encontraron, en ocasiones, con problemas para reunir pruebas suficientes para fundamentar su acusación. Otras cuestiones, no menores, son la falta de taquígrafos en los tribunales, que obligan a un registro manual de las declaraciones, con el consiguiente retraso en los procedimientos, la ausencia de instalaciones forenses que permitan un adecuado tratamiento de las pruebas o la propia superpoblación carcelaria (Chatham House, 2009). También se han oído voces (en particular de Human Rights Watch) que advierten de la falta de garantías del sistema judicial keniano. Se acusa también a la región de Puntlandia de las penosas condiciones de sus prisiones, así como de permitir fugas de presos (Middleton, 2009). Se han firmado otros acuerdos con Seychelles y Djibouti, pero ambos países solo aceptan a piratas apresados en sus aguas. En 2010 Tanzania modificó su legislación para incluir una disposición que permitiese el enjuiciamiento de los piratas detenidos en aguas del país. A principios de 2011 Seychelles firmó tres acuerdos con el Gobierno somalí y las

6. «Kenya rompe su acuerdo con la UE para acoger piratas somalíes», *El País*, 2 de octubre de 2010.

autoridades somalíes de Puntlandia y Somalilandia, en relación con la entrega de presos somalíes a Somalia para cumplir el resto de sus condenas. En julio de 2011 la Unión Europea firmó un acuerdo con Mauricio que establece las condiciones para la entrega de supuestos piratas capturados por efectivos de la operación *Atalanta* a dicho país. El único país europeo que ha aceptado enjuiciar a piratas somalíes es Montenegro, pero el traslado de los detenidos hasta la nación balcánica resulta poco operativo para las marinas presentes en la zona de operaciones.

Haines (2009) ha señalado cuatro alternativas a esta situación. La primera es que los efectivos militares de los navíos transfieran a los detenidos a los tribunales de su propio Estado. Esto supone que, incluso aunque se use un avión militar para agilizar el traslado al país que los enjuiciará, durante un cierto tiempo dicha aeronave no podrá ejercer las labores de patrulla marítima que le son propias; la flota naval internacional perderá así parte de sus efectivos. La segunda es la entrega de los acusados a las autoridades de Somalia y Puntlandia, pero dada la situación en tierra no parece considerarse dicha posibilidad en serio. La tercera opción es entregar a los acusados a otro Estado de la región. Es lo que se ha hecho con Kenya hasta que denunció los acuerdos firmados. La cuarta alternativa es establecer un Tribunal internacional que juzgue en la misma área del Cuerno de África a los piratas apresados por la flota naval internacional. Con ello se evitaría que unidades y efectivos militares que estén patrullando la zona de operaciones sean utilizados para transportar a los piratas hasta Europa para enjuiciarlos o que los piratas sean liberados si así lo deciden sus autoridades nacionales. Además, se ganaría tiempo en el proceso judicial: por ejemplo, la justicia kenyana tardó seis semanas en iniciar el juicio contra los piratas capturados por el navío *HMS Cumberland*, mientras que en Francia la recogida de pruebas del caso *Le Ponant* llevó un año (Middleton, 2009). El problema es que, a juzgar por la experiencia de otros tribunales internacionales, puede requerir años poner en marcha un nuevo Tribunal, y este resulta muy costoso tanto en recursos económicos como humanos (Haines, 2009). Rodríguez-Villasante (2009) propone modificar el Estatuto de Roma del Tribunal Penal Internacional para incorporar la piratería entre los crímenes de su competencia, definiéndola en términos amplios. Sin embargo, cabe preguntarse por el efecto disuasorio que tendría una medida como esa, dados los limitados recursos con que cuenta el Tribunal Penal Internacional, por lo que cabría esperar que se ocupase de un número pequeño de casos de piratería. Asimismo, puede objetarse que comparar el delito de piratería con otros de los que se ocupa el Tribunal (crímenes de guerra, crímenes contra la humanidad, genocidio, etc.) puede dar lugar a una trivialización del auténtico papel del Tribunal Penal Internacional y a una exageración de la importancia del delito de piratería (Andersen, 2009).

El Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado hasta el momento diez resoluciones sobre la lucha contra la piratería somalí. La más destacable es la primera, la resolución 1816, de 2 de junio de 2008, que permite, durante seis meses, a los buques de guerra

presentes en la zona del Cuerno de África «entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar» y «todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada». Para ello se requiere el consentimiento previo del Gobierno Federal de Transición (GFT) de Somalia que debe ser notificado al secretario general de la ONU. Lo cierto es que ese consentimiento podría haber sido otorgado directamente por Somalia mediante acuerdo bilateral con cada Estado sin necesidad de resolución alguna del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Chatham House, 2009). Cualquier Estado puede permitir a otro realizar actividades policiales dentro de su mar territorial. El artículo 111 de la CONVEMAR permite a un Estado costero realizar una «persecución en caliente»⁷ de un buque extranjero si tiene «motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de las leyes o reglamentos de ese Estado». Pero establece que debe comenzar en uno de los espacios marítimos del Estado ribereño y solo podrá continuar a condición de no haberse interrumpido. El derecho de persecución cesa en el momento en que el buque perseguido entra en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. La resolución 1816 del Consejo de Seguridad destaca por establecer una especie de «derecho de persecución a la inversa», dado que la persecución se inicia en alta mar y prosigue cuando el buque perseguido se adentra en el mar territorial somalí (Cerem, 2009). Las otras resoluciones aprobadas en 2008 (1838 de 7 de octubre de 2008, 1846 de 2 de diciembre de 2008 y 1851 de 16 de diciembre de 2008) solicitan la cooperación con el Gobierno somalí, prorrogan la persecución en caliente, expresan su preocupación porque «el pago de rescates cada vez más cuantiosos está produciendo un aumento de la piratería frente a las costas de Somalia» y permite a los estados y organizaciones regionales «adoptar todas las medidas necesarias que sean apropiadas en Somalia», lo que en la práctica permite el desarrollo de operaciones militares también en tierra. La resolución 1897, de 30 de noviembre de 2009, prorroga por otros 12 meses más la persecución en caliente. La resolución 1918, de 27 de abril de 2010, exhorta a todos los estados a que tipifiquen la piratería en su legislación interna, pero no especifica el contenido mínimo que deberían tener dichas leyes, lo que hubiera favorecido un cuerpo legislativo coherente para luchar contra la piratería. La resolución 1950, de 23 de noviembre de 2010, prorroga nuevamente por 12 meses más la persecución en caliente e insta a los estados a impedir la financiación ilícita de actos de piratería y el blanqueo de las ganancias procedentes de tales actos. La resolución 1976, de 11 de abril de 2011, considera urgente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas, tanto en Somalia como

7. Persecución hasta el mar territorial de otro Estado, pero no hasta alta mar, que no puede interrumpirse, siendo obligatorio realizar señales acústicas y luminosas para que el otro barco se detenga.

en la región, incluido un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería. La resolución 2015, de 24 de octubre de 2011, insiste en que se modifiquen los aspectos legales y se propicie el enjuiciamiento de los piratas. Por último, la resolución 2020, de 22 de noviembre de 2011, prorroga por otros 12 meses la persecución en caliente.

Lo más reseñable de las resoluciones del Consejo de Seguridad, la persecución en caliente en aguas de Somalia, tiene una limitación tanto temporal (período de seis meses, ampliado después por períodos sucesivos de 12 meses más) como espacial, dado que solo es aplicable a la situación en Somalia. Se trata con ello de evitar que pueda considerarse un precedente para otros casos.

OBSTÁCULOS PARA LA REPRESIÓN DE LA PIRATERÍA

La piratería es definida en el Derecho Internacional como un delito que tiene lugar en alta mar y sujeto al principio de jurisdicción universal, por el cual todos los estados tienen el derecho y el deber de detener a cualquier pirata. Sin embargo, no hay norma internacional que obligue a los estados a introducir en sus legislaciones nacionales el deber de procesar a los piratas. Por ello, la aplicación práctica de esta definición legal depende de cómo los estados tienen regulado el delito de piratería en sus legislaciones y de su voluntad política (Chalk, 2009). Además, el Derecho Internacional no tiene medios para juzgar y castigar a los piratas y se limita a establecer una definición de piratería generalmente aceptada en virtud de la cual un Estado puede actuar para reprimir la piratería sin ser condenado por ello por otro Estado. Y a pesar de los avances que supone el Convenio SUA, lo cierto es que en pocos países los tribunales fundamentan sus decisiones en el mismo. Por ejemplo, en el Reino Unido no se ha producido ningún proceso de piratería con base en el Convenio SUA (Bento, 2011). El resultado: muy pocos piratas acaban enfrentándose a los tribunales de justicia gracias al Derecho Internacional. Además, a 3 de junio de 2011, 162 estados habían ratificado la CONVEMAR y 145 el Convenio SUA⁸. El hecho de que no todos los países los hayan refrendado es un

8. El listado de naciones que han ratificado la CONVEMAR puede consultarse en la página web de Naciones Unidas: <http://www.un.org> (Consultado: 03.06.2011).

problema añadido. El Senado de Estados Unidos, por ejemplo, no ha ratificado todavía la CONVEMAR. Así, desde una perspectiva del Derecho Internacional, la prevención y la represión de la piratería se ven dificultadas. Parece, pues, necesaria una armonización de la legislación internacional sobre la materia y un compromiso firme por parte de los estados para incorporar el delito de piratería a sus propias legislaciones, así como una revisión de la CONVEMAR por haberse quedado desfasada. Sobrino (2009) propone la realización de una conferencia internacional que dé lugar a una convención más eficaz a la hora de enfrentarse a la piratería marítima. En esta idea insiste Chalk (2009) cuando plantea la necesidad de establecer acuerdos subregionales que impongan nuevas obligaciones a los estados firmantes, siguiendo el ejemplo del denominado Acuerdo de cooperación regional para la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP, en sus siglas en inglés), que ha obtenido un éxito significativo en la disminución de la piratería en esa región⁹.

Por otra parte, parece deseable armonizar en la medida de lo posible las legislaciones nacionales sobre el tema. En ocasiones, estas no contemplan el delito de piratería o el enjuiciamiento de los presuntos piratas, lo que obliga, con más frecuencia de lo deseable, a ponerlos en libertad. Por ejemplo, el Ministerio de Asuntos Exteriores británico advirtió en 2008 a la Royal Navy del riesgo de enviar a presuntos piratas al Reino Unido para ser enjuiciados, dado que podrían reclamar el derecho de asilo con base en los derechos humanos, ya que de ser devueltos a Somalia podrían ser enjuiciados bajo la ley islámica y ser castigados con la pérdida de una mano o, en caso de asesinato, a ser decapitados¹⁰. En efecto, ni siquiera en aquellos países donde el delito de piratería existe desde hace siglos, su aplicación práctica se lleva a cabo de forma coherente. Así le ocurrió a la Justicia británica en el caso del buque *Andreas Lemos*, atacado por hombres armados mientras se encontraba fondeado en aguas territoriales de Bangladesh. Los propietarios del barco reclamaron a la compañía aseguradora los daños y pérdidas sufridos por el buque en lo que consideraron un acto de piratería. La aseguradora defendió por su parte que no se trataba, en realidad, de piratería, dado que el buque no se encontraba en alta mar. El Tribunal sentenció que no había ninguna razón para limitar los actos de piratería a los actos cometidos en alta mar, y amplió así la definición de piratería ofrecida por la CONVEMAR y por la Ley de Marina mercante y seguridad marítima de 1997. Para Bento (2011) los tribunales británicos parecen interpretar la ley caso a caso, si bien con mayor libertad que algunos de sus homólogos internacionales, dado que tienden a

9. Se trata del primer acuerdo intergubernamental para promover y reforzar la cooperación contra la piratería y el robo a mano armada contra barcos en Asia. Entró en vigor el 4 de septiembre de 2006 y ha sido suscrito, hasta la fecha, por 17 estados.

10. «Pirates can claim UK asylum», *The Times*, 13 de abril de 2008. [Consultado: 25 de julio de 2011].

ampliar la definición de piratería más allá de lo que establece la legislación. En Estados Unidos un Tribunal de Distrito en Norfolk, Virginia, decidió en 2010 que un intento de robo no consumado no podía ser considerado un acto de piratería, reservando dicho delito solo a los casos en que el robo había sido llevado a cabo. Además, existen los problemas prácticos que suponen la detención de los presuntos piratas por navíos y su transferencia a las autoridades judiciales de los países a los que pertenecen dichos buques de guerra. Es cierto que la jurisdicción universal permite dicha actuación por parte de los navíos, pero cabe recordar que tampoco parece la solución más operativa. Un reciente estudio analizó la aplicación de la jurisdicción universal desde el año 1961, y concluyó que de 1.051 posibles demandados, solo 32 fueron llevados a juicio. La piratería no se incluyó en el estudio (Langer, 2011).

El secretario general de la ONU informó por carta, el 25 de agosto de 2010, al Consejo de Seguridad que tenía la intención de nombrar al exministro francés Jack Lang asesor especial sobre cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería frente a las costas de Somalia, y que le pediría que determinara cualquier medida adicional que pudiera adoptarse para obtener y mantener resultados sustantivos en el enjuiciamiento de las personas responsables de actos de piratería. En el informe presentado por Lang en enero de 2011, se propone eliminar los obstáculos jurídicos, dado que la ausencia de determinadas condiciones previas puede frustrar el enjuiciamiento de los piratas sospechosos. Todos los estados deben verificar la solidez de su legislación y adaptarla según sea necesario, tanto en los aspectos sustantivos (tipificar la piratería tal como aparece en la CONVEMAR y asumir la jurisdicción universal sobre los actos de piratería) como en los procesales, dado que «se hace sentir a menudo la falta de un marco jurídico para la detención en el mar, respetuoso de las normas internacionales de derechos humanos y compatible con las restricciones operativas, que convendría que adoptaran los estados que participan en la lucha contra la piratería». Asimismo, propone elaborar «un modelo de acta internacional, facilitar el enjuiciamiento de quienes tienen la intención de cometer un acto de piratería, y promover el testimonio de las víctimas». Por último, recomienda aumentar el número de acuerdos de traslado, tanto a efectos de la celebración del juicio como del encarcelamiento, prestando un apoyo adecuado a los países de la región. El informe también trata los obstáculos relacionados con una capacidad penitenciaria insuficiente que solo pueden superarse con un mayor apoyo internacional a los estados de la región. Lang propone la creación inmediata de dos tribunales especializados en Puntlandia y Somalilandia y una corte especializada extraterritorial somalí, que podría estar ubicada en Arusha (Tanzania), con el fin de que ejerzan la jurisdicción universal. Para ello se crearían dos prisiones en Somalilandia y Puntlandia con capacidad para 500 detenidos cada una y con un estatuto de protección que permitiría su control internacional. El coste total del plan durante tres años se estima en menos de 25 millones de dólares (Lang, 2011).

CONCLUSIÓN

El Derecho Internacional regula de manera poco apropiada tanto la definición de piratería marítima como su represión. No considera actos de piratería aquellos ocurridos contra buques o personas dentro de las aguas interiores y del mar territorial de un Estado, y sí entiende que lo son si se producen en el resto de las aguas. Además, sobreentiende que los estados costeros disponen de medios suficientes para reprimir los actos de piratería que se produzcan en sus aguas territoriales y no previó casos en los que esto no fuera así, como en Somalia.

Asimismo, el Derecho Internacional no otorga capacidades a los estados para reprimir la piratería. Como consecuencia, los estados solo pueden detener a los piratas en aguas internacionales y procesarlos siempre y cuando hayan regulado en su Código Penal el delito de piratería. Para paliar estas lagunas, el Consejo de Seguridad de la ONU ha propuesto acciones sin precedentes contra la piratería somalí, como permitir la persecución en caliente contra los piratas no solo en las aguas territoriales somalíes sino, incluso, en tierra firme. Se trata de un antecedente de cesión de soberanía muy notable por parte del Gobierno de Mogadiscio. Sin embargo, sus consecuencias prácticas parecen haber sido menores, dado que los efectivos militares siguen liberando a centenares de piratas en las playas de Somalia. En agosto de 2009 la V Flota norteamericana informó que, desde enero de ese mismo año, las fuerzas navales habían localizado 527 piratas somalíes, 282 de los cuales fueron desarmados y liberados, 235 fueron procesados y 10 murieron. Destaca sobremanera el alto número de piratas liberados.

Dado que cualquier modificación en las convenciones internacionales requiere de años de negociaciones y ratificaciones por parte de los estados hasta que entre en vigor, no cabe prever en estos momentos cambios en la regulación internacional del delito de piratería marítima que puedan tener un efecto a corto plazo sobre este fenómeno. Por ello, se considera que solo la regulación legislativa en los ámbitos nacional o regional propiciará una mayor capacidad de represión de los piratas somalíes, que impida que centenares de ellos, después de ser detenidos, sean liberados y vuelvan a su país dispuestos a desarrollar, de nuevo, la actividad pirata.

Referencias bibliográficas

ANDERSEN, Elizabeth *et al.* «Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law». One Earth Future Foundation, the Academic Council on the United Nations System and the American Society of International Law. Workshop Report (2009) (en línea)
<http://www.acuns.org/download/programsan/suppressingmaritimepiracyexploringtheoptionsininte/suppressingmaritimepiracyexploringtheoptionsininte?attachment=1>

BENTO, Lucas. «Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish». *Berkeley Journal Of International Law*, vol. 29, n.º 2 (2011), p. 399-455.

CEREM (Centre d'Etudes et de Recherche de l'École Militaire). «Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire». *Cahier du CEREM*, n.º 10 (juillet 2009).

CHALK, Peter et al. «Countering Piracy in the Modern Era. Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century». *Rand Corporation* (2009) (en línea) http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf_proceedings/2009/RAND_CF269.pdf

CHATHAM HOUSE. *Piracy and Legal Issues: Reconciling Public and Private Interests*. London: Africa Programme and International Law Conference Report, 1 de octubre de 2009.

CHEBLI, Antoine. *La piraterie maritime au début du XXIème siècle. Panorama, modes opératoires et solutions*. Département de recherche sur les menaces criminelles contemporaines, Institut de criminologie – Université Paris II Panthéon-Assas, 2009 (en línea)

http://www.drmcc.org/IMG/pdf/La_piraterie_maritime_au_d-but_du_XXleme_siecle_v8.pdf

DEL POZO, Fernando. «Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia». *ARI*, n.º 18 (2009) (en línea)

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/932beb004f01977cad2bed3170baead1/ARI18_Pozo_pirateria_Somalia.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=932beb004f01977cad2bed3170baead1

DIEZ DE VELASCO, Manuel. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. Madrid: Tecnos, 2004, 14ª edición, p. 1.023.

DUBNER, Barry Hurt. *The law of International sea piracy*. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1980, p. 176.

ELLEMAN, Bruce A. et al. *Piracy and Maritime Crime Historical and Modern Case Studies*. Newport: Center for Naval Warfare Studies, Newport Paper Thirty-five, Naval War College Press, Rhode Island, 2010.

HAINES, Steven. «Somali Based Piracy: Operations in a legal context, en Somalia and the pirates». *ESF working paper*, n.º 33 (December 2009). European Security Forum.

IMB-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and armed robbery against ships, annual report, 2007*. London: 2008, p. 92.

LANG, Jack. «Carta de fecha 24 de enero de 2011 dirigida al Presidente del Consejo de de Seguridad por el Secretario General» («Somalia - Informe del Asesor Especial del Secretario General sobre cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería frente a las costas de Somalia»), 2011 (en línea) <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/2011/30>

LANGER, Máximo. «The Diplomacy of Universal Jurisdiction: The Political Branches and the Transnational Prosecution of International Crimes». *American Journal of International Law*, vol. 105, n.º 1 (January 2011), p. 1-49.

MIDDLETON, Roger. *Pirates and How to Deal With Them*. Africa Programme and International Law Discussion Group, Briefing Note: AFP/IL BN 2009/01. London: Chatham House, 2009.

MUNICH RE GROUP. *Piracy – Threat at sea. A risk analysis*. Knowledge series. Munich: 2006, p. 56.

- RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis. «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». *ARI*, n.º 73 (2009) (en línea)
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/805edb004f0196d69bd4ff3170baead1/ARI73-2009_Rodriguez-Villasante_pirateria_Codigo_Penal_Corte_Penal_Internacional.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=805edb004f0196d69bd4ff3170baead1
- SATKAUSKAS, Rytis. «Piracy at sea and the limits of international law». *Aegean Rev Law Sea* DOI 10.1007/s12180-010-0013-3 (2010). Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law.
- SOBRINO, José Manuel. «La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional». *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* (2009) (en línea) http://www.reei.org/reei17/doc/agora/agora_SOBRINO_JoseManuel.pdf
- VARÓN MEJÍA, Antonio. «Análisis del crimen de piratería de derecho de gentes desde la perspectiva de la jurisdicción universal». *Revista Diálogos de Saberes*, n.º 30 (enero-junio de 2009), p. 219-239. Colombia: Universidad Libre.