



Asamblea General

Distr. general
4 de marzo de 2024
Español
Original: francés

Comisión de Derecho Internacional

75º período de sesiones

Ginebra, 29 de abril a 31 de mayo y

1 de julio a 2 de agosto de 2024

Segundo informe sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, de Yacouba Cissé, Relator Especial*

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	2
II. Las prácticas de las organizaciones internacionales que se ocupan de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar.	5
A. Las Naciones Unidas: la Asamblea General y el Consejo de Seguridad.	5
1. La Asamblea General.	6
2. El Consejo de Seguridad.	9
B. Las Naciones Unidas y su organismo especializado en seguridad de la navegación: la Organización Marítima Internacional.	15
C. La Organización del Tratado del Atlántico Norte	16
III. Estrategias regionales y subregionales en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	17
A. La estrategia regional de África en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	18
1. El Código de Conducta de Djibouti	20
2. El Código de Conducta de Yaundé y la Arquitectura de Yaundé	23
3. Otros acuerdos africanos sobre seguridad marítima en general y piratería en particular	28

* El Relator Especial expresa su más sincero agradecimiento a Julie Midoux, de la Universidad de Sherbrooke (Canadá) y la Universidad Côte d'Azur (Niza, Francia), a Alexandra Devouge, de la Universidad de Sherbrooke, y a Brittany VandeBerg, profesora asociada y catedrática de la Universidad de Alabama.



B.	La estrategia regional de Asia en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	29
C.	La estrategia regional de Europa en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	31
D.	La estrategia regional de América y Oceanía en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar	35
IV.	Prácticas bilaterales en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar . . .	36
V.	Conclusión	37
VI.	Labor futura	37
VII.	Proyectos de artículo	38

I. Introducción

1. El primer informe del Relator Especial sobre el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar”¹ se centró en examinar la práctica legislativa y judicial de los Estados en las diferentes regiones del mundo, a saber, en África, Asia, América y el Caribe, Europa y Oceanía. En él, el Relator Especial llegó a la conclusión de que la práctica de los Estados en este ámbito no reunía las condiciones de generalidad, coherencia y uniformidad necesarias para preparar el camino hacia una labor de codificación.

2. El principal objetivo del presente informe es describir y analizar cómo se ha abordado la piratería y el robo a mano armada en el mar en la esfera regional. Tras repasar brevemente los instrumentos jurídicos multilaterales más pertinentes sobre este tema, se examinarán las recomendaciones de la Asamblea General y las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre diversas cuestiones relacionadas con la piratería y el robo a mano armada en el mar. En el presente informe, el análisis se centrará principalmente en la cuestión de la cooperación en materia de prevención y represión de estos delitos. Se estudiará la manera en que los Estados cooperan a nivel regional, subregional y multilateral para encontrar soluciones a la comisión de actos de piratería y robo a mano armada en el mar.

3. El segundo capítulo del informe versa sobre la práctica de las organizaciones internacionales que participan en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, como las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). En el tercer capítulo se estudia la práctica de las organizaciones regionales y subregionales de África, Asia, Europa, América y Oceanía en la prevención y represión de estos delitos. En el cuarto capítulo se examinan y analizan las prácticas bilaterales y multilaterales o multinacionales en este ámbito.

4. El marco jurídico internacional en el que se basa el estudio del tema sigue siendo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982², que sirve de punto de partida para examinar el tema de la lucha contra la piratería marítima. Además, diversos acuerdos internacionales que no se refieren específicamente a la piratería marítima sino, de forma más general, a la seguridad en el mar podrían, en determinadas circunstancias, aplicarse a la represión de la piratería, como el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972³, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS)⁴, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) conexo⁵ y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988⁶. Este último se

¹ A/CN.4/758.

² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 10 de diciembre de 1982), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1834, núm. 31363, pág. 371 (entrada en vigor: 16 de noviembre de 1994).

³ Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (Londres, 20 de octubre de 1972, *ibid.*, vol. 1050, núm. 15824, pág. 125 (entrada en vigor: 15 de julio de 1977)).

⁴ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1 de noviembre de 1974), *ibid.*, vol. 1185, núm. 18961, pág. 396 (entrada en vigor: 25 de mayo de 1980).

⁵ Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Londres, 12 de diciembre de 2002), Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, resolución núm. 2 (entrada en vigor: 1 de julio de 2004).

⁶ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma, 10 de marzo de 1988, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 262 (entrada en vigor: 1 de marzo de 1992)).

aprobó tras el secuestro en 1985 del buque italiano *Achille Lauro*, que no fue un caso de piratería marítima propiamente dicha, sino más bien de terrorismo marítimo, aunque ambos delitos tienen en común la seguridad de la navegación. Además de estos instrumentos, cabe señalar la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo), de 2000⁷. En el ámbito regional, se examinan los acuerdos regionales que tratan específicamente de la piratería marítima y el robo a mano armada o, de forma más general, de la seguridad marítima, a saber, el Acuerdo de Cooperación del CARICOM sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial, de 2008⁸, el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (ReCAAP), de 2004⁹, el Memorando de Entendimiento sobre el Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Guardacostas en África Occidental y Central, de 2008¹⁰, el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central (Código de Conducta de Yaundé), de 2013¹¹, el 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 (Código de Conducta de Djibouti), de 2009¹², y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé), de 2016¹³. En cuanto a las organizaciones internacionales estudiadas, que desempeñan una función esencial en la lucha contra la piratería, en el informe se examinan, por una parte, las iniciativas de las Naciones Unidas, a través de sus dos órganos principales, la Asamblea General y el Consejo de Seguridad, y, por otra, de la OMI, el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad de la navegación, y, por razones prácticas, de la OTAN, habida cuenta de sus intervenciones operativas en el mar cuando se cometen actos de piratería en regiones marítimas que plantean riesgos para la seguridad de la navegación, como ha ocurrido en el golfo de Guinea y frente a las costas de Somalia.

⁷ Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Nueva York, 15 de noviembre de 2000), *ibid.*, vol. 2225, núm. 39574, pág. 373 (entrada en vigor: 29 de septiembre de 2003).

⁸ Acuerdo de Cooperación del CARICOM sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial (4 de julio de 2008), *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68 (2008), pág. 21 (entrada en vigor: 2 de diciembre de 2010).

⁹ Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (Tokio, 11 de noviembre de 2004), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2398, núm. 43302, pág. 199 (entrada en vigor: 4 de septiembre de 2006).

¹⁰ Memorando de Entendimiento sobre el Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Guardacostas en África Occidental y Central (Dakar, 31 de julio de 2008), *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68 (2008), pág. 49 (Organización Marítima de África Occidental y Central, documento MOWCA/XIII GA.08/8).

¹¹ Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central (Yaundé, 25 de junio de 2013), en https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf (entrada en vigor: 25 de junio de 2013).

¹² 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 (Djibouti, 29 de enero de 2009), OMI, documento C 102/14, anexo, documento adjunto núm. 1, anexo a la resolución 1, en <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx>.

¹³ Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Lomé, 15 de octubre de 2016), en <https://au.int/fr/treaties/charte-africaine-sur-la-surete-et-la-securite-maritimes-et-le-developpement-en-afrique> (última firma: 26 de septiembre de 2019).

II. Las prácticas de las organizaciones internacionales que se ocupan de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

5. En el ámbito de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, los Estados y diversas organizaciones internacionales han elaborado y aprobado normas de derecho internacional en todo el mundo, especialmente en las regiones más afectadas por estos delitos. Se han aprobado muchos instrumentos jurídicos para combatir estos dos delitos marítimos, algunos de ámbito universal y otros de aplicación regional o subregional. Las Naciones Unidas, a través del Consejo de Seguridad, la Asamblea General y la OMI, como organismo especializado en materia de seguridad de la navegación, han aprobado numerosos instrumentos internacionales, protocolos, recomendaciones, resoluciones y decisiones, en virtud de sus respectivas competencias o bajo sus auspicios, sobre la cuestión global de la seguridad marítima y, específicamente, sobre la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar. Esos distintos instrumentos jurídicos desempeñan un papel esencial en la lucha contra estos delitos, ya que establecen normas internacionales, alientan la cooperación entre los Estados y definen el marco general para prevenirlos y reprimirlos, lo que contribuye a promover la cooperación en aras de la seguridad de la navegación. El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece el principio de la obligación de cooperar en los siguientes términos: “Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”. No obstante, la Convención no define la obligación de cooperar ni especifica sus modalidades. Esta tarea parece corresponder principalmente a los Estados, en el marco de las organizaciones regionales y subregionales, así como a las Naciones Unidas a través de, por una parte, sus dos órganos principales, la Asamblea General y el Consejo de Seguridad, y, por otra, un organismo especializado, la OMI.

A. Las Naciones Unidas: la Asamblea General y el Consejo de Seguridad

6. En el primer informe del Relator Especial, se señaló que la piratería marítima es un problema mundial que afecta a la seguridad de los mares y océanos, así como a las economías de los Estados. Se observó que el marco jurídico de referencia para hacer frente a este problema es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁴, también conocida como la Convención de Montego Bay, que se aprobó en 1982 y entró en vigor en 1994. En la actualidad, la Convención es de aplicación casi universal y constituye el acuerdo internacional más completo, ya que aborda todas las cuestiones relacionadas con la condición y el régimen jurídico aplicables a los distintos espacios marítimos, la explotación de los recursos marinos, la prestación de servicios marítimos y, en términos más generales, la protección y la seguridad marítimas y, específicamente, con la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Como se indicó en el primer informe del Relator Especial, la Convención define la piratería en su artículo 101 y enuncia las normas en materia de prevención y represión de los actos constitutivos de este delito en sus artículos 100 a 107, 110 y 111. Se constató que algunos elementos de la definición del artículo 101 planteaban ciertas dificultades en su aplicación y que era preciso aclararlos a fin de adaptar la definición tradicional de piratería a la evolución del derecho del mar, teniendo en cuenta las repercusiones de las nuevas tecnologías para la seguridad de

¹⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, arts. 100 a 107.

la navegación. Los recientes ataques a buques estadounidenses en el mar Rojo por parte de rebeldes huzíes han reabierto el debate sobre la cuestión de la seguridad de la navegación y, en particular, sobre la propia definición de piratería, pues en este caso los buques fueron atacados utilizando drones en lugar de embarcaciones.

7. Con miras a garantizar la seguridad de la navegación, se han aprobado, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, varios instrumentos multilaterales, en los que se insta a los Estados a que refuercen la cooperación internacional para poner remedio a la comisión de determinados delitos en el mar. Entre ellos, cabe citar la Convención de Palermo y su Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire¹⁵, en los que también se aborda la represión de la piratería marítima como forma de delincuencia organizada transnacional. Si bien la Convención de Palermo se centra principalmente en ese tipo de delincuencia, contiene disposiciones que pueden ser pertinentes para la lucha contra la piratería marítima. Por ejemplo, define la delincuencia organizada transnacional como las actividades delictivas en las que concurren tres elementos: transnacionalidad (delitos cometidos en más de un país), organización (grupos delictivos estructurados) y finalidad económica o financiera (propósito personal). Algunos grupos de piratas marítimos pueden definirse como organizaciones delictivas transnacionales, en particular cuando sus actividades traspasan las fronteras nacionales. Al igual que en el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la Convención de Palermo se alienta la cooperación internacional en la lucha contra la delincuencia organizada transnacional, incluida la piratería marítima. Mientras que la Convención de Palermo prevé mecanismos de cooperación judicial, extradición y asistencia recíproca en asuntos penales entre los Estados partes, no ocurre lo mismo en el caso del artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que, como se ha indicado anteriormente, no define en términos materiales ni procesales el concepto de cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, tarea que queda en manos de los Estados y las organizaciones internacionales, regionales y multilaterales.

1. La Asamblea General

8. La Asamblea General de las Naciones Unidas ha recordado en numerosas ocasiones la importancia fundamental de la cooperación internacional en los planos tanto multilateral como regional, subregional y bilateral para combatir las amenazas a la seguridad marítima en general y los actos de piratería y robo a mano armada en el mar¹⁶ en particular. Asimismo, ha instado a los Estados a que aseguren el pleno cumplimiento de las resoluciones de la OMI sobre piratería y robo a mano armada¹⁷, en especial las relativas a la aplicación de las orientaciones revisadas para propietarios de buques, navieras, armadores, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques¹⁸ y el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra los buques¹⁹, así como a la adopción de las mejores prácticas de gestión en relación con la piratería²⁰.

¹⁵ Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, adicional a la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Nueva York, 15 de noviembre de 2000), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2241, núm. 39574, pág. 480.

¹⁶ Resolución 63/111 de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 2008, párr. 61.

¹⁷ *Ibid.*, párrs. 67 y 68.

¹⁸ OMI, documento MSC.1/Circ.1334, anexo.

¹⁹ OMI, resolución A.1025(26) de la Asamblea, de 2 de diciembre de 2009, anexo.

²⁰ A/CN.4/757, párr. 348.

9. En su calidad de órgano plenario de las Naciones Unidas, la Asamblea General, compuesta por 193 Estados Miembros, se ha ocupado de diversas cuestiones relacionadas con los asuntos marítimos internacionales, como la piratería marítima, el robo a mano armada en el mar y otros delitos cometidos en el mar. Ya en 1958, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra bajo los auspicios de las Naciones Unidas, la Asamblea General aprobó la Convención sobre la Alta Mar²¹. En ella se definieron los actos de piratería y se proporcionaron directrices sobre cómo debían cooperar los Estados para reprimirlos. La Convención sobre la Alta Mar ha tenido gran relevancia en la lucha contra la piratería marítima, ya que establece normas y disposiciones jurídicas para la represión de estos delitos en la alta mar. Fue completada y revisada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, cuyas disposiciones pertinentes retoman casi literalmente el texto de su predecesora.

10. Con miras a resolver las crisis vinculadas al recrudecimiento de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia y a lo largo de las costas de los Estados africanos del golfo de Guinea, la Asamblea General ha aprobado varias resoluciones sobre la prevención y represión de estos dos delitos. En 1998, en el marco del examen del tema de su programa “Los océanos y el derecho del mar”, expresó su profunda preocupación por la amenaza que representaban para la industria naviera la piratería y los robos a mano armada en el mar y destacó desde un principio la obligación de los Estados de cooperar para prevenir y reprimir esos actos. Además, indicó que la cooperación incumbía a todos los Estados, en particular a “los Estados ribereños de las regiones afectadas”, a los que instó a “adoptar todas las medidas necesarias para evitar y combatir los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar e investigar esos incidentes cuando [ocurrieran] o cooperar en su investigación y llevar ante la justicia a los presuntos responsables”²². Para ello, la Asamblea general instó a los Estados a que aplicasen las directrices de la OMI²³ sobre las mejores prácticas en la esfera de la seguridad marítima y, más concretamente, en materia de cooperación para la prevención de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. También instó a todos los Estados y órganos internacionales pertinentes a que cooperasen en la adopción de una serie de medidas de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, entre las que cabe mencionar el fomento de la capacidad, la denuncia e investigación de los incidentes, la incoación de procedimientos judiciales, la capacitación de los navegantes, el personal portuario y el personal encargado de hacer cumplir la ley, el suministro de equipo para las actividades relacionadas con el cumplimiento de la ley y la prohibición de la matriculación fraudulenta de buques²⁴. En lo relativo a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, la Asamblea General atribuyó la responsabilidad primordial a los Estados afectados y, en el caso del golfo de Guinea, por ejemplo, reconoció la función primordial que cumplían los Estados de la región para afrontar la amenaza y abordar sus causas subyacentes²⁵ y subrayó la importancia que revestía para los Estados y las organizaciones regionales la concertación de acuerdos o arreglos especiales, en particular aquellos que permitieran embarcar a agentes de seguridad en los buques de los Estados afectados para evitar la comisión de actos de piratería y robo a mano armada en el mar.

²¹ Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 29 de abril de 1958), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, núm. 6465, pág. 11.

²² Resolución 53/32 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1998, párr. 22.

²³ Resolución 54/31 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999, párr. 21.

²⁴ Resolución 56/12 de la Asamblea General, de 28 de noviembre de 2001, párr. 29.

²⁵ Resolución 68/70 de la Asamblea General, 9 de diciembre de 2013, párr. 114.

11. Además de pedir a los Estados y a la OMI que fortalecieran la cooperación internacional en el plano regional mediante el desarrollo de un “enfoque común”²⁶, la Asamblea General amplió el círculo de partes interesadas en la salvaguardia de la seguridad marítima y la navegación, subrayando el papel que podían desempeñar las entidades privadas interesadas en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, en cooperación con los Estados y con la OMI, presentándole informes sobre los incidentes y aplicando sus directrices²⁷.

12. Tras ampliar el círculo de partes interesadas en la seguridad marítima y de la navegación, la Asamblea General amplió asimismo el alcance de la noción de seguridad de la navegación al incluir la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la expresión “protección y seguridad marítimas” o seguridad de la navegación. La seguridad de la navegación se extendió así a los actos terroristas cometidos en el mar²⁸, a las funciones que debía desempeñar el Estado del pabellón en ese ámbito²⁹ y a la necesidad de que los Estados promoviesen, concertasen y aplicasen “acuerdos de cooperación, en particular a nivel regional y en zonas de alto riesgo”³⁰. Para ello, la Asamblea General instó a los Estados a que pasasen a ser partes en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y en el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental conexas^{31, 32}. Con miras a la aplicación efectiva de los instrumentos jurídicos internacionales aplicables a la seguridad marítima en general y a la piratería en particular, instó a los Estados a que promulgasen legislación nacional³³ apropiada, en la que se determinase el derecho interno aplicable en materia de aprehensión y enjuiciamiento de quienes presuntamente hubiesen cometido actos de piratería³⁴, y a que asegurasen la aplicación efectiva del derecho internacional aplicable a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluidos otros instrumentos acordados con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar³⁵.

13. Además de destacar las gestiones realizadas por el sector del transporte marítimo para cooperar con las iniciativas de los Estados en lo que respectaba a la piratería³⁶, la Asamblea General se refirió a la controvertida cuestión de la legalidad de las intervenciones en el mar de las compañías de seguridad privada en la prevención y represión de la piratería, observando que la OMI había aprobado unas 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 riesgo³⁷. Además, destacó el papel fundamental de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), cuya base de datos mundial sobre la piratería tiene por objeto recopilar información sobre la piratería y facilitar su análisis con miras a emprender acciones legales ante los tribunales nacionales³⁸. Se ha observado que, por normal general, para lograr el apresamiento de los autores de actos

²⁶ Resolución 56/12 de la Asamblea General, de 28 de noviembre de 2001, párr. 30.

²⁷ *Ibid.*, párr. 31.

²⁸ Resolución 57/141 de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 2002, párr. 28.

²⁹ Resolución 58/240 de la Asamblea General, de 23 de diciembre de 2003, párrs. 36 y 37.

³⁰ *Ibid.*, párr. 37.

³¹ Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Roma, 10 de marzo de 1988), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 201.

³² Resolución 59/24 de la Asamblea General, de 17 de noviembre de 2004, párr. 50.

³³ Resolución 63/111 de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 2008, párr. 64.

³⁴ *Ibid.*, párr. 63.

³⁵ Resolución 65/37 de la Asamblea General, de 7 de diciembre de 2010, párr. 86.

³⁶ Resolución 67/78 de la Asamblea General, de 11 de diciembre de 2012, párr. 104.

³⁷ *Ibid.*, párr. 103.

³⁸ Resolución 63/111 de la Asamblea General, párrs. 67 y 68.

de piratería y robo a mano armada en el mar y conseguir que prosperen los procedimientos judiciales ante los tribunales nacionales, se requiere en gran medida la cooperación entre, por una parte, las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad marítima y, por otra, las instituciones regionales, subregionales y multilaterales que se encargan de las cuestiones de protección y seguridad marítimas, incluida la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar. De hecho, gracias a la cooperación internacional, en 2017 la Asamblea General pudo acoger con beneplácito el enjuiciamiento efectivo de casos de piratería en Bélgica, la India, Mauricio y Seychelles en 2016, así como la fructífera cooperación entre China y Somalia en relación con el traslado de presuntos piratas³⁹. Al igual que la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, ha hecho especial hincapié en el deber de cooperar para combatir con mayor eficacia la piratería y el robo a mano armada en el mar en las regiones más afectadas por estos delitos.

2. El Consejo de Seguridad

14. El Consejo de Seguridad ha tratado cuestiones jurídicas que requieren la cooperación entre los Estados, como la obligación de legislar, los enjuiciamientos penales, la detención y traslado de presuntos piratas, la necesidad de elaborar leyes nacionales, la celebración de acuerdos⁴⁰ bilaterales o regionales, la conservación de las pruebas y la realización de investigaciones, y el enjuiciamiento y la extradición de los autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar.

15. El 31 de mayo de 2022, en su 9050ª sesión, el Consejo de Seguridad aprobó, por unanimidad de sus 15 miembros, la resolución [2634 \(2022\)](#), en la que condenó la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluidos los actos de asesinato, secuestro y toma de rehenes, cometidos en el golfo de Guinea y exhortó a los Estados a que cooperasen para poner freno a estos delitos. También abordó cuestiones como las repercusiones de la piratería en la seguridad de Somalia⁴¹, la necesidad de proteger a las marinas mercantes de los Estados Miembros cuyos buques y aeronaves militares tenían autorización para intervenir en aguas somalíes y en alta mar, y la importancia de comprender las causas subyacentes de la piratería.

16. El Consejo de Seguridad ha desempeñado una función esencial en la lucha contra los actos de piratería marítima y robo a mano armada en el mar, en particular en el golfo de Adén, frente a las costas de Somalia. A diferencia de lo que ocurre en el caso de la Asamblea General, su función es decisiva, ya que está facultado, en virtud de la Carta de las Naciones Unidas, para aprobar resoluciones que son de obligado cumplimiento para los Estados Miembros. Como se expondrá a continuación, el Consejo de Seguridad ha aprobado numerosas resoluciones al amparo del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas con miras a luchar contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea y en Somalia, que han permitido establecer un marco jurídico y operativo *ad hoc* para combatir estos delitos frente a las costas somalíes. De ahí que, con carácter excepcional, autorizase a los Estados que cooperasen con Somalia a entrar en las aguas territoriales de este país y a usar todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar⁴². No obstante, el Consejo de Seguridad tuvo cuidado de precisar que el conjunto de resoluciones relativas a la piratería en Somalia no podían considerarse precedentes del derecho internacional consuetudinario y que las medidas

³⁹ Resolución [72/73](#) de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 2017, párr. 136.

⁴⁰ Resolución [2015 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad, de 24 de octubre de 2011, párr. 8.

⁴¹ Resolución [1676 \(2006\)](#) del Consejo de Seguridad, de 10 de mayo de 2006, noveno párrafo del preámbulo.

⁴² Resolución [1816 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, de 2 de junio de 2008, párr. 7.

adoptadas en este contexto debían ser compatibles con el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos⁴³. Los Estados cooperantes son aquellos que tienen interés en la seguridad de las actividades marítimas y que actúan de conformidad con el derecho internacional, en particular en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁴⁴.

17. A través de sus resoluciones, el Consejo de Seguridad autorizó a los Estados Miembros a adoptar medidas coercitivas para luchar contra la piratería marítima, utilizando, entre otros medios, la acción militar para reprimir la comisión de estos delitos en el mar. Estas resoluciones establecieron un marco jurídico que derogaba la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, al autorizar a los Estados a entrar en las aguas territoriales de Somalia mediante el ejercicio del derecho de persecución. Las primeras resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad se remontan a 2008. Se trata de las resoluciones [1814 \(2008\)](#), de 15 de mayo de 2008, [1816 \(2008\)](#), de 2 de junio de 2008, [1838 \(2008\)](#), de 7 de octubre de 2008, [1844 \(2008\)](#), de 20 de noviembre de 2008, [1846 \(2008\)](#), de 2 de diciembre de 2008, y [1851 \(2008\)](#), de 16 de diciembre de 2008. Posteriormente también aprobó las resoluciones [1897 \(2009\)](#), de 30 de noviembre de 2009, [1918 \(2010\)](#), de 27 de abril de 2010, [1950 \(2010\)](#), de 23 de noviembre de 2010, [1976 \(2011\)](#), de 11 de abril de 2011, [2015 \(2011\)](#), de 24 de octubre de 2011, [2018 \(2011\)](#), de 31 de octubre de 2011, [2020 \(2011\)](#), de 22 de noviembre de 2011, y [2039 \(2012\)](#), de 29 de febrero de 2012. En casi todas ellas, el Consejo de Seguridad pedía a los Estados, a las organizaciones internacionales pertinentes y a la industria marítima que luchasen contra la piratería, el robo a mano armada en el mar y otros delitos marítimos en el marco de la cooperación regional y multilateral. Además de estas resoluciones, la Presidencia del Consejo de Seguridad también ha realizado en varias ocasiones declaraciones en favor de la cooperación entre los Estados para combatir estos actos ilícitos, concretamente el 25 de agosto de 2010⁴⁵, el 25 de abril de 2016⁴⁶ y el 9 de agosto de 2021⁴⁷.

18. El Consejo de Seguridad ha abordado la cuestión de la piratería y el robo a mano armada en el mar insistiendo en la necesidad de encontrar soluciones globales que se enmarquen en las estrategias regionales en materia de lucha contra estos delitos marítimos. En casi todas sus resoluciones sobre la piratería en Somalia y en el golfo de Guinea, el Consejo de Seguridad ha recurrido al Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, que autoriza el uso de la fuerza, y siempre las ha basado en la amenaza que suponen los piratas para la seguridad regional e internacional. Entre las soluciones propuestas, el Consejo de Seguridad ha insistido en la necesidad de desarrollar estrategias regionales y nacionales de seguridad marítima⁴⁸ a través de la “coordinación y liderazgo regionales en la elaboración de una estrategia global para hacer frente a esa amenaza” que supone la piratería marítima⁴⁹.

19. En el contexto de la piratería frente a las costas de Somalia, el Consejo de Seguridad ha tratado la cuestión desde una perspectiva más global, examinando simultáneamente varias cuestiones de índole política, jurídica, operativa, social e institucional relacionadas con la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar⁵⁰, ya que es bien sabido que, para acabar con la piratería, se requiere una estrategia global: es preciso celebrar acuerdos regionales, que constituyen un elemento esencial de cualquier estrategia integral de lucha contra la

⁴³ Resolución [1851 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, de 16 de diciembre de 2008, párr. 6.

⁴⁴ Resolución [1838 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, de 7 de octubre de 2008, párrs. 2 y 9.

⁴⁵ [S/PRST/2010/16](#).

⁴⁶ [S/PRST/2016/4](#).

⁴⁷ [S/PRST/2021/15](#).

⁴⁸ Resolución [2039 \(2012\)](#) del Consejo de Seguridad, párrs. 3 y 5.

⁴⁹ [A/CN.4/757](#), párr. 226.

⁵⁰ *Ibid*, párr. 214.

delincuencia en el mar y solo resultan eficaces si al aplicarlos se tienen en cuenta muchas otras medidas y disposiciones⁵¹, incluido el carácter multidimensional de la piratería marítima.

20. El Consejo de Seguridad también ha puesto de relieve el vínculo entre el aumento de los actos de piratería y la financiación del terrorismo. En su resolución [2383 \(2017\)](#), de 7 de noviembre de 2017, se refirió al terrorismo como un tercer fenómeno impulsado por la piratería⁵² y por actos delictivos cometidos por grupos armados⁵³, estableciendo claramente los vínculos de la piratería con la financiación del terrorismo, por una parte⁵⁴, y con las actividades terrestres, por otra⁵⁵.

21. Para resolver estas cuestiones, el Consejo de Seguridad ha insistido en la necesidad de, por un lado, mejorar la cooperación regional con miras a enjuiciar y encarcelar a los presuntos culpables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar⁵⁶ y, por otro, adoptar una estrategia global para luchar contra el terrorismo y combatir piratería⁵⁷. En materia de enjuiciamiento, se ha hecho patente la necesidad de cooperación regional entre los Estados del golfo de Guinea, los Estados del pabellón y los Estados de nacionalidad de las víctimas o de los autores de actos de piratería o robo a mano armada en el mar⁵⁸. Sobre la cuestión del traslado de sospechosos de piratería y robo a mano armada en el mar, el Consejo de Seguridad se ha referido a la necesidad de cooperación regional en el marco de acuerdos regionales entre los Estados de la región o de otras regiones⁵⁹, y ha descrito los medios o modalidades de “cooperación y coordinación”⁶⁰, entre los que cabe mencionar la realización de patrullas y la vigilancia terrestre, marítima y aérea, entre otras operaciones⁶¹. Ejemplo de ello es el caso del golfo de Guinea, donde se crearon centros de coordinación transnacional y transregional de la seguridad marítima⁶². En lo relativo a la lucha contra la piratería en Somalia, el Consejo de Seguridad se ha referido en varias ocasiones a la región⁶³ y a las autoridades y organizaciones regionales encargadas de la represión de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar⁶⁴, y ha alentado “a los Estados y las organizaciones regionales [...] a que ayuden a Somalia a fortalecer la capacidad de sus servicios de guardacostas, en particular apoyando el desarrollo de la vigilancia costera desde tierra y aumentando su cooperación con las autoridades regionales somalíes al respecto”⁶⁵.

22. En su estudio sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, la Secretaría reconoció que, a lo largo del examen del tema por parte del Consejo de Seguridad, uno de los aspectos más importantes de las resoluciones habían sido sus repetidos llamamientos a la cooperación y coordinación

⁵¹ Maximo Mejia: “Regional Cooperation in Combating Piracy and Armed Robbery against Ships: Learning lessons from ReCAAP”, en Anna Petrig (ed.): *Droit de la piraterie maritime: Cadre Juridiques Nationaux et approches législatives régionales*, Berlín, Duncker & Humblot, 2010, págs. 125 a 137, en especial pág. 133.

⁵² [A/CN.4/757](#), párr. 286.

⁵³ Resolución [1844 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, de 20 de noviembre de 2009, quinto párrafo del preámbulo.

⁵⁴ [A/CN.4/757](#), párr. 236, donde se remite a [S/PRST/2016/4](#).

⁵⁵ Resolución [1976 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

⁵⁶ [A/CN.4/757](#), párr. 222, donde se remite al informe del Secretario General ([S/2010/394](#)).

⁵⁷ [A/CN.4/757](#), párr. 224, donde se remite a [S/PRST/2011/6](#).

⁵⁸ Resolución [2018 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 5.

⁵⁹ Resolución [2634 \(2022\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

⁶⁰ [A/CN.4/757](#), párr. 329.

⁶¹ Resolución [2634 \(2022\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 6.

⁶² Resolución [2039 \(2012\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 7.

⁶³ Resolución [1851 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 3.

⁶⁴ Resolución [1976 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

⁶⁵ *Ibid.*, párr. 10.

internacionales⁶⁶. Aunque, según parece, el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hace de la cooperación una obligación, no define con exactitud esta noción ni especifica su alcance jurídico⁶⁷, sino que deja en manos de los Estados la tarea de definirla y decidir sus modalidades de aplicación. En este sentido, el Consejo de Seguridad utilizó una fórmula muy general y en un primer momento se limitó a exhortar a los Estados a que cooperasen entre sí, con la OMI y, en su caso, con las organizaciones regionales, así como con el sector del transporte marítimo y el sector de los seguros⁶⁸. No obstante, posteriormente subrayó la importancia del intercambio de información por conducto bilateral, así como en el ámbito regional⁶⁹, mediante el establecimiento de un mecanismo de cooperación internacional que sirviese de punto de contacto entre Estados y organizaciones regionales e internacionales⁷⁰. Por otra parte, el Consejo de Seguridad ha pedido que se establezca en la región del océano Índico un centro para coordinar la información relativa a la piratería y el robo a mano armada en el mar y que se aumente la capacidad regional de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) de concertar acuerdos o arreglos eficaces sobre embarque de agentes del orden (*shipriders*)⁷¹, así como que se compartan pruebas e información⁷² y se facilite la coordinación entre los Estados y las organizaciones internacionales, en cooperación con la OMI, los Estados del pabellón y el Gobierno Federal de Transición de Somalia⁷³, en el marco de la lucha contra la piratería frente a las costas de ese país.

23. Si bien en el plano institucional y jurídico la cooperación internacional se materializa mediante la concertación de acuerdos o arreglos bilaterales, regionales, subregionales y multilaterales, en el mar esta adquiere una dimensión operativa debido a la intervención de armadas extranjeras en el ejercicio del derecho de persecución contra presuntos piratas. Por ello, el Consejo de Seguridad ha exhortado a los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a que desplieguen buques de guerra y aeronaves militares en alta mar⁷⁴ y a que se incauten de embarcaciones, buques y otros equipos conexos que participen o sean sospechosos de participar en actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia, y los ha autorizado a entrar en las aguas territoriales de Somalia y usar todos los medios necesarios en alta mar o en su espacio aéreo de forma compatible con el derecho internacional⁷⁵. Al mismo tiempo, esta autorización plantea la cuestión de la legalidad del derecho de paso de los buques autorizados a intervenir en aguas somalíes y en alta mar en la lucha contra la piratería. Sobre este punto, el Consejo de Seguridad ha aclarado que el derecho de paso inocente de buques de terceros Estados⁷⁶ en el marco de las autorizaciones conferidas a los Estados que intervienen en operaciones

⁶⁶ A/CN.4/757, párr. 244.

⁶⁷ Véase Robert C. Beckman: “The Piracy under UNCLOS: problems and prospects for cooperation”, en Robert C. Beckman y J. Ashley Roach (eds.), *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN – Prospects for Cooperation*, Cheltenham, Edward Elgar, 2012, págs. 17 a 37.

⁶⁸ Resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

⁶⁹ *Ibid.*, párr. 7.

⁷⁰ Resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

⁷¹ A/CN.4/757, párr. 244 f).

⁷² Resolución 1976 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 19; resolución 2020 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 21; y resolución 2077 (2012) del Consejo de Seguridad, párr. 25.

⁷³ Resolución 1897 (2009) del Consejo de Seguridad, párr. 4; y resolución 1950 (2010) del Consejo de Seguridad, párr. 5.

⁷⁴ Resolución 1838 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 2.

⁷⁵ Véase la resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad.

⁷⁶ *Ibid.*, párr. 8.

militares no puede considerarse una cuestión de derecho internacional consuetudinario⁷⁷.

24. Así pues, las intervenciones militares en el mar autorizadas por el Consejo de Seguridad plantean la cuestión del ejercicio del derecho de persecución por parte de los Estados. A ese respecto, el Consejo de Seguridad ha ampliado el alcance de la competencia al conjunto de los actores principales en materia de seguridad y protección marítimas, reconociendo ese derecho a todos los Estados y, en particular, a los Estados del pabellón, del puerto y ribereños, a los Estados de nacionalidad de las víctimas y los autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar y a otros Estados que tengan la jurisdicción pertinente en virtud del derecho internacional y la legislación nacional, exhortándolos a que cooperen para determinar la jurisdicción, y en la investigación y el enjuiciamiento de las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada frente a la costa de Somalia, en forma compatible con el derecho internacional aplicable, incluidas las normas de derechos humanos, y a que brinden asistencia mediante, entre otras cosas, la prestación de asistencia para la adopción de medidas y de asistencia logística respecto de las personas que estén bajo su jurisdicción y control, como las víctimas y los testigos y las personas detenidas como resultado de las operaciones ejecutadas con arreglo a la resolución en cuestión⁷⁸. Además, ha exhortado a los Estados a que se aseguren de que todos los piratas entregados a las autoridades judiciales sean sometidos a un proceso judicial⁷⁹ tras investigar y enjuiciar a todas las personas responsables de cometer actos de piratería y robo a mano armada o sospechosas de ello⁸⁰. Como requisito previo, los Estados deben tipificar como delito la piratería en su legislación interna. A este respecto, cabe inspirarse en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, en el sentido de que impone a los Estados partes la obligación de tipificar como delito el hecho de apoderarse de un buque o ejercer el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, de establecer su jurisdicción respecto de estas infraestructuras y de aceptar la entrega de los autores o presuntos autores de esos actos. Si se aceptan las tesis de Henri Fouché, queda patente que la cooperación o coordinación entre armadas nacionales puede contribuir a resolver la espinosa cuestión de la jurisdicción universal en lo relativo al enjuiciamiento de presuntos piratas⁸¹ y, en la práctica, solventar las deficiencias del derecho internacional aplicable a la piratería y el robo a mano armada en el mar o contra buques, en el sentido de que la cooperación parece ser el medio más realista, si no el más pragmático, habida cuenta de la naturaleza transnacional o transfronteriza de la piratería. Para que resulte eficaz, esa cooperación debe ser integradora y lo más amplia posible, implicando a todos los actores interesados, a saber, los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes, como la OMI, la UNODC, INTERPOL, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las organizaciones regionales y el sector marítimo privado (transportistas y aseguradoras marítimas). Por ejemplo, en el contexto de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el golfo de Guinea⁸², ha quedado patente la importancia de la participación de la comunidad internacional⁸³ a través de la ayuda requerida a organizaciones e

⁷⁷ *Ibid.*, párr. 9.

⁷⁸ Resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 14.

⁷⁹ Resolución 1897 (2009) del Consejo de Seguridad, párr. 12. Véase también A/CN.4/757, párr. 269.

⁸⁰ Resolución 1950 (2010) del Consejo de Seguridad, párr. 12.

⁸¹ Henri Fouché, "Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy", en Anna Petrig (ed.), *Droit de la piraterie maritime* (véase la nota 56 *supra*), págs. 139 a 159, en especial pág. 145.

⁸² A/CN.4/757, párr. 329.

⁸³ Resolución 2020 (2012) del Consejo de Seguridad, párrs. 1 y 9.

instituciones como la UNODC y el PNUD en cuanto a su apoyo a la elaboración de leyes, acuerdos y mecanismos nacionales que permitan el enjuiciamiento de los presuntos piratas y el traslado y encarcelamiento de los piratas convictos⁸⁴. También es posible cooperar en el ámbito bilateral, a través de acuerdos o arreglos especiales entre dos Estados, a saber, entre el Estado que apresa al pirata y el Estado de jurisdicción del pirata, esto es, el Estado cuyos tribunales competentes enjuician al pirata. Ejemplo de ello son los acuerdos bilaterales celebrados entre Kenya y algunos Estados europeos.

25. En varias de sus resoluciones, el Consejo de Seguridad ha planteado la cuestión de la legislación nacional como condición *sine qua non* previa a cualquier medida de represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. En otras palabras, el Estado que detiene a un pirata solo puede ejercer legítimamente su competencia si ha tipificado ese delito en su legislación, satisfaciendo así el principio penal de *nullum crimen, nulla poena sine lege* (no hay delito ni hay pena sin ley). Remitiéndose a este principio penal, el Consejo de Seguridad ha exhortado a todos los Estados de la región, esto es, del golfo de Guinea, a que tipifiquen como delitos en su legislación nacional la piratería y el robo a mano armada en el mar y a que investiguen y enjuicien o extraditen a quienes perpetren esos actos⁸⁵. Además, en el contexto de la piratería frente a las costas de Somalia, se ha propuesto la creación de un tribunal especializado para juzgar los actos de piratería. Para ello, resulta evidente que sigue siendo necesario revisar la legislación de Somalia a fin de disponer de una base penal y procesal adecuada para los enjuiciamientos y que “la clave para aumentar el número de Estados capaces de enjuiciar los actos de piratería [radica] en la aplicación nacional del régimen jurídico internacional establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [...] y en el derecho internacional consuetudinario y complementado por una serie de las resoluciones del Consejo”⁸⁶. Así pues, el Consejo de Seguridad ha alentado a los Estados del golfo de Guinea a que formulen una estrategia general, que incluya en particular: a) la elaboración de leyes y reglamentos nacionales, cuando no existan, que tipifiquen como delito la piratería y el robo a mano armada en el mar; b) la elaboración de un marco regional de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluidos mecanismos de intercambio de información y coordinación operacional en la región; y c) la elaboración y el fortalecimiento de leyes y reglamentos nacionales para aplicar los acuerdos internacionales pertinentes que regulan la seguridad de la navegación, de conformidad con el derecho internacional⁸⁷.

26. Sobre la base de este principio bien establecido en el derecho penal, el Consejo de Seguridad, en su resolución 1918 (2010), entre otras⁸⁸, exhortó “a todos los Estados, incluidos los de la región” (esto es, el océano Índico y las aguas situadas frente a las costas de Somalia) a que tipificasen la piratería en su legislación interna, así como la incitación, la facilitación y el intento de cometer actos de piratería⁸⁹. Fundamentándose en este principio penal, las comunidades económicas regionales de África han desempeñado un papel fundamental en la lucha contra la piratería, al instar a sus Estados miembros a armonizar las legislaciones internas en materia de lucha contra la piratería y persecución de los piratas. No obstante, se ha observado que las estrategias regionales para armonizar la legislación son eficaces cuando existen

⁸⁴ Resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 8.

⁸⁵ Resolución 2634 (2022) del Consejo de Seguridad, párr. 3.

⁸⁶ A/CN.4/757, párr. 300.

⁸⁷ Resolución 2018 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 2; véase también A/CN.4/757, párr. 314.

⁸⁸ A/CN.4/757, párr. 281, en especial la nota 570.

⁸⁹ *Ibid.*, párr. 282.

similitudes notables en los ordenamientos jurídicos y las condiciones socioeconómicas y políticas de los Estados de la región.

27. Por ello, el Consejo de Seguridad, con el fin de mejorar la aplicación de este principio, invitó a los Estados a que, a título individual o en cooperación con las organizaciones regionales, la UNODC e INTERPOL, examinasen sus marcos jurídicos internos para la detención en el mar de los presuntos piratas, con el fin de asegurar que sus leyes estableciesen procedimientos razonables, respetando las normas internacionales de derechos humanos aplicables, así como sus procedimientos internos para la preservación de las pruebas que pudieran utilizarse en los procesos penales a fin de garantizar la admisibilidad de tales pruebas⁹⁰. Este llamamiento a la regionalización de las actuaciones judiciales y al traslado de los presuntos piratas mediante la asistencia puede traducirse en el apoyo de los asociados y organizaciones internacionales de la región para mejorar la capacidad de los Estados afectados en este ámbito, en particular su capacidad de realizar patrullas regionales o bilaterales⁹¹.

B. Las Naciones Unidas y su organismo especializado en seguridad de la navegación: la Organización Marítima Internacional

28. Habida cuenta del recrudecimiento de la piratería, la OMI pidió al Consejo de Seguridad que promoviera “una respuesta nacional e internacional rápida y coordinada, y que instara a los Estados a establecer una jurisdicción legal efectiva para llevar a los presuntos delincuentes ante la justicia”⁹².

29. Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la misión de la OMI es garantizar la seguridad de la navegación en todo el mundo. Con miras a combatir y reducir toda amenaza contra la seguridad marítima, elabora reglas y recomendaciones, además de normas internacionales destinadas a regular el transporte marítimo internacional y a prevenir la contaminación marina y la piratería marítima. La OMI ha desempeñado un papel fundamental en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas para proteger a los buques y los marineros. También ha contribuido a facilitar la cooperación regional en la lucha contra estos dos delitos, que figuran en su programa de trabajo desde principios de los años ochenta. A finales de la década de 1990 y principios de la de 2000, la OMI se centraba en la piratería en el mar de China meridional y en los estrechos de Malaca y Singapur, que eran zonas críticas en cuanto a la piratería. Desde 2005, se ha ocupado fundamentalmente de la piratería frente a las costas de Somalia, en el golfo de Adén y en todo el océano Índico. Además, está aplicando una estrategia para mejorar la protección marítima en África Occidental y Central, de conformidad con los acuerdos regionales en materia de protección marítima. Con el apoyo y la cooperación del sector del transporte marítimo, la OMI ha elaborado y aprobado un conjunto de medidas de lucha contra la piratería que ha contribuido a limitar sus efectos perjudiciales en todo el mundo⁹³.

30. En 1988, la OMI aprobó el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental⁹⁴. El Convenio tiene por objeto combatir diversos tipos de actos ilícitos

⁹⁰ Resolución 1976 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 16.

⁹¹ A/CN.4/757, párr. 324; y resolución 2018 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 3.

⁹² A/CN.4/757, párr. 217.

⁹³ OMI, “Protección marítima y piratería”; en <https://www.imo.org/es/OurWork/Security>.

⁹⁴ Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (Roma, 10 de marzo de 1988), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 201.

en el mar, como la piratería, los ataques contra buques o los secuestros de buques. Establece disposiciones en materia de prevención y represión de la piratería y de cooperación en los procedimientos penales conexos. El 12 de diciembre de 2002, en una reunión de su Comité de Seguridad Marítima, la OMI aprobó el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en respuesta a la creciente preocupación por la seguridad marítima tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, que pusieron de manifiesto que los buques y las instalaciones portuarias eran vulnerables al terrorismo. El Código PBIP establece normas de seguridad y medidas para prevenir los actos de terrorismo y las amenazas contra la seguridad marítima y exige a los Estados miembros de la OMI que instauren regímenes nacionales de seguridad en consonancia con sus disposiciones. Este código ha contribuido a reforzar la seguridad en el sector marítimo mediante el establecimiento de procedimientos de control, planes de seguridad y medidas de formación de las tripulaciones y el personal portuario con miras a prevenir actos de piratería, atentados terroristas y otras amenazas a la seguridad de la navegación. Aunque no trata directamente la cuestión de la piratería, está indirectamente relacionado con ella, ya que su objetivo es establecer y reforzar la seguridad general de la navegación, en los puertos y a bordo de los buques.

31. En diciembre de 2009, en respuesta al recrudecimiento de los actos de piratería frente a las costas de Somalia, la OMI aprobó la resolución A.1025(26)⁹⁵, relativa al Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques. En ella se establecía una definición de robo a mano armada contra buques que el Relator Especial ha adoptado sin modificaciones sustanciales, lo que permite hacer una clara distinción en el derecho internacional aplicable entre la piratería, cometida en alta mar, y el robo a mano armada en el mar, que tiene lugar en las aguas territoriales⁹⁶.

32. Como parte de su labor de sensibilización, la OMI publica asimismo informes de sucesos sobre actos de piratería y robos a mano armada contra los buques⁹⁷ a partir de los datos presentados por los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes. El primero de estos informes salió a la luz en 1982. Desde julio de 2002, la OMI publica informes de piratería y robos a mano armada mensuales y anuales que clasifican por separado los actos o tentativas de piratería (aguas internacionales) y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (aguas territoriales). Estos informes incluyen “los nombres y una descripción de los ataques, posición y la fecha y hora de los sucesos, las consecuencias para la tripulación, el buque o de la carga, y de las medidas adoptadas por la tripulación y las autoridades ribereñas”⁹⁸. Mientras que la OMI se considera un organismo encargado de legislar en relación con la seguridad de la navegación, la OTAN es una institución operativa que lleva a cabo intervenciones militares en el mar, con la participación de las armadas de sus Estados miembros.

C. La Organización del Tratado del Atlántico Norte

33. La OTAN es una alianza militar intergubernamental que tiene como objetivo garantizar la seguridad de sus miembros mediante la defensa colectiva. El Tratado del

⁹⁵ OMI, resolución A.1025(26) de la Asamblea, 2 de diciembre de 2009, en <https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Security/Documents/1025.pdf>.

⁹⁶ Véase el primer informe del Relator Especial (A/CN.4/758).

⁹⁷ OMI, “Informes de piratería”, en <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>.

⁹⁸ *Ibid.*

Atlántico Norte aborda principalmente cuestiones de seguridad colectiva y de asistencia mutua en caso de agresión armada. Además, la OTAN desempeña un papel importante en la lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar⁹⁹.

34. Con la autorización del Consejo de Seguridad, actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, la OTAN ha participado en la lucha contra la piratería marítima, especialmente en el golfo de Adén y la región circundante, frente a las costas de Somalia. En esa región, la piratería marítima ha sido un motivo de gran preocupación para el comercio marítimo internacional, debido a los ataques contra buques mercantes y los secuestros de marineros por grupos piratas. En este contexto, entre 2009 y 2016, la OTAN dirigió la operación Ocean Shield¹⁰⁰, destinada a combatir la piratería en la región utilizando buques de guerra de sus Estados miembros autorizados a patrullar activamente en el golfo de Adén y las aguas circundantes con el propósito de desalentar los ataques de piratas, escoltar a los buques mercantes en peligro y coordinar los esfuerzos con otras fuerzas navales internacionales dedicadas a la lucha contra la piratería. Estas operaciones contribuyeron de manera notable a reducir el número de ataques piratas en la región.

35. Cabe señalar que las prácticas de lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar se derivan del derecho interno de los Estados, del derecho internacional, de una combinación de derecho interno e internacional o del derecho regional o subregional a través de acuerdos de cooperación entre los Estados de una región o subregión para prevenir y reprimir estos dos delitos. A tal efecto, los Gobiernos han creado patrullas navales y han desplegado buques de guerra que patrullan por las zonas en que pueden producirse incidentes de piratería, con el objetivo de disuadir a los piratas de actuar y reaccionar con rapidez ante incidentes o alertas. Asimismo, algunos Estados han establecido escoltas para los buques mercantes en peligro, que pueden ser custodiados por buques de guerra o equipos de seguridad privada para disuadir a los piratas de atacar. Los Estados también han implantado sistemas para compartir información a través de centros de coordinación y de información sobre la piratería. Estos últimos desempeñan un papel fundamental en la recopilación, difusión y análisis de información sobre incidentes de piratería marítima y otras actividades ilegales en el mar. Además, ayudan a los Estados a vigilar las amenazas de piratería en zonas marítimas específicas y reaccionar ante ellas.

36. Si bien se precisa una normativa internacional, se ha demostrado la pertinencia de adoptar estrategias regionales para afrontar determinados problemas que tienen una dimensión mundial, como la seguridad marítima en general y la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en particular.

III. Estrategias regionales y subregionales en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

37. El estado del derecho regional en materia de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar varía según las regiones marítimas del mundo. En algunas regiones, las organizaciones regionales y subregionales han negociado y aprobado acuerdos, protocolos y mecanismos de cooperación para resolver los problemas de seguridad marítima a los que se enfrentan en general y, más concretamente, para hacer

⁹⁹ Laurie R. Blank: "The use of force against pirates", en Michael P. Scharf, Michael A. Newton y Milena Sterio (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy – Domestic Solutions to International Crimes*, Cambridge University Press, 2015, págs. 103 a 118, en especial pág. 116.

¹⁰⁰ OTAN, "Opérations de lutte contre la piraterie (2008-2016)", 19 de mayo de 2022, en https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm.

frente con eficacia a los delitos de piratería y robo a mano armada en el mar. En África, Asia, América, Europa y Oceanía se están poniendo en práctica estrategias regionales de lucha contra diversos delitos marítimos, entre ellos la piratería y el robo a mano armada en el mar, sobre la base del principio de cooperación consagrado en el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyas disposiciones son demasiado generales, por lo que no pueden proporcionar a los Estados directrices suficientemente objetivas para la aplicación efectiva y operativa del concepto de cooperación. Corresponde, pues, a los Estados de las distintas regiones marítimas del mundo establecer el sentido, contenido y alcance de la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar en términos materiales, conceptuales y operativos. Dicho de otro modo, parece incumbir a los Estados suplir las deficiencias o lagunas del artículo 100 en el marco de las organizaciones regionales y subregionales, mediante acuerdos bilaterales y en el contexto de estrategias o iniciativas multilaterales.

A. La estrategia regional de África en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

38. A lo largo de las tres últimas décadas, el continente africano ha sido la región más afectada por la piratería y el robo a mano armada en el mar, sobre todo el golfo de Guinea y el océano Índico, frente a las costas de Somalia.

39. La piratería y el robo a mano armada en el mar han afectado a numerosos países africanos. En varias regiones del continente, los Estados han percibido claramente la necesidad de cooperar para prevenir y reprimir estos actos delictivos de naturaleza transnacional, que van en detrimento de la seguridad de la navegación, del desarrollo de las economías de los Estados africanos afectados y de su estabilidad social y política. El Consejo de Seguridad aprobó por unanimidad la resolución [2039 \(2012\)](#), en la que se instaba a los Estados de la región del golfo de Guinea a que convocasen una cumbre con miras a elaborar una estrategia regional de lucha contra la piratería y a que formularsen y aplicasen estrategias marítimas, lo que incluía establecer un marco jurídico para el enjuiciamiento de los autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar¹⁰¹. En 2014, la Unión Africana aprobó la Estrategia Marítima Integrada de África 2050.

40. Ante la envergadura de las nefastas consecuencias que estos delitos marítimos han acarreado a los Estados ribereños del golfo de Guinea y del océano Índico, en particular Somalia desde hace 15 años, los Estados africanos afectados decidieron tomar medidas para luchar contra esta lacra. Por ello, adoptaron diversas medidas preventivas y represivas, tanto a título individual, mediante la promulgación de legislación nacional en materia de represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, como a nivel regional, mediante la creación de instrumentos de cooperación regional para combatir los distintos tipos de delitos marítimos.

41. A escala continental, el instrumento jurídico más reciente, que aún no ha entrado en vigor, es la Carta de Lomé¹⁰², que se aprobó en la Cumbre Extraordinaria de la Unión Africana sobre Protección y Seguridad Marítimas y Desarrollo en África, celebrada en Lomé en 2016, y que es de carácter jurídicamente no vinculante. Su objetivo es reforzar la cooperación entre Estados africanos en materia de protección y seguridad marítima. En ella se reafirma el compromiso de los Estados africanos de luchar contra la piratería y otros delitos marítimos que amenazan la seguridad marítima en la región y se los alienta a cooperar entre sí y con la comunidad

¹⁰¹ Resolución [2039 \(2012\)](#) del Consejo de Seguridad, párrs. 3 y 5.

¹⁰² Véase la nota 13 *supra*.

internacional en ese ámbito. La Carta hace hincapié en la importancia de la cooperación mediante el intercambio de información, la coordinación de esfuerzos y la colaboración con las organizaciones regionales e internacionales pertinentes. Además, reconoce la necesidad de reforzar la capacidad de los Estados africanos en lo que se refiere a vigilancia marítima y patrullaje de los espacios marítimos y costeros, así como a prevención y represión en respuesta a la piratería y otros delitos marítimos. También alienta la creación de centros regionales de intercambio de información para facilitar la coordinación. La Carta insta asimismo a la armonización de las legislaciones nacionales de los Estados africanos en materia de piratería y los alienta a aprobar leyes y reglamentos adecuados para combatir la piratería y otras actividades ilegales en el mar, así como a aplicar los instrumentos internacionales pertinentes. Promueve la “economía azul” y hace hincapié en el desarrollo sostenible de los recursos marinos y costeros de África, lo que podría contribuir a desincentivar la piratería, al ofrecer alternativas económicas a las poblaciones locales, que tienden a dedicarse a esta actividad por falta de empleo e ingresos.

42. Cabe recordar que, antes de la Carta de Lomé, en el continente africano se habían aprobado varios instrumentos jurídicos sobre seguridad marítima, entre ellos la Carta Africana del Transporte Marítimo¹⁰³, aprobada en Durban en la Segunda Conferencia de Ministros de Transporte de la Unión Africana, y una resolución sobre seguridad y protección del transporte marítimo y protección del medio ambiente marino¹⁰⁴. Aunque todavía no ha entrado en vigor, la Carta define el marco general de cooperación, ya que tiene por objeto el establecimiento de “una política armonizada en los marcos jurídicos e institucionales del sector marítimo en África”¹⁰⁵ e insta a adoptar medidas eficaces para luchar contra la piratería y otros actos ilícitos contra la navegación mediante la cooperación con otras organizaciones internacionales¹⁰⁶.

43. Además de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), que han creado instituciones para combatir diversos tipos de delitos marítimos, entre ellos la piratería y el robo a mano armada en el mar, se han establecido otras organizaciones regionales o subregionales. Entre ellas, cabe destacar la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (SADC), que ha alentado a la Secretaría de la Organización de Cooperación Regional de los Jefes de Policía de África Meridional a que, a través del subcomité jurídico, realice un estudio sobre las leyes de extradición de los Estados miembros y formule recomendaciones sobre el modo de eliminar los obstáculos a la extradición de los autores de actos de piratería en la región¹⁰⁷.

44. Ocurre algo similar en el caso de la Comunidad de África Oriental, de la que forman parte, entre otros Estados, Kenya, la República Unida de Tanzania y Uganda, países que se han ocupado de la cuestión de la piratería y son conscientes de la necesidad de armonizar su legislación en este ámbito. Por otra parte, la oficina regional de INTERPOL para la Comunidad de África Oriental considera que la piratería frente a las costas de Somalia es una de sus prioridades y ha planteado la

¹⁰³ Unión Africana, Carta Africana del Transporte Marítimo, documento AU/MT/MIN/1 (II), 16 de octubre de 2009.

¹⁰⁴ Unión Africana, Resolución de Durban sobre seguridad y protección del transporte marítimo y protección del medio ambiente en África, documento AU/MT/MIN/DRAFT/Res. (II), 16 de octubre de 2009.

¹⁰⁵ Paul Musili Wambua, “The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya: review of the jurisdictional and procedural challenges and institutional capacity”, en Anna Petrig (ed.), *Droit de la piraterie maritime* (véase la nota 56 *supra*), págs. 1 a 37, en especial pág. 11.

¹⁰⁶ *Ibid.*, donde se cita el artículo 26, párrafo 2, del proyecto de carta africana del transporte marítimo.

¹⁰⁷ Fouché, “Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy” (véase la nota 81 *supra*), pág. 154.

cuestión de la creación de un marco jurídico armonizado para los Estados ribereños de África Oriental¹⁰⁸. Además, la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) es una comunidad económica regional formada por Estados de África Oriental (Djibouti, Eritrea, Etiopía, Kenya, Somalia, Sudán, Sudán del Sur y Uganda). En lo referente a la lucha contra la piratería en Somalia, sus Estados miembros han comprendido la importancia que reviste para ellos la armonización de su legislación sobre piratería¹⁰⁹. También han tomado conciencia de esta cuestión crucial los Estados miembros de la Unión del Magreb Árabe (Argelia, Libia, Marruecos, Mauritania y Túnez)¹¹⁰. En el marco del presente informe, solo se examinarán los instrumentos jurídicos más relevantes, a saber, el Código de Conducta de Djibouti y el Código de Conducta de Yaundé, que tratan principalmente de la seguridad marítima, incluida la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar.

1. El Código de Conducta de Djibouti

45. Además de la Carta de Lomé, que sigue siendo un instrumento jurídico no vinculante, existen otros instrumentos regionales en materia de lucha contra la piratería, entre los que cabe destacar el Código de Conducta de Djibouti¹¹¹. Se trata de un acuerdo internacional aprobado en 2009 para combatir la piratería marítima frente al Cuerno de África, en particular en el golfo de Adén y el océano Índico occidental. Geográficamente, incluye no solo a los Estados ribereños del océano Índico y el golfo de Adén, sino también a los del mar Rojo. El Código integra 20 Estados signatarios de África Oriental y Oriente Medio, a saber: Arabia Saudita, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Etiopía, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Mozambique, Omán, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudán y Yemen¹¹². Posteriormente, estos Estados crearon comités nacionales interinstitucionales y multidisciplinarios de protección y facilitación marítimas, con disposiciones similares en el ámbito portuario con miras a elaborar planes de acción y aplicar procedimientos de protección eficaces. Como da a entender su propio título (código de conducta), este instrumento no tiene carácter jurídicamente vinculante.

46. El Código de Conducta de Djibouti es decisivo en la represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en el golfo de Adén y el océano Índico occidental. Además, se ha ampliado su ámbito de aplicación para abarcar otras actividades marítimas ilegales, como la trata de personas y la pesca ilegal, no declarada y no regulada. En una reunión de alto nivel celebrada en Yeda (Arabia Saudita) en enero de 2017, los signatarios del Código de Conducta de Djibouti aprobaron un texto revisado, la Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti¹¹³. Los Estados partes en el código acordaron cooperar, con el apoyo de la OMI y otras partes interesadas, con miras a mejorar sus capacidades nacionales y regionales y hacer frente a otros problemas relacionados con la protección marítima. La Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti tenía por objetivo reducir los actos de piratería y robo a mano armada contra buques y otras actividades

¹⁰⁸ *Ibid.*, pág. 155.

¹⁰⁹ *Ibid.*, pág. 156.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ Véase la nota 12 *supra*.

¹¹² OMI, “Contenido y evolución del Código de conducta de Djibouti”, en <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>.

¹¹³ Código de Conducta Revisado 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, en <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>.

marítimas ilegales, así como los delitos pesqueros, en el océano Índico occidental y el golfo de Adén. En este texto revisado, se instó a los Estados signatarios a que cooperasen en la mayor medida posible en la represión de la delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo. Además, en la Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti se prevé que los Estados cooperen con el objetivo de compartir y notificar la información pertinente, interceptar los buques y/o aeronaves sospechosos de cometer estos delitos, garantizar que las personas que cometen o intentan cometer actos ilícitos en el mar sean aprehendidas y enjuiciadas, y facilitar cuidados y un trato y una repatriación adecuados a la gente de mar, pescadores, otro personal de a bordo y pasajeros víctimas de actos ilícitos en el mar¹¹⁴, teniendo en cuenta cuestiones jurídicas relativas a la realización de investigaciones, detenciones, enjuiciamientos y operaciones navales conjuntas.

47. Así pues, en varias de sus disposiciones el Código de Conducta de Djibouti hace especial hincapié en la cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en la región. Por ejemplo, en su artículo 4, párrafo 7, se contemplan elementos relativos a la cooperación, en particular la consulta en caso de apresamiento o detención de un pirata entre el Estado que realiza el apresamiento o detención y otras entidades. La referencia a “otras entidades” podría implicar que no solo se requiere la cooperación entre Estados partes que ejerzan su potestad jurisdiccional, sino también entre Estados y entidades no estatales. La cooperación entre las distintas entidades dedicadas a la lucha contra estos dos delitos marítimos se lleva a cabo respetando el principio de soberanía de los Estados cuando la piratería tiene lugar en el mar territorial de un Estado parte en el Código¹¹⁵, que pide a los Estados partes que tipifiquen en su legislación los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques y establezcan su competencia para enjuiciar o extraditar a los autores de esos delitos.

48. Los acuerdos sobre embarque de agentes del orden se inscriben asimismo en esta estrategia de regionalización en lo relativo al apresamiento, la detención, la privación de libertad y el enjuiciamiento de piratas y contribuyen a resolver el problema de los conflictos de competencia, dado el carácter transnacional de los delitos marítimos, en particular la piratería y el robo a mano armada en el mar. El Consejo de Seguridad era muy consciente de este problema cuando invitó a todos los Estados y organizaciones regionales que luchaban contra la piratería frente a las costas de Somalia a concertar acuerdos o arreglos especiales con los países dispuestos a asumir la custodia de los piratas con el fin de embarcar agentes del orden (*shipriders*) de esos países, en particular los de la región, para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas en relación con actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia¹¹⁶. Además, destacó la importancia de “las zonas sin ley donde [tenían] lugar actividades terrestres relacionadas con la piratería”¹¹⁷.

49. No obstante, cabe señalar que el Código de Conducta de Djibouti no es un instrumento jurídicamente vinculante, lo que se indica en sus disposiciones diversas¹¹⁸. A pesar de ello, su propósito es reforzar la cooperación en las intervenciones de las armadas de los Estados miembros en casos de persecución de piratas. El Código contempla la posibilidad de que los Estados participantes embarquen a agentes armados en los buques o aeronaves patrulleros de otro Estado participante¹¹⁹ con el objetivo de facilitar la persecución y, al mismo tiempo, resolver

¹¹⁴ *Ibid.*, art. 2, párr. 1.

¹¹⁵ Código de Conducta de Djibouti (véase la nota 12 *supra*), arts. 4, párr. 8, y 5, párr. 2.

¹¹⁶ Resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 3.

¹¹⁷ Resolución 1976 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 4.

¹¹⁸ Código de Conducta de Djibouti (véase la nota 12 *supra*), art. 15 a).

¹¹⁹ *Ibid.*, art. 7.

conflictos de competencia cuando se produce el enjuiciamiento, la sentencia y la condena. Una disposición de este tipo no podría aplicarse sin una voluntad real de cooperación entre los Estados partes en el Código, ya que de ella depende la incoación de procedimientos judiciales por parte de los tribunales nacionales contra los presuntos autores de actos de piratería o robo a mano armada contra buques. El ejercicio de la competencia en relación con la persecución operativa y judicial de los piratas requiere la existencia previa de un marco jurídico e institucional de cooperación regional, que únicamente puede ser efectivo y eficaz si se aprueban leyes acordadas entre sí, de manera que se sitúen en un nivel equivalente de normatividad que permita enjuiciar y castigar a los presuntos autores de actos de piratería o robo a mano armada en el mar.

50. El estudio del Código de Conducta de Djibouti, en lo que respecta al ejercicio de la competencia por los Estados partes, permite extraer tres conclusiones. En primer lugar, es necesario legislar en materia de piratería en los casos en que el Estado carece de legislación nacional en esa esfera. En segundo lugar, en caso de que sí disponga de ella, debe velar por que esté en conformidad con la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y con la definición de robo a mano armada en el mar que figura en la resolución A.1025(26) de la OMI. En tercer lugar, las legislaciones nacionales deben armonizarse con las disposiciones del Código de Conducta de Djibouti, en particular en lo relativo a la tipificación y represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques, y tener en cuenta el Memorando de Entendimiento sobre el Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Guardacostas en África Occidental y Central y las directrices que establecen disposiciones sobre el ejercicio de la competencia, la realización de investigaciones y el enjuiciamiento de presuntos delincuentes¹²⁰.

51. En este contexto regional, las legislaciones nacionales que retoman las disposiciones del Código de Conducta de Djibouti y las directrices del Memorando de Entendimiento sobre el Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Guardacostas en África Occidental y Central son de obligado cumplimiento una vez que el Estado parte ha ratificado el Código. A partir de ese momento, el Código formará parte de su derecho interno y, por lo tanto, se aplicará debidamente como legislación, lo que permitirá al Estado ejercer legalmente su competencia judicial y jurídica, como hizo Kenya en causas de piratería sometidas a sus tribunales¹²¹.

52. Por lo que se refiere a la obligación de cooperar, cabe señalar que queda bien reflejada en el Código de Conducta de Djibouti, que dispone que los Estados deben celebrar acuerdos o arreglos sobre el enjuiciamiento o la extradición de los autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar¹²². Otro ejemplo de cooperación es el uso de agentes oficiales a bordo de los buques para detener a los piratas¹²³, especialmente en situaciones en que existe un conflicto de competencia entre los Estados participantes, que pueden, según las circunstancias, hacer valer su competencia para procesar o para juzgar¹²⁴. Al igual que el Código de Conducta de Djibouti, el Código de Conducta de Yaundé sigue siendo un instrumento jurídico no vinculante, pero promueve la consolidación de la cooperación en el mar mediante una

¹²⁰ *Ibid.*, art. 11.

¹²¹ Musili Wambua, "The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya", véase la nota 113 *supra*, págs. 10 y 11.

¹²² Código de Conducta de Djibouti (véase la nota 12 *supra*), arts. 2, párr. 1, y 4, párrs. 3 a), 6 y 7.

¹²³ *Ibid.*, art. 7.

¹²⁴ Musili Wambua, "The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya" (véase la nota 113 *supra*), pág. 13.

estructura institucional y operativa en cuatro niveles en la lucha contra la piratería y otros delitos marítimos.

2. El Código de Conducta de Yaundé y la Arquitectura de Yaundé

53. El Código de Conducta de Yaundé¹²⁵ es fruto de varios acuerdos y protocolos aprobados en reuniones de alto nivel entre los países de la región de África Occidental y Central. Entre sus objetivos generales se encuentra la lucha contra la piratería, la pesca ilegal, la contaminación marítima y otras amenazas marítimas. Además, el Código establece el marco general de cooperación entre los Estados miembros en materia de represión de la piratería, el robo a mano armada contra buques y las actividades marítimas ilegales en África Occidental y Central. Se enmarca en la Arquitectura de Yaundé, cuya antecesora fue la Organización Marítima de África Occidental y Central, creada en 1975, que estableció una red integrada de guardacostas y promovió la coordinación regional en el ámbito del transporte marítimo y portuario¹²⁶.

54. El Código de Conducta de Yaundé es un instrumento para articular la cooperación regional en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Se aplica a los Estados de África Occidental y Central ribereños del golfo de Guinea. Velan por la aplicación del Código las dos principales organizaciones subregionales, a saber, la CEDEAO y la CEEAC. Bajo los auspicios de estas dos organizaciones, los acuerdos especiales permiten a los Estados partes cooperar para que se persiga y juzgue a los autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar. Al igual que el Código de Conducta de Djibouti, el Código de Conducta de Yaundé es un instrumento jurídicamente no vinculante para los Estados partes, cuyo principal objetivo es reforzar la cooperación entre los Estados signatarios a fin de luchar contra todos los delitos marítimos, incluida la piratería, en el golfo de Guinea.

55. Las iniciativas políticas y jurídicas sobre estas cuestiones comenzaron a cobrar fuerza en 2013. Ante la gravedad de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar y otros delitos marítimos perpetrados en los años anteriores frente a las costas africanas del golfo de Guinea y del océano Índico en aguas somalíes, los Jefes de Estado y de Gobierno de los Estados de África Occidental y Central se reunieron el 23 de junio de 2013 en Yaundé para reforzar la cooperación en la lucha contra las actividades ilegales cometidas en el golfo de Guinea. Conscientes del carácter transnacional de la piratería marítima y de las nefastas consecuencias que tenía en sus economías, los Estados africanos comprendieron que la cooperación se estaba convirtiendo en una obligación de gobernanza marítima a la que acordaron dar contenido o sentido en el plano institucional, jurídico, político y operativo. En consecuencia, se adaptaron y ampliaron los mandatos de las tres principales instituciones existentes tomando en consideración el surgimiento y recrudecimiento de diversos delitos marítimos, principalmente los actos de piratería y robo a mano armada en el mar cometidos a lo largo de las costas africanas. Estas instituciones son la CEDEAO, la CEEAC y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG).

56. Esa estructura vertebradora, que en el contexto específico del golfo de Guinea ha recibido el nombre de Arquitectura de Yaundé, busca dar un contenido verdaderamente operativo al concepto de cooperación en materia de seguridad marítima. Esta cooperación se ha puesto en práctica mediante la creación de centros regionales dedicados a la seguridad marítima, a saber, el Centro Interregional de

¹²⁵ Véase la nota 11 *supra*.

¹²⁶ Antonin Tisseron: “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée : l’architecture de Yaoundé : dix ans après au milieu du gué”, Institut de recherche stratégique de l’école militaire, estudio núm. 104, marzo de 2023, pág. 19.

Coordinación (CIC), con sede en Yaundé, el Centro Regional de Protección Marítima de África Central (CRESMAC), con sede en Pointe Noire (Congo), y el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental (CREMAO), con sede en Abiyán, así como los Centros de Coordinación Marítima Multinacional. Además de estos centros de coordinación regionales, cada Estado ribereño de la región del golfo de Guinea tiene competencia para dotarse de un centro nacional de referencia¹²⁷ dedicado a la seguridad marítima.

57. La CEDEAO está integrada por los siguientes Estados: Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Sierra Leona, Senegal y Togo. En origen, se concibió como una organización de carácter económico, pero se ha ido involucrando cada vez más en el ámbito de la seguridad y la paz. Esta organización subregional desarrolla su labor particularmente en el ámbito de la seguridad y la protección marítimas, ya que insta a sus Estados miembros a que basen sus políticas marítimas en estrategias mundiales e integradas, en los que se tengan en cuenta la puesta en común de recursos y la gestión común de la seguridad marítima en la región¹²⁸.

58. Desde su creación, en 2001, la CGG está integrada por los siguientes Estados: Angola, Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe. Su misión es contribuir a la armonización de las políticas de los Estados miembros en materia de paz y seguridad, gestión del petróleo y los recursos naturales, transporte y libre circulación de personas y mercancías¹²⁹, y sigue abierta a otros Estados del golfo de Guinea situados en la costa atlántica.

59. La CEEAC está integrada por los siguientes Estados: Angola, Burundi, Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Rwanda y Santo Tomé y Príncipe. Su principal objetivo es promover entre sus miembros un futuro común, en un entorno de paz, seguridad y estabilidad, posibilitado por el desarrollo sostenible, la buena gobernanza, la progresiva mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, la libertad y la justicia¹³⁰.

60. En respuesta al aumento de la inseguridad marítima en África Central, en 2009 se aprobó el Protocolo sobre la Estrategia para la Seguridad de los Intereses Vitales en el Mar de los Estados de la CEEAC del Golfo de Guinea¹³¹, de cuya aplicación se encarga el CRESMAC. A este centro, que funciona en el marco institucional de la CEEAC, se le han encomendado seis objetivos para salvaguardar la seguridad marítima regional: 1) el intercambio y la gestión de información; 2) la vigilancia común del espacio marítimo mediante la puesta en marcha de procedimientos operativos conjuntos y medios interoperativos asociados; 3) la armonización jurídica e institucional de la actuación de los Estados en el mar; 4) la instauración de un impuesto marítimo comunitario; 5) la adquisición y el mantenimiento de equipos pesados; y 6) la institucionalización de una conferencia marítima periódica.

61. Además de las instituciones políticas implicadas en la gobernanza de los océanos en el golfo de Guinea, se han creado centros regionales de coordinación para prevenir y reprimir la piratería, el robo a mano armada en el mar y otros delitos

¹²⁷ *Ibid.*, pág. 11.

¹²⁸ *Ibid.*, pág. 20.

¹²⁹ *Ibid.*, pág. 21.

¹³⁰ CEEAC, "La CEEAC en bref", 28 de mayo de 2023, en <https://ceeac-eccas.org/2023/05/28/la-ceeac-en-bref/>.

¹³¹ Protocolo sobre la Estrategia para la Seguridad de los Intereses Vitales en el Mar de los Estados de la CEEAC del Golfo de Guinea (Kinshasa, 24 de octubre de 2009), en https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas_protocol_0.pdf.

cometidos en la región. Entre ellos, cabe destacar los Centros de Coordinación Marítima Multinacional, que se encargan de planificar y supervisar las operaciones en zonas marítimas predefinidas que los Estados ribereños se han comprometido a realizar mediante la firma de acuerdos sobre vigilancia marítima y patrullas conjuntas, bajo el mando operativo del centro pertinente¹³². Los que se encuentran en países de África Occidental cooperan con el CRESMAO, mientras que los de África Central desarrollan su labor con el CRESMAC. Los Centros de Coordinación Marítima Multinacional establecen sus respectivas competencias territoriales sobre varias zonas marítimas definidas a lo largo del golfo de Guinea: zona A (Angola, Congo y República Democrática del Congo); zona D (Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe); zona E (Benin, Níger, Nigeria y Togo); zona F (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinea, Liberia y Sierra Leona); y zona G (Cabo Verde, Gambia, Guinea Bissau, Malí y Senegal).

62. El principal objetivo de la Arquitectura de Yaundé es contribuir a establecer y reforzar la cooperación entre los Estados africanos del golfo de Guinea en materia de prevención y represión de la piratería marítima, el robo a mano armada en el mar y otros delitos cometidos frente a las costas de los Estados interesados. Su labor se desarrolla en los cuatro niveles que se exponen a continuación.

63. El nivel político (primer nivel) es subregional y en él intervienen primeramente las instituciones subregionales, esto es, la CEDEAO, la CEEAC y la CGG, cuyas funciones y objetivos ya se han descrito. Estas instituciones ejercen la tutela política y la gestión de la Arquitectura de Yaundé¹³³. A fin de aplicar el Código de Conducta de Yaundé, las dos comunidades económicas, la CEDEAO y la CEEAC, firmaron un memorando de entendimiento con la CGG¹³⁴. La función de esta consiste en establecer el marco de cooperación entre las tres instituciones en diversas esferas, como la realización de acciones conjuntas y el seguimiento y evaluación de la cooperación regional¹³⁵.

64. El nivel estratégico (segundo nivel) se refiere a la cooperación entre los Estados ribereños de África Occidental y Central, de la que es responsable el Centro Interregional de Coordinación (CIC), que se ocupa de la coordinación interregional mediante la “supervisión estratégica” del Código de Conducta de Yaundé. El CIC actúa de enlace entre los dos centros regionales, que son, por una parte, el CRESMAO en el contexto geográfico de los Estados miembros de la CEDEAO, para África Occidental, y, por otra, el CRESMAC en el contexto geográfico de los Estados miembros de la CEEAC, para África Central. Además, se encarga de coordinar las acciones con los Centros de Coordinación Marítima Multinacional y los intercambios con los asociados internacionales en su zona de responsabilidad, así como de aplicar las dos estrategias marítimas regionales¹³⁶. El CIC se ocupa de diversas tareas, como preparar y organizar reuniones de altos funcionarios, promover un marco estratégico único, apoyar las asociaciones externas y reforzar los vínculos entre los dos espacios regionales, armonizar los marcos jurídicos y las normas en materia de formación y adiestramiento, recopilar y compartir información marítima, realizar labores de promoción ante los Estados y supervisar las cuestiones relativas a las fronteras marítimas¹³⁷. También se ha fijado como objetivos reforzar las capacidades jurídicas

¹³² Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (véase la nota 126 *supra*), pág. 22.

¹³³ *Ibid.*, pág. 30.

¹³⁴ Memorando de entendimiento entre la CEEAC, la CEDEAO y la CGG sobre la protección y seguridad en el espacio marítimo de África Central y Occidental (Yaundé, 25 de junio de 2013), en https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum_dentente_-_gulf_of_guinea_summit.pdf.

¹³⁵ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (véase la nota 126 *supra*), pág. 30.

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ *Ibid.*

y judiciales de los Estados miembros en materia de protección y seguridad marítimas, mejorar las competencias profesionales de los agentes de la autoridad marítima, favorecer el intercambio de información sobre la protección del espacio marítimo y contribuir a la identificación, delimitación y demarcación de las fronteras marítimas y a la resolución pacífica de conflictos¹³⁸.

65. El nivel operativo (tercer nivel) se refiere a la aplicación efectiva de las dos estrategias marítimas regionales mediante la cooperación entre los centros regionales de seguridad marítima, el CRESMAO para África Occidental y el CRESMAC para África Central, y los Centros de Coordinación Marítima Multinacional. Los centros regionales de seguridad marítima pueden llevar a cabo una labor de coordinación a escala regional a fin de difundir la información con mayor rapidez¹³⁹.

66. El nivel nacional (cuarto nivel) reconoce a todos los Estados ribereños del golfo de Guinea la competencia para crear un centro nacional de referencia que ajuste su política, su estrategia y sus operaciones a las normas regionales e interregionales de cooperación en materia de seguridad marítima, con miras a coordinar de manera eficaz las acciones de prevención y represión de todos los delitos marítimos, entre ellos la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar. Los centros nacionales de referencia actúan como puntos de enlace para facilitar el flujo coordinado, eficaz y rápido de información entre los signatarios¹⁴⁰ y pueden estar ubicados en los centros de operaciones marítimas de las armadas nacionales¹⁴¹.

67. En la puesta en marcha de la Arquitectura de Yaundé, se ha constatado que la cooperación se refiere fundamentalmente a la cuestión del intercambio de información marítima, cuya aplicación no está exenta de dificultades. Se ha observado que la capacidad de los centros nacionales de referencia varía mucho de un país a otro y que no son capaces de compartir la información sobre seguridad marítima entre sí o con sus respectivos Centros de Coordinación Marítima Multinacional, así como tampoco de analizarla¹⁴². Se ha comprobado asimismo que el intercambio de información, que es fundamental para la prevención, no tiene en cuenta a las demás administraciones implicadas en la actuación del Estado en el mar¹⁴³. Además, se ha constatado que la cooperación deja de ser eficaz en ausencia de legislación que tipifique la piratería o en los casos en que, aun existiendo, la definición de este delito y, sobre todo, las medidas represivas previstas difieren entre Estados de una misma región. Otro obstáculo que impide una cooperación fructífera a escala regional radica en el hecho de que la Carta de Lomé no haya entrado en vigor, ya que solo la han ratificado 3 de los 15 Estados necesarios. Como consecuencia de ello, en el contexto regional de la lucha contra estos delitos, a los Estados les resulta cada vez más difícil ejercer su competencia y perseguir a los piratas más allá de las 12 millas marinas que marcan el límite de sus aguas territoriales. Para colmar estas lagunas, se recurre al derecho comunitario, que sustituye al derecho interno cuando este no puede surtir pleno efecto por no haberse ratificado un tratado internacional, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En este contexto, la CEDEAO, tras el período de sesiones de la Autoridad de Jefes de Estado y de Gobierno, celebrado el 3 de julio de 2022, aprobó la Ley complementaria sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas

¹³⁸ *Ibid.*, pág. 34.

¹³⁹ *Ibid.*, pág. 62.

¹⁴⁰ *Ibid.*, pág. 36.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² *Ibid.*, donde se cita Ifesinachi Okafor-Yarwood y Maisie Pigeon, *Stables Seas: Gulf of Guinea*, marzo de 2020, pág. 78.

¹⁴³ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (véase la nota 126 123*supra*), pág. 36.

asociadas¹⁴⁴, que permite al Estado que efectúa la detención, en caso de que no disponga de legislación sobre piratería, trasladar al presunto pirata a otro Estado que sí cuente con la legislación necesaria. Aunque facilita el traslado de los presuntos piratas, la ley complementaria de derecho comunitario también prevé garantías, en particular el respeto de los procedimientos judiciales y del derecho internacional de los derechos humanos¹⁴⁵.

68. La cooperación orientada a fomentar la capacidad en materia de vigilancia de los espacios marítimos se materializa en operaciones conjuntas en las que participan las distintas zonas marítimas bajo control del CRESMAO y el CRESMAC, así como patrullas conjuntas de las armadas nacionales de los Estados del golfo de Guinea.

69. La cooperación bilateral entre los Estados del golfo de Guinea, por un lado, y los asociados internacionales tanto europeos como de Estados no europeos, por otro, ha permitido reforzar las capacidades operativas de los Estados africanos interesados mediante la adquisición de nuevos medios marítimos¹⁴⁶ y aéreos para luchar con mayor eficacia contra la piratería y todos los delitos marítimos, como plataformas navales y aéreas, patrulleras, lanchas neumáticas de casco rígido, drones, radares, helicópteros, aeronaves de vigilancia marítima, barcas de desembarco, cámaras y sistemas electroópticos. No obstante, diversos obstáculos¹⁴⁷ merman la eficacia de la cooperación regional en África, especialmente en el golfo de Guinea, que en las últimas tres décadas ha sido un lugar frecuentado por los piratas. El primer obstáculo importante es el carácter no vinculante del Código de Conducta de Yaundé. Aunque, en virtud de la Ley complementaria de la CEDEAO sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas asociadas, el Código de Yaundé pasó a ser un instrumento jurídicamente vinculante para los Estados miembros de esta organización regional de África Occidental, no sucedió lo mismo en África Central, donde hasta la fecha la CEEAC no ha aprobado ningún texto que tenga ese alcance jurídico. Al formar parte del derecho comunitario, se entiende que la Ley complementaria es de aplicación directa en los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros de la organización regional, sin necesidad de que estos sigan los procedimientos constitucionales de ratificación propios de cada Estado, ya que se trata de un instrumento aplicable directamente en derecho interno (*self-executing*).

70. El segundo obstáculo es la persistencia de controversias fronterizas en el mar entre varios Estados del golfo de Guinea, que dificulta las dinámicas de cooperación¹⁴⁸. En este sentido, la falta de delimitación de las jurisdicciones marítimas en las que se cometen actos de piratería puede dificultar el ejercicio de la jurisdicción y la competencia en materia de ejecución de un Estado respecto de los autores de actos de piratería o robo a mano armada en el mar cuando no se conocen con exactitud sus límites y fronteras marítimas. El tercer obstáculo es la inexistencia de legislación que tipifique la piratería en varios Estados del golfo de Guinea y la falta de armonización al respecto en los casos en que existe. Además, la indeterminación de los límites y las fronteras marítimas entre los Estados del golfo

¹⁴⁴ *Ibid.*, pág. 39, donde se cita el informe del Secretario General sobre la situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea y sus causas subyacentes (S/2022/818), párr. 22.

¹⁴⁵ Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur y Tarila Marclint Ebiede, “Pirates of the Niger Delta II: An update on piracy trends and legal finish in the Gulf of Guinea”, Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC y Ministerio de Relaciones Exteriores de Dinamarca, pág. 39.

¹⁴⁶ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (véase la nota 126 *supra*), págs. 40 y 41.

¹⁴⁷ *Ibid.*, págs. 47 a 52.

¹⁴⁸ *Ibid.*, pág. 47.

de Guinea no facilita la cooperación en materia de gobernanza marítima común, en especial en el caso de la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar en esta región. Habida cuenta del carácter transnacional de estos dos delitos marítimos, una solución podría ser reforzar la seguridad marítima, lo que requiere una mayor movilización de las autoridades y administraciones de los Estados, instaurar una vigilancia permanente eficaz de los espacios marítimos, mejorar la coordinación interna de las administraciones implicadas y seguir revisando los marcos jurídicos nacionales¹⁴⁹.

71. Por último, uno de los ejemplos más notables del refuerzo de la cooperación entre los Estados signatarios del Código de Conducta de Yaundé se encuentra en el artículo 9, relativo a los funcionarios embarcados, en el que se establece lo siguiente:

Cuando estén debidamente autorizados o se les haya otorgado el mandato para ello, los funcionarios podrán:

a) Embarcar en buques o aeronaves de las fuerzas del orden de cualquier Estado signatario;

b) Aplicar las leyes del Estado signatario que los haya designado para reprimir los actos de delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo, de terrorismo marítimo o de pesca [ilegal, no declarada y no reglamentada] y otras actividades ilegales en el mar, tanto dentro como fuera de las aguas de ese Estado signatario, en el ejercicio del derecho de persecución o de otra manera conforme al derecho internacional;

c) Autorizar a los buques de las fuerzas del orden en los que estén embarcados a entrar en las aguas del Estado signatario que los haya designado y a navegar por ellas;

d) Autorizar a los buques de las fuerzas del orden en los que estén embarcados a patrullar las aguas del Estado signatario que los haya designado¹⁵⁰.

Estos cuatro apartados del artículo 9 constituyen elementos operativos en el mar que, si se aplican de manera eficaz, con una voluntad política clara por parte de los Estados, no pueden sino reforzar la cooperación regional en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar. No obstante, el alcance jurídico de este artículo sigue siendo muy limitado, dado que el uso del verbo “poder” en vez de “deber” hace que la disposición tenga carácter facultativo.

3. Otros acuerdos africanos sobre seguridad marítima en general y piratería en particular

72. Otras entidades existentes en África son el Instituto de Seguridad Marítima Interregional de Abiyán y los centros interregionales de protección y seguridad marítimas. Algunos Estados africanos han creado recientemente, además, un marco de colaboración marítima para el golfo de Guinea, la Iniciativa SHADE (Shared Awareness and Deconfliction)¹⁵¹, que constituye un foro internacional de intercambio de información y coordinación creado para luchar contra la piratería marítima en el golfo de Adén y frente a las costas orientales de África. Esta iniciativa, puesta en marcha en 2008 en respuesta al aumento de la piratería en la región, tiene por objeto mejorar la coordinación entre los actores regionales e internacionales en la lucha contra la piratería marítima. Permite compartir información en tiempo real sobre las

¹⁴⁹ *Ibid.*, pág. 70.

¹⁵⁰ Código de Conducta de Yaundé (véase la nota 11 *supra*), art. 9, párr. 5 a) a d).

¹⁵¹ Véase *Indo-Pacific Defense Forum*, “Shared Awareness and Deconfliction Initiative”, 23 de febrero de 2016, en <https://ipdefenseforum.com/2016/02/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/>.

actividades de los piratas, los movimientos de los buques de guerra, las escoltas de convoyes marítimos y otros aspectos relacionados con la seguridad marítima. Está integrada por diversos actores, como armadas nacionales, organizaciones internacionales, compañías navieras, organismos gubernamentales y otras partes interesadas en la seguridad marítima de la región. Las entidades participantes comparten información sobre desplazamientos de buques, incidentes de piratería, patrullas navales, operaciones de salvamento y otras actividades relacionadas con la seguridad marítima. Estos centros cumplen una función esencial en la recopilación y difusión de información, la coordinación de las intervenciones en caso de incidente y el fomento de la seguridad marítima en sus respectivas regiones. Contribuyen a la lucha internacional contra la piratería marítima mejorando la vigilancia y las medidas de respuesta ante las amenazas en el mar. Su objetivo es reforzar las capacidades de vigilancia marítima y de aplicación de la ley de los países de la región. En este marco, las organizaciones regionales del golfo de Guinea, es decir, la CEEAC, la CEDEAO y la CGG, han adoptado medidas para reforzar la protección y seguridad marítimas mediante el refuerzo de sus capacidades.

B. La estrategia regional de Asia en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

73. El Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (ReCAAP) es un acuerdo internacional concertado en 2004 por 16 países asiáticos para reforzar la cooperación regional en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en la región asiática¹⁵². A diferencia del Código de Conducta de Djibouti y el Código de Conducta de Yaundé, se trata de un acuerdo jurídicamente vinculante, como se desprende tanto de su propia denominación (“Acuerdo”) como del hecho de que exige a los Estados miembros que tomen medidas para eliminar los actos de piratería y robo a mano armada contra buques mediante el intercambio de información y la asistencia judicial recíproca. Su principal objetivo es promover la seguridad marítima en la región asiática mediante la represión de la piratería marítima y el robo a mano armada contra buques. Busca coordinar los esfuerzos de los países participantes para prevenir estas actividades delictivas en el mar y responder ante ellas. Muchos países asiáticos se han adherido al ReCAAP, tanto Estados ribereños de la región como otros actores interesados en la seguridad marítima en Asia. El Centro de Intercambio de Información vinculado al ReCAAP, con sede en Singapur, actúa como punto de coordinación regional para recopilar e intercambiar información sobre piratería y robo a mano armada en el mar y facilita la cooperación entre los países miembros en materia de seguridad marítima.

74. Uno de los elementos fundamentales del ReCAAP es el intercambio de información en tiempo real sobre incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar. Los países miembros contribuyen a la base de datos del Centro de Intercambio de Información, lo que permite una respuesta rápida a los incidentes. En el marco del acuerdo, también se organizan cursos de formación, maniobras y talleres para reforzar la capacidad de los países miembros en materia de lucha contra la piratería marítima. Por ejemplo, se imparte formación a las fuerzas de seguridad marítima y a las tripulaciones de los buques. Además, se alienta la coordinación regional en Asia para combatir la piratería marítima y se colabora estrechamente con otras organizaciones internacionales y regionales, como la OMI y la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN). Este acuerdo es un ejemplo de cooperación regional con miras a reforzar la seguridad marítima en Asia mediante la lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar.

¹⁵² Véase la nota 9 *supra*.

75. Tras una serie de reuniones, comunicados, declaraciones y recomendaciones, este acuerdo regional se aprobó el 11 de noviembre de 2004 y entró en vigor el 4 de septiembre de 2006. Aunque abarca la región de Asia, el ReCAAP sigue abierto a la entrada de otros Estados no asiáticos¹⁵³. En virtud de las obligaciones generales, exige a los Estados partes que adopten medidas eficaces para prevenir y eliminar la piratería y el robo a mano armada contra buques, detener a los autores de estos delitos, apresar los buques utilizados por estos y prestar asistencia a las personas y los buques que hayan sido víctimas de estos actos¹⁵⁴. A este respecto, cabe destacar que también establece que, en el cumplimiento de las obligaciones generales definidas en su artículo 3, nada impedirá a los Estados partes adoptar medidas adicionales en su territorio nacional¹⁵⁵.

76. La lucha contra la piratería marítima en Asia plantea grandes dificultades debido al gran número de estrechos y zonas marítimas con un elevado tráfico de buques mercantes. Varios países asiáticos y organizaciones regionales han puesto en marcha iniciativas encaminadas a luchar contra la piratería marítima y mejorar la seguridad en el mar y han creado centros de información para prevenir las actividades de los piratas y compartir con otros países de la región información relativa a las amenazas. Un ejemplo de ello es el Centro de Información sobre la Piratería de la red asiática de la Oficina Marítima Internacional, con sede en Kuala Lumpur.

77. Además, los países asiáticos han concertado acuerdos de cooperación regional para luchar contra la piratería. Por ejemplo, la ASEAN aprobó un código de conducta sobre la piratería¹⁵⁶ para fomentar la coordinación regional en la lucha contra la piratería. Además, varios países asiáticos han desplegado sus fuerzas navales para patrullar zonas que presentan riesgo de incidentes de piratería, como el estrecho de Malaca, el golfo de Adén y las aguas frente a las costas de Somalia. También se han realizado esfuerzos internacionales para mejorar la cooperación en la protección de los buques mercantes. Además, algunos países asiáticos han recibido asistencia internacional para reforzar su capacidad en materia de lucha contra la piratería, por ejemplo en lo relativo a la formación de las fuerzas de seguridad, la mejora de las infraestructuras portuarias y la elaboración de estrategias nacionales de seguridad marítima. Los países asiáticos cooperan estrechamente con otros actores internacionales, en particular la OMI y las Naciones Unidas. La lucha contra la piratería marítima en Asia se basa en la cooperación regional e internacional, la vigilancia de las actividades de los piratas, el despliegue de fuerzas navales, el refuerzo de las capacidades nacionales y la protección de buques y tripulaciones.

78. Algunos países asiáticos han publicado directrices sobre la protección de buques y tripulaciones contra la piratería, que incluyen recomendaciones sobre medidas de seguridad a bordo de los buques. Además, se han adoptado iniciativas y medidas para combatir la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar, como el Diálogo de Singapur sobre Seguridad Marítima, una serie de reuniones internacionales que se centran en cuestiones de seguridad marítima. Estos diálogos reúnen a representantes de Gobiernos, organizaciones internacionales, entidades de la industria marítima y otras partes interesadas con objeto de debatir e intercambiar ideas sobre cuestiones relacionadas con la seguridad marítima en la región de Asia y el Pacífico y en otras zonas. Su principal objetivo es promover la seguridad marítima y examinar los retos y amenazas que afectan a las aguas de la región de Asia y el Pacífico, entre ellos la piratería marítima, la pesca ilegal, la seguridad del transporte marítimo y la protección

¹⁵³ *ReCAAP*, art. 18.

¹⁵⁴ *Ibid.*, art. 3, párr. 1.

¹⁵⁵ *Ibid.*, art. 3, párr. 2.

¹⁵⁶ Véase Eric Frécon, "Géopolitique de la piraterie au Sud-Est asiatique : conflit de représentations", *Outre-terre*, vols. 25 y 26 (2010), págs. 101 a 123.

del medio ambiente marino. Los diálogos ponen de relieve la necesidad de una cooperación regional e internacional para resolver los problemas de seguridad marítima. Fomentan el intercambio de información, la coordinación de las operaciones y el establecimiento de mecanismos de respuesta eficaces.

79. Se han puesto en marcha otras iniciativas, como el Simposio Naval del Océano Índico (*Indian Ocean Naval Symposium* (IONS)). El IONS se creó para promover la cooperación marítima entre los países de la región del océano Índico, reforzar la seguridad marítima, fomentar la confianza mutua y promover la cooperación en materia de seguridad en la región. Forman parte de él las armadas de los países ribereños del océano Índico, tanto continentales como insulares. Está abierto a todos los países de la región del océano Índico, varios de los cuales son miembros. Por último, el IONS se estructura en torno a diferentes órganos y grupos de trabajo, entre ellos el Comité de Jefes del Estado Mayor, que se reúne periódicamente para examinar cuestiones de seguridad marítima y coordinar las actividades. Organiza periódicamente maniobras marítimas conjuntas, seminarios, cursos de formación y otras actividades destinadas a reforzar la cooperación entre las armadas de los países miembros, como, por ejemplo, maniobras de lucha contra la piratería o de salvamento marítimo y otros ejercicios de seguridad marítima. El IONS mantiene asimismo asociaciones con otras organizaciones regionales y nacionales.

80. La puesta en marcha y la eficacia de la cooperación entre los Estados partes dependen del intercambio de información. De ahí que se haya creado el Centro de Intercambio de Información, que recopila y analiza datos y estadísticas sobre la piratería y el robo a mano armada contra buques, además de contribuir a reforzar la cooperación mediante actividades de fomento de la capacidad y refuerzo de la asistencia a los Estados miembros, programas de formación e intercambio de experiencias, así como buenas prácticas¹⁵⁷. El ReCAAP parece prever la obligación de cooperar cuando dispone que cada parte contratante se esforzará por cooperar en toda la medida de lo posible con otras partes contratantes que soliciten cooperación o asistencia¹⁵⁸.

81. En conclusión, se observa que la cooperación en la región de Asia se ha reforzado a través de la comunicación, en particular el intercambio de información y mejores prácticas, y el fomento de la capacidad. Además, se trata de un medio para atraer asistencia exterior¹⁵⁹. El ReCAAP es una estructura regional inclusiva, ya que está abierta a Estados que no forman parte la región geográfica propiamente dicha, mientras que el Código de Conducta de Djibouti sigue siendo una estructura regional exclusiva, a la que solo pueden adherirse Estados de esa región geográfica. No obstante, hay aspectos del ReCAAP que cabría mejorar, relacionados con el fomento de la capacidad en materia de extradición y asistencia judicial¹⁶⁰.

C. La estrategia regional de Europa en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

82. Europa aspira a erigirse en actor global de la seguridad marítima¹⁶¹ a escala mundial, a través de su estrategia de seguridad marítima, que se adoptó en 2014 y

¹⁵⁷ ReCAAP, art. 14, párr. 3.

¹⁵⁸ *Ibid.*, art. 14, párr. 1.

¹⁵⁹ Mejia, “Regional cooperation in combating piracy and armed robbery against ships” (véase la nota 56 *supra*), pág. 134.

¹⁶⁰ *Ibid.*, pág. 136.

¹⁶¹ Véase Marianne Péron-Doise, “Les espaces maritimes, nouveaux territoires de la sécurité internationale”, *Diplomatie*, Les grands dossiers n° 68 (juin-juillet 2022), *Géopolitique des mers et des océans: tensions sur les mers du globe*, pág. 30.

posteriormente se complementó con su plan de acción de 2018¹⁶². Si bien las aguas europeas no están infestadas de piratas, los buques mercantes con pabellón de Estados europeos han sido víctimas de actos de piratería o robo a mano armada en el mar en zonas marítimas consideradas peligrosas para la seguridad de la navegación y de la marina mercante. En las tres últimas décadas, Europa ha hecho sentir su presencia en las aguas situadas frente a las costas africanas, sobre todo en el golfo de Guinea y en el océano Índico, frente a las costas de Somalia. Los Estados desarrollan cada vez más estrategias de cooperación bilateral, regional, subregional y multilateral. En el plano multilateral, por ejemplo, gracias a la acción combinada de patrullas navales internacionales, personal de seguridad privada y reformas de los sistemas judiciales regionales¹⁶³, han disminuido considerablemente los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. El Maritime Information Cooperation and Awareness Center (MICA Center), con sede en Brest (Francia), desempeña un papel fundamental en esta evolución, ya que se encarga de recopilar datos y estadísticas sobre la piratería y el bandolerismo en todos los mares y océanos del mundo, mediante un sistema basado en la cooperación naval voluntaria de la industria marítima. Este centro se compone de varias entidades: el Centro de Cooperación Naval, encargado de poner en marcha la cooperación naval voluntaria; el Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG), que es un mecanismo de notificación virtual franco-británico para el golfo de Guinea; la Célula de Control Naval; y el Maritime Security Centre Horn of Africa (Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África). La vocación internacional del MICA Center se refleja en la cooperación que ha establecido con centros de seguridad marítima extranjeros, en particular los de Singapur, Nueva Delhi, Madagascar y el Perú¹⁶⁴.

83. Para luchar contra la piratería en África, y en aras de la cooperación internacional, Europa ha adoptado un conjunto de medidas preventivas en el golfo de Guinea. Entre ellas figura el MDAT-GoG, que actúa como punto de enlace entre los buques mercantes que navegan por las aguas del golfo de Guinea y los responsables de las compañías navieras. Este mecanismo, que se basa en el intercambio de información marítima, permite a los buques identificarse antes de entrar en puerto y alertar a otros buques de los incidentes que se produzcan en una zona marítima determinada. De este modo, contribuye a que se disponga de una conciencia situacional marítima coherente en las zonas marítimas de África Occidental y Central, actuando como punto de enlace con los centros operativos regionales y las fuerzas militares presentes en la zona¹⁶⁵, por ejemplo en el golfo de Guinea.

84. Además de MDAT-GoG, cabe señalar que existe otra herramienta para prevenir la delincuencia marítima en el golfo de Guinea, a saber, el Comando en Jefe para el Atlántico (CECLANT). Esta institución se inscribe en una perspectiva más amplia de lucha contra la inseguridad marítima en todas sus formas, incluida no solo la piratería, sino también otros delitos, como la pesca ilegal, el narcotráfico y la inmigración clandestina. El CECLANT desempeña una función de controlador operativo de los medios aeronavales en el golfo de Guinea a través de la operación naval Corymbe y organiza maniobras militares con las armadas de los Estados de esta región y la movilización de buques de altura extrarregionales. Un tercer instrumento es el Shared Awareness and Deconfliction – Gulf of Guinea (SHADE-GoG), que se adoptó en 2021 tras la Declaración del Golfo de Guinea sobre la Supresión de la Piratería, publicada por la industria marítima con el objetivo de apoyar las acciones de los Estados del golfo de Guinea para aplicar mejores prácticas en materia de seguridad marítima y, más concretamente, medidas de prevención de la piratería y el robo a mano armada

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ *Ibid.*, pág. 31.

¹⁶⁴ Véase MICA Center, *Sûreté des espaces maritimes, bilan annuel 2021*.

¹⁶⁵ *Ibid.*, cap. 2.1, pág. 21.

en el mar, en consonancia con las orientaciones formuladas en Mejores Prácticas de Gestión para Prevenir la Piratería y Mejorar la Protección Marítima en África Occidental, incluido el Golfo de Guinea¹⁶⁶.

85. Los Estados miembros de la Unión Europea aplican la normativa europea de lucha contra la piratería marítima en coordinación con otras organizaciones internacionales y regionales. Las intervenciones europeas, realizadas principalmente en el marco del despliegue de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR)¹⁶⁷ y de conformidad con la Política Común de Seguridad y Defensa, en particular la Operación Atalanta¹⁶⁸, han desempeñado un papel fundamental en la coordinación y el apoyo de las acciones de los Estados miembros en la lucha contra la piratería marítima, en estrecha colaboración con otras organizaciones y Estados, como la OMI, las Naciones Unidas y otros actores regionales. La Unión Europea también apoya programas de fomento de la capacidad en países vulnerables a la piratería, además de realizar acciones y aprobar normativas para combatir la piratería, el robo a mano armada en el mar y otros delitos marítimos.

86. La Unión Europea ha aprobado una serie de normas de lucha contra la piratería, entre ellas disposiciones sobre seguridad marítima, protección de buques y tripulaciones y cooperación con otros agentes internacionales. Estas normas tienen por objeto reforzar la protección marítima en aguas europeas y brindar protección a los buques con pabellón de Estados miembros de la Unión Europea. Además, en 2008 la Unión Europea puso en marcha la Operación Atalanta¹⁶⁹, una operación naval militar cuyo propósito es combatir la piratería frente a las costas de Somalia. Esta operación se llevó a cabo en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea y ha contribuido a reducir considerablemente el número de ataques piratas en la región.

87. La Operación Atalanta tiene por objetivo combatir la piratería marítima frente al Cuerno de África, en particular en el golfo de Adén, a lo largo de las costas de Somalia y en el océano Índico occidental. Se puso en marcha en diciembre de 2008 en respuesta al aumento de la piratería en la región. Como ya se ha señalado, se trata de una de las zonas más afectadas por la piratería marítima en el mundo. Varios países de la Unión Europea han contribuido a la Operación Atalanta desplegando buques de guerra y aviones de patrulla marítima. Otros países no pertenecientes a la Unión Europea también han participado en ella, aportando recursos y cooperando con las fuerzas europeas. La Operación Atalanta se desarrolla en estrecha colaboración con otros actores internacionales que participan en la lucha contra la piratería, como las fuerzas navales de los Estados Unidos, las fuerzas de la coalición internacional, la OTAN y otros actores regionales. También participa en la formación de las tripulaciones de los buques mercantes sobre mejores prácticas para evitar los ataques de piratas y defenderse en caso de que se produzcan.

88. Asimismo, la Unión Europea, a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), desempeña un papel fundamental en el intercambio de

¹⁶⁶ BIMCO et al., *BMP West Africa: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*, marzo de 2020.

¹⁶⁷ Véase EUNAVFOR, “European Union Naval Force Operation ATALANTA – EUNAVFOR ATALANTA”, en <https://eunavfor.eu/>.

¹⁶⁸ Consejo de la Unión Europea, “Operación Atalanta de la EUNAVFOR: nombramiento de un nuevo comandante”, comunicado de prensa, 20 de abril de 2021, en <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2021/04/20/eu-navfor-operation-atalanta-new-operation-commander-appointed/>.

¹⁶⁹ Véase Ministerio de las Fuerzas Armadas de Francia, “Atalante”, en <https://www.defense.gouv.fr/operations/operations/atalante#:~:text=La%20A9ration%20ATALANTE%20es%20una,piratas%20que%20empiezan%20desde%20c%20B4es%20somalia.>

información para combatir la piratería y la respuesta a incidentes en el mar. También ha aprobado normas para mejorar la protección de los puertos europeos, lo que ha contribuido a la lucha contra la piratería, al impedir el acceso no autorizado a los buques y a las instalaciones portuarias. Los principales objetivos de la AESM son ayudar a los Estados miembros a aplicar la legislación marítima de la Unión Europea, mejorar la seguridad marítima y proteger el medio ambiente marino. Esto incluye la prevención de la contaminación, la vigilancia de los buques, la coordinación de las respuestas a los incidentes de contaminación y la recopilación de datos sobre seguridad marítima. A fin de lograr estos objetivos, la AESM realiza diversas tareas, entre ellas vigilar el tráfico marítimo, facilitar información sobre este, inspeccionar buques, coordinar la lucha contra la contaminación, formar equipos que intervienen en caso de contaminación y recopilar datos sobre seguridad marítima. Recopila y analiza datos sobre seguridad marítima, contaminación marina y otros aspectos relacionados con el mar y elabora informes y análisis para las autoridades competentes de la Unión Europea. Colabora estrechamente con otras agencias de la Unión Europea, como la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) con miras a garantizar una actuación coherente y coordinada en ámbitos afines. Además de la fuerza naval EUNAVFOR, creada en 2008, la Unión Europea creó en 2011 la red de vigilancia marítima MARSUR, en la que participan las marinas nacionales de los Estados miembros a través de diversos centros de vigilancia marítima.

89. La normativa europea de lucha contra la piratería contempla un conjunto de medidas destinadas a mejorar la protección y seguridad marítimas en aguas europeas y a contribuir a la lucha contra la piratería a escala internacional, especialmente en zonas críticas, como el golfo de Adén.

90. En el marco de la coalición internacional contra la piratería, la Unión Europea aprobó en 2014 su estrategia para el golfo de Guinea, además de permitir estrategias bilaterales entre Estados europeos y Estados africanos cuyos espacios marítimos presentan riesgos para la seguridad de la navegación marítima. Se trata de la iniciativa de presencias marítimas coordinadas¹⁷⁰, que tiene por objeto garantizar la coordinación entre las armadas europeas en las zonas del golfo de Guinea y el noroeste del océano Índico.

91. Además de la Unión Europea, la internacionalización de la cooperación en la lucha contra la piratería queda ilustrada por el compromiso político de los países más industrializados agrupados en el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, que se creó en 2013 bajo la presidencia del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y cuyo objetivo es prestar asistencia a la Arquitectura de Yaundé. Además de los países del G7 (Alemania, Canadá, Estados Unidos, Italia, Japón, Reino Unido y Francia), este grupo incluye a Bélgica, el Brasil, la República de Corea, Dinamarca, España, la India, Marruecos, Noruega, el Reino de los Países Bajos, Portugal, Suiza, la Unión Europea, la UNODC, INTERPOL, la CEDEAO y la CEEAC¹⁷¹. Mientras que la OMI tiene el mandato de garantizar la seguridad de la navegación mediante la elaboración y aprobación de resoluciones, la misión de la UNODC es aplicar el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, centrándose en la creación de marcos jurídicos y contribuyendo a la armonización de las legislaciones de los Estados afectados, así como al fomento de la capacidad de los actores que participan en la lucha contra la piratería marítima y el conjunto de delitos marítimos.

92. Cabe destacar la cooperación bilateral entre los Estados africanos del golfo de Guinea y los Estados europeos, ya que contribuye a reforzar las capacidades

¹⁷⁰ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (véase la nota 126 *supra*) págs. 53 y 54.

¹⁷¹ *Ibid.*, pág. 54.

operativas de los Estados africanos en la lucha contra la piratería. Buen ejemplo de ello son las iniciativas bilaterales entre Francia y algunos Estados africanos, en particular el African NEMO (Navy's Exercise for Maritime Operations), coordinado por Francia¹⁷². Para garantizar la seguridad de sus costas y de la navegación marítima frente a la piratería y el robo a mano armada en el mar, varios Estados del golfo de Guinea (Benin, Ghana, Guinea Ecuatorial, Nigeria y Togo) han recurrido a empresas de seguridad privadas para escoltar a los buques mercantes.

D. La estrategia regional de América y Oceanía en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

93. En América en general, y en América Latina en particular, no se presentan los mismos retos que en las regiones de Asia Sudoriental y África Oriental y Occidental en lo que se refiere a actos de piratería marítima. No obstante, hay ciertas inquietudes relacionadas con la seguridad marítima en distintas zonas del continente americano. La región del Caribe, por ejemplo, ha estado históricamente asociada a problemas de piratería, aunque su naturaleza difiere mucho de la observada en otras partes del mundo. En la actualidad, la piratería en el Caribe suele estar vinculada al robo a mano armada en el mar, los atracos a pequeñas embarcaciones de recreo o pesqueras y el tráfico ilícito. Los Estados de la región cooperan para hacer frente a estas amenazas. Asimismo, algunas zonas de la costa de América del Sur y América Central, sobre todo en el golfo de México, han sufrido incidentes de piratería y actos ilícitos en el mar, a menudo relacionados con el robo de cargamentos o combustible. Los países de la región han tomado medidas para reforzar la seguridad marítima y la vigilancia de sus aguas. En América del Norte, los Estados Unidos y el Canadá han establecido normativas y han creado organismos que se ocupan de la seguridad marítima, como el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y la Guardia Costera del Canadá. Estas entidades son responsables de la vigilancia de las aguas territoriales y de la seguridad de las operaciones marítimas. Además, existen varias iniciativas de cooperación regional para reforzar la seguridad marítima en América, que tienen por objeto coordinar las actuaciones entre los países de la región. Cabe destacar, además, el Acuerdo de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial de la CARICOM¹⁷³, de 2008, que abarca la región de América y el Caribe y aspira a ser un acuerdo vinculante que proporcione un marco para la cooperación en la lucha contra la piratería, con especial énfasis en el intercambio de información y teniendo en cuenta otras formas de cooperación. Además de este acuerdo, los Estados de la región han creado la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas con miras a combatir diversos delitos marítimos, incluida la piratería.

94. En general, aunque la piratería marítima no es un problema grave en América, al contrario que en otras regiones, la seguridad marítima sigue siendo una preocupación importante para muchos países del continente, que están aplicando normativas y medidas para proteger sus aguas y promover un uso sostenible de los recursos marinos.

95. En cuanto a Oceanía, sigue siendo una región geográfica muy vasta y diversa, que comprende numerosas islas y Estados insulares, cada cual con sus propios desafíos y preocupaciones en materia de seguridad marítima. Aunque por lo general la piratería marítima no está tan extendida en Oceanía como en otras regiones del mundo, existen problemas específicos de seguridad marítima y normativas para abordarlos. Así, en algunas zonas de Oceanía, en especial en el Pacífico Sur, se han producido incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar, fundamentalmente

¹⁷² *Ibid.*, pág. 53.

¹⁷³ <http://broken-link/> Véase la nota 8 *supra*.

relacionados con actos delictivos cometidos a bordo de pequeños buques pesqueros y embarcaciones ligeras.

96. Las naciones insulares y las organizaciones regionales colaboran para combatir estas amenazas. Debido a las características geográficas de Oceanía, integrada por múltiples islas e islotes dispersos, la seguridad de la navegación marítima es una preocupación importante. Existen reglamentos y ayudas a la navegación que tienen por objeto garantizar la seguridad de los buques que faenan en la región. Varias organizaciones regionales, como el Foro de las Islas del Pacífico y la Comunidad del Pacífico, trabajan para coordinar la seguridad marítima y la gestión de los recursos marinos en Oceanía. En términos generales, la seguridad marítima en Oceanía es una cuestión compleja, que abarca retos relacionados con la piratería, la gestión de los recursos marinos, la seguridad de la navegación y las repercusiones del cambio climático. Los Estados insulares de la región colaboran para hacer frente a estos retos y promover un uso sostenible de las vastas masas de agua que los rodean.

IV. Prácticas bilaterales en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar

97. En esta parte se expondrán los diversos acuerdos de extradición que existen entre los Estados y cómo se aplican. Asimismo, se pondrán de relieve las prácticas vinculadas a acuerdos bilaterales. La lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar requiere una estrecha cooperación internacional, que puede adoptar la forma de acuerdos multilaterales o bilaterales. Algunos Estados celebran acuerdos bilaterales para reforzar la cooperación en materia de seguridad marítima, que pueden incluir disposiciones sobre las patrullas conjuntas en aguas territoriales, el intercambio de información sobre actividades sospechosas en el mar, la persecución de presuntos piratas y su extradición para que puedan ser juzgados.

98. Los acuerdos bilaterales permiten la cooperación entre Estados en materia de prevención, represión y gestión de incidentes de piratería en el mar. Los Estados Unidos han concluido varios acuerdos bilaterales con países africanos, entre ellos Ghana, Kenya y Seychelles, a fin de facilitar el traslado y enjuiciamiento de los piratas apresados por las fuerzas navales estadounidenses en la región del océano Índico. Estos acuerdos han permitido detener, juzgar y condenar a presuntos piratas. Cabe destacar el acuerdo bilateral celebrado entre los Estados Unidos y Kenya para la detención, enjuiciamiento y traslado de los piratas apresados en la región del golfo de Adén y el océano Índico, que permite a los Estados Unidos entregar a los piratas a las autoridades de Kenya para que sean juzgados¹⁷⁴. Asimismo, Francia firmó un acuerdo bilateral con Seychelles para el enjuiciamiento de los piratas apresados en la región. Este acuerdo permitió la creación de un tribunal especializado en Seychelles para juzgar a los piratas. La India y Sri Lanka también concluyeron un acuerdo bilateral para reforzar la cooperación en materia de seguridad marítima y lucha contra la piratería, que preveía el intercambio de información, la coordinación de las patrullas marítimas y otras medidas de cooperación. Además, el Japón concertó con Filipinas un acuerdo bilateral para combatir la piratería marítima, cuyo objetivo era reforzar la cooperación en asuntos de seguridad marítima, como la vigilancia de las aguas y la coordinación de las respuestas a los incidentes de piratería. Singapur e Indonesia concluyeron en 1992 un acuerdo para combatir los actos de piratería en el estrecho de Singapur, reforzando la cooperación mediante comunicaciones directas

¹⁷⁴ Véase Marianne Péron-Doise. "Piraterie et insécurité maritime dans l'Ouest de l'océan Indien : quelles perspectives régionales?" *Revue Défense Nationale*, núm. 792 (verano de 2016), págs. 99 a 104.

entre sus respectivas armadas y a través de patrullas conjuntas¹⁷⁵. Indonesia y Malasia firmaron un acuerdo sobre la planificación de operaciones marítimas, en el marco de su cooperación marítima en el estrecho de Malaca¹⁷⁶. Alemania y Kenya celebraron un acuerdo bilateral para la detención, enjuiciamiento y traslado de los piratas apresados en la región del golfo de Adén y el océano Índico, que permitió a este país europeo entregar piratas a las autoridades de Kenya para que fueran juzgados. Estos ejemplos muestran que los Estados pueden celebrar acuerdos bilaterales para facilitar la cooperación en la lucha contra la piratería marítima y garantizar el enjuiciamiento de los piratas apresados. Además, facilitan la coordinación de las actividades de vigilancia, patrullaje y represión en el mar, y permiten fomentar el intercambio de información y el enjuiciamiento de presuntos piratas. Los Estados y las agencias marítimas comparten con regularidad información sobre amenazas potenciales, actividades sospechosas e incidentes de piratería a través de mecanismos de intercambio de información, por ejemplo los acuerdos para el intercambio de información en tiempo real, como es el caso del Centro de Información sobre la Piratería de la Oficina Marítima Internacional.

V. Conclusión

99. Ya sea en África, Asia, Europa, América u Oceanía, la cooperación en el sentido del artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar puede adoptar diversas formas. Puede ser bilateral, trilateral, regional, subregional, multilateral o multinacional. En las distintas regiones estudiadas, el Relator Especial observa que la cooperación, en sus distintas modalidades, ha permitido reducir de manera significativa los actos de piratería y robo a mano armada en el mar y señala que es absolutamente necesario disponer de normativas regionales para reforzar la cooperación en el mar y combatir más eficazmente esos dos delitos marítimos. No obstante, constata que la eficacia de la cooperación en materia de prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada depende en gran medida de las legislaciones penales nacionales, que deben armonizarse entre sí y ajustarse al derecho internacional general aplicable y a las normas adoptadas por los Estados miembros de las organizaciones regionales que luchan contra todos los tipos de delitos marítimos y, en particular, contra la piratería y el robo a mano armada en el mar. En realidad, son las prácticas o estrategias regionales, subregionales y multinacionales las que permiten dar contenido o sentido a la cooperación entre los Estados de una determinada región con miras a prevenir y reprimir de manera más eficaz la piratería y el robo a mano armada en el mar. En África, la región más afectada por los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, los Estados de África Occidental y Central y de África Oriental han optado por aprobar códigos de conducta que no son jurídicamente vinculantes y cuya aplicación es problemática, dado que esos instrumentos aún no han entrado en vigor. Las disposiciones en materia de cooperación se limitan a ser prometedoras. En cambio, los Estados asiáticos afectados por estos delitos han aprobado un acuerdo efectivo y jurídicamente vinculante para los Estados que contribuye a reforzar la cooperación regional en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar. Los países de Europa, los Estados Unidos y muchos otros países desarrollados no son escenario de actos de piratería y robo a mano armada en el mar, pero han puesto sus capacidades operativas, su experiencia y sus recursos financieros y humanos a disposición de las regiones afectadas por esos

¹⁷⁵ Robert C. Beckman, Carl Grundy-War y Vivian L. Forbes, "Acts of Piracy in the Malacca and Singapore Straits", *Maritime Briefing*, vol. 1, núm. 4 (1994), pág. 15.

¹⁷⁶ *Ibid.*

delitos, lo que ha contribuido a reducir de manera notable el número de casos de piratería marítima.

VI. Labor futura

100. En su labor futura, el Relator Especial estudiará en profundidad la doctrina sobre las distintas cuestiones relativas a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Se examinarán las posiciones doctrinales sobre diversos aspectos relacionados con la definición de la piratería, las cuestiones referentes a la prevención y la represión, la cooperación regional e internacional, los problemas relativos a la jurisdicción nacional y a la jurisdicción universal de los Estados en materia de persecución y enjuiciamiento de los presuntos piratas y las cuestiones relativas a los acuerdos bilaterales o regionales. También se abordará el traslado de presuntos piratas o personas condenadas por actos de piratería, su extradición o enjuiciamiento y la asistencia judicial recíproca. Además, se examinarán, entre otras, cuestiones relativas a la administración o la admisibilidad de pruebas ante los tribunales, la imposición de sanciones, el respeto del derecho internacional de los derechos humanos en el contexto de los procedimientos judiciales contra presuntos autores de actos de piratería y robo a mano armada en el mar, los tribunales competentes, las medidas de ejecución y las disposiciones en materia de responsabilidad e indemnización.

VII. Proyectos de artículo

Artículo 4

Obligaciones generales

1. Todo Estado tiene la obligación de cooperar en toda la medida de lo posible en la prevención y represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.
2. Todo Estado se compromete a prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar, que son crímenes de derecho internacional, se cometan o no en el contexto de un conflicto armado.
3. En ningún caso podrá invocarse circunstancia alguna como justificación de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

Artículo 5

Obligación de prevenir

Todo Estado se compromete a prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar, de conformidad con el derecho internacional:

- a) adoptando medidas legislativas, administrativas, judiciales u otras medidas preventivas apropiadas eficaces en todo territorio que esté bajo su jurisdicción y en alta mar; y
- b) cooperando con otros Estados, organizaciones intergubernamentales competentes y, en su caso, otras organizaciones o actores no estatales interesados en la seguridad de la navegación marítima.

Artículo 6

Criminalización en el derecho interno

1. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que estén tipificados en su derecho penal la piratería y el robo a mano armada en el mar.
2. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que estén tipificados en su derecho penal los siguientes actos:
 - a) la comisión de actos de piratería y robo a mano armada en el mar;
 - b) la tentativa de comisión de uno de esos delitos; y
 - c) el hecho de ordenar, instigar, inducir, ayudar, ser cómplice o colaborar de algún otro modo a la comisión o la tentativa de comisión de uno de esos delitos.
3. Todo Estado adoptará también las medidas necesarias para que quienes financien o patrocinen esos actos, así como los superiores jerárquicos o quienes tengan responsabilidad de mando, sean penalmente responsables por los actos cometidos por sus subordinados.
4. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que, en su derecho penal, el hecho de que alguno de los delitos mencionados en el presente proyecto de artículo se cometiera en cumplimiento de una orden de un Gobierno, ya sea militar o civil, no sea motivo para eximir de responsabilidad penal a un subordinado.
5. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que, en su derecho penal, el hecho de que alguno de los delitos mencionados en el presente proyecto de artículo fuera cometido por una persona que ocupase un cargo oficial no sea motivo para eximirla de responsabilidad penal.
6. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que, de conformidad con su derecho penal, los delitos mencionados en el presente proyecto de artículo no prescriban y se castiguen con penas apropiadas, que tengan en cuenta su gravedad.

Artículo 7

Establecimiento de la competencia nacional

1. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para establecer su competencia respecto de los delitos comprendidos en el presente proyecto de artículos en los siguientes casos:
 - a) cuando el delito sea cometido en cualquier territorio bajo su jurisdicción o a bordo de una aeronave o un buque matriculados en ese Estado;
 - b) cuando el presunto infractor sea nacional de ese Estado o, si ese Estado lo considera apropiado, una persona apátrida que resida habitualmente en su territorio;
 - c) cuando la víctima sea nacional de ese Estado, si este lo considera apropiado.
2. Todo Estado adoptará también las medidas necesarias para establecer su competencia respecto de los delitos comprendidos en el presente proyecto de artículos en los casos en que el presunto infractor se encuentre en cualquier territorio bajo su jurisdicción y no lo extradite o lo entregue de conformidad con lo dispuesto en el presente proyecto de artículos.
3. El presente proyecto de artículos no excluye el ejercicio de cualquier competencia penal establecida por un Estado de conformidad con su derecho interno.