



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
26 de marzo de 2012  
Español  
Original: inglés

---

### Carta de fecha 23 de marzo de 2012 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General

En el párrafo 11 de la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad, de 24 de octubre de 2011, se me solicitó que compilara y distribuyera la información recibida de los Estados Miembros acerca de las medidas que hubieran adoptado para tipificar como delito la piratería en su legislación interna y enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos.

Tengo el honor de adjuntar a la presente la información recibida de 42 Estados Miembros (véase el anexo).

Le agradecería que tuviera a bien señalar la presente carta y su anexo a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad.

(Firmado) BAN Ki-moon



**Anexo**

[Original: árabe/chino/español/  
francés/inglés/ruso]

**Compilación de la información recibida de los Estados Miembros acerca de las medidas que han adoptado para tipificar como delito la piratería en su legislación interna y enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos**

*Resumen*

La presente compilación se ha elaborado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 11 de la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad, de 24 de octubre de 2011, en que el Consejo solicitó al Secretario General que distribuyera la información recibida de los Estados Miembros acerca de las medidas que hubieran adoptado para tipificar como delito la piratería en su legislación interna y enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos. En el momento en que se publicó el presente documento, se había recibido información de los 42 Estados Miembros siguientes: Alemania, Australia, Austria, Bahamas, Bangladesh, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Dinamarca, Djibouti, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Irlanda, Italia, Jamaica, Kazajstán, Kuwait, Letonia, Líbano, Liechtenstein, Lituania, Malta, Mauricio, Noruega, Omán, Países Bajos, Panamá, Qatar, República Checa, República de Corea, República de Moldova, Singapur y Turquía.

La información presentada por los Estados Miembros se reproduce tal como se ha recibido. Los textos de los instrumentos internacionales publicados en la compilación de tratados (*Treaty Series*) de las Naciones Unidas se han sustituido por las referencias pertinentes.

## Índice

	<i>Página</i>
Alemania .....	5
Australia .....	8
Austria .....	10
Bahamas .....	10
Bangladesh .....	12
Brasil .....	12
Bulgaria .....	13
Chile .....	13
China .....	13
Dinamarca .....	15
Djibouti .....	19
Emiratos Árabes Unidos .....	22
Eslovaquia .....	23
Eslovenia .....	23
España .....	24
Estonia .....	27
Federación de Rusia .....	28
Finlandia .....	29
Francia .....	36
Georgia .....	42
Grecia .....	43
Irlanda .....	43
Italia .....	57
Jamaica .....	59
Kazajstán .....	59
Kuwait .....	60
Letonia .....	60
Líbano .....	62
Liechtenstein .....	63
Lituania .....	63
Malta .....	64
Mauricio .....	66

Noruega . . . . .	77
Omán . . . . .	80
Países Bajos . . . . .	80
Panamá . . . . .	83
Qatar . . . . .	83
República Checa . . . . .	85
República de Corea . . . . .	85
República de Moldova . . . . .	89
Singapur . . . . .	89
Turquía . . . . .	93

## Alemania

[Original: inglés]

### **I. Medidas adoptadas para tipificar como delito la piratería en la legislación interna y para enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos**

#### ***La piratería en la legislación interna***

El artículo 316c del Código Penal alemán (*Strafgesetzbuch*, StGB) contiene, entre otros, el delito de ataque contra el tráfico marítimo:

“Artículo 316c StGB

Ataques contra el tráfico aéreo y marítimo

1) Será castigado con pena de prisión no inferior a cinco años quien:

Utilice la fuerza o atente contra la libertad de decisión de una persona o realice cualquier otro acto para obtener el control o influir en la navegación de:

a) Una aeronave utilizada en el tráfico aéreo civil que se encuentre en vuelo; o

b) Un barco utilizado en el tráfico marítimo civil; o

Utilice armas de fuego o cause una explosión o incendio con el fin de destruir o dañar una aeronave o un barco o cualquier mercancía a bordo de estos. Se considerará equivalente a una aeronave en vuelo toda aeronave a la que ya hayan abordado los miembros de la tripulación o los pasajeros, en la que ya se hayan empezado a cargar mercancías, de la que todavía no hayan desembarcado los miembros de la tripulación o los pasajeros o de la que todavía no se hayan descargado completamente las mercancías.

2) En los casos menos graves se impondrá pena de prisión de entre uno y diez años.

3) Si el infractor causa la muerte a otra persona, como mínimo por negligencia grave, se le impondrá cadena perpetua o pena de prisión no inferior a diez años.

4) Quien, para preparar alguno de los actos tipificados en el párrafo 1 *supra*, produzca, obtenga para sí mismo o para otra persona, almacene o suministre a otra persona armas de fuego, explosivos u otros materiales concebidos para causar una explosión o un incendio será castigado con pena de prisión de entre seis meses y cinco años”.

De conformidad con el principio de jurisdicción universal, Alemania tiene jurisdicción en caso de que se cometa un delito de ataque contra el tráfico marítimo tipificado en el artículo 316c del StGB. En efecto, según el artículo 6 3) del StGB:

“Artículo 6 StGB

Delitos cometidos en el extranjero contra intereses jurídicos con protección internacional

Se aplicará asimismo el derecho penal alemán, independientemente de la legislación del lugar en que se cometa la infracción, a los siguientes delitos cometidos en el extranjero: [...]

3) Ataques contra el tráfico aéreo y marítimo (artículo 316c).”

### ***Enjuiciamiento de sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia***

En Alemania, la responsabilidad de incoar actuaciones penales recae en la fiscalía. De conformidad con el artículo 152 2) del Código de Procedimiento Penal (*Strafprozessordnung*, StPO), los fiscales están obligados a incoar actuaciones en respuesta a todas las infracciones punibles en la medida en que existan suficientes indicios fácticos. En el caso de los delitos cometidos en el extranjero, como la piratería frente a las costas de Somalia, la fiscalía podrá abstenerse de entablar acciones judiciales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153c del StPO.

En caso de que se incoen actuaciones penales, el Gobierno federal apoyará la labor de la fiscalía mediante solicitudes de asistencia judicial, por ejemplo para obtener pruebas de autoridades extranjeras.

Actualmente, cuatro oficinas diferentes de la fiscalía alemana están realizando investigaciones de delitos relacionados con la piratería. Estas investigaciones dependen, en gran medida, de la cooperación internacional. Los fiscales alemanes colaboran estrechamente con sus homólogos europeos y de otros países en este ámbito.

En este momento, diez personas arrestadas por oficiales militares neerlandeses en alta mar frente a las costas de Somalia están siendo juzgadas por el Tribunal del Distrito de Hamburgo. Se las acusa de ataques contra el tráfico marítimo y otros delitos. Las actuaciones penales comenzaron en noviembre de 2010. Debido a las circunstancias excepcionales de los casos, se prevé que las audiencias se prolonguen durante un largo período de tiempo.

## **II. Otras medidas destinadas a apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos**

### ***Contribuciones al programa de lucha contra la piratería de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito***

- Alemania proporcionó financiación inicial en mayo de 2009 al programa de lucha contra la piratería de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, que tiene por objetivo apoyar las actividades de los Estados de la región para detener y enjuiciar a los sospechosos de piratería de conformidad con las normas internacionales en materia de estado de derecho y respeto de los derechos humanos.
- La financiación bilateral asciende a 1,9 millones de dólares de los Estados Unidos aproximadamente.
- En 2011 se proporcionó más financiación. La Unión Europea ha otorgado financiación adicional.

***Participación en el Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia***

- Alemania es miembro fundador del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, creado en enero de 2009, y participa activamente en sus cinco grupos de trabajo, incluido el Grupo de Trabajo 2, sobre cuestiones jurídicas.
- Alemania fue uno de los principales impulsores de la creación del Fondo Fiduciario para Apoyar las Iniciativas de los Estados que Luchan contra la Piratería frente a las Costas de Somalia en 2009. Alemania ha sido miembro del consejo del Fondo Fiduciario desde 2010 y, como tal, participa en el examen y la selección de proyectos en los ámbitos del enjuiciamiento y las actividades relacionadas con la detención.
- En 2009, Alemania realizó una contribución al Fondo Fiduciario de 1 millón de dólares de los Estados Unidos.

***Actividades para el establecimiento de jurisdicción y cooperación en la investigación y el enjuiciamiento de la piratería***

- Como miembro del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, Alemania continúa participando en la labor del Grupo de Trabajo 2 del Grupo de Contacto para mejorar la cooperación internacional en materia de investigación y enjuiciamiento de la piratería.
- Como Estado miembro de la Unión Europea, Alemania apoya todas las actividades destinadas a mejorar la cooperación de la Unión Europea en la investigación y el enjuiciamiento de la piratería (por ejemplo, el reciente acuerdo en relación con los traslados celebrados entre la Unión Europea y Mauricio).
- Alemania presta apoyo al programa de justicia penal de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en África Oriental, y actualmente contribuye con 120.000 dólares de los Estados Unidos al fortalecimiento de la fiscalía en Kenya.

**III. Información contextual: actividades adicionales en la lucha internacional contra la piratería**

***Participación en la operación Atalanta de la Unión Europea***

- Alemania participa en la operación Atalanta desde su inicio en diciembre de 2008. Recientemente, el Parlamento alemán prorrogó el mandato nacional por otros 12 meses, hasta diciembre de 2012.
- Entre las principales tareas figuran la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda alimentaria a la población que la necesita en Somalia y la protección de los buques de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM). Atalanta también presta protección, caso por caso, a los buques más vulnerables que navegan por el Golfo de Adén y frente a las costas somalíes.
- Alemania ha proporcionado a Atalanta, sistemáticamente, al menos un helicóptero de guerra y, periódicamente, aeronaves para actividades de

patrullaje y reconocimiento marítimos. Asimismo, Alemania nombró al Comandante de la Fuerza en la región entre agosto y diciembre de 2011 y al Comandante Adjunto de la operación Atalanta ante la sede de la Unión Europea entre enero y julio de 2012.

***Actividades para estabilizar Somalia y abordar las causas en el origen de la piratería***

- Participación en la Misión de Formación para Somalia de la Unión Europea:
  - o Entre las principales tareas figuran las siguientes: contribuir a una perspectiva sostenible para el desarrollo del sector de la seguridad somalí mediante el fortalecimiento de las fuerzas de seguridad somalíes a través de capacitación militar específica y apoyar la capacitación de 2.000 reclutas somalíes impartida por Uganda.
  - o Alemania ha contribuido con 14 militares (capacitadores y personal) a la Misión de Formación para Somalia desde mayo de 2010.
  - o La tercera promoción de las fuerzas de seguridad somalíes inició su formación a comienzos de noviembre de 2011.
- Apoyo a la AMISOM, que incluye:
  - o Contribuciones a la Unión Africana a través de la Unión Europea;
  - o Cuotas para financiar a la Oficina de las Naciones Unidas de Apoyo a la AMISOM;
  - o Contribuciones voluntarias al Fondo Fiduciario de la AMISOM por un total de 2,5 millones de euros;
  - o Suministro de material en 2010/11 por un valor aproximado de 3,58 millones de euros.
- Capacitación de la fuerza de policía de la AMISOM en 2009.

Además, Alemania presta asistencia humanitaria a Somalia, tanto de forma bilateral como por medio de la Unión Europea.

**Australia**

[Original: inglés]

**Marco jurídico interno de Australia: piratería y aplicación de la ley**

La Ley de Delitos de 1914 (Commonwealth) incorpora las disposiciones sobre piratería de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El artículo 52 de la Ley prohíbe los actos de piratería. El artículo 51 de la Ley define la piratería como “un acto de violencia, detención o depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada” y dirigido contra:

- Otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de otro buque o aeronave (cuando se comete en alta mar o en los mares costeros de Australia); o

- Un buque, una aeronave, personas o bienes (cuando se comete en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado).

La “alta mar” se define como “el mar situado más allá del mar territorial de Australia y de cualquier otro país” (artículo 51). Esta definición permite aplicar el delito de piratería a la zona económica exclusiva de los Estados extranjeros, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Con arreglo al artículo 54 de la Ley, los miembros de la Fuerza de Defensa de Australia o de la Policía Federal Australiana pueden apresarse buques o aeronaves controlados por piratas o incautarse de bienes a bordo de ellos, y pueden hacerlo tanto en Australia como en la alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

La Ley de Delitos (Buques y Plataformas Fijas) de 1992 (Commonwealth) también tipifica varios delitos recogidos en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, como el apoderamiento de un buque (artículo 8 de la Ley) y la realización de un acto de violencia contra un buque (artículo 9 de la Ley).

#### **Actividades realizadas por Australia para apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y su encarcelamiento**

Australia apoya firmemente la continuación de los esfuerzos internacionales por detener y enjuiciar a los piratas frente a las costas de Somalia. A este respecto, Australia es partidaria de un enfoque regional, en el sentido de que los sospechosos sean juzgados en los sistemas judiciales internos de los países de la región y, cuando sea posible, encarcelados en esos países.

Australia reconoce que los países de la región pueden necesitar asistencia para desarrollar su capacidad de juzgar y encarcelar a los sospechosos de piratería. Australia ha apoyado iniciativas del programa de lucha contra la piratería de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito proporcionando financiación, capacitación y personal, construyendo cárceles y desarrollando el ordenamiento jurídico y el sistema judicial de Somalia. En 2012, el Organismo Australiano de Desarrollo Internacional (AusAID) financiará el envío de un agente de la Policía Federal Australiana al programa de lucha contra la piratería, lo cual se suma al envío de agentes de la Policía Federal Australiana en 2011 y 2009/10. En 2011, AusAID proporcionó 749.780 dólares al programa de lucha contra la piratería para ayudar a consolidar la capacidad de justicia penal de los Estados de la región (fundamentalmente Kenya, Seychelles, la República Unida de Tanzania y Maldivas) a fin de dar respuesta al problema de la piratería y para mejorar el sistema penitenciario de Somalia. Esa contribución al programa se suma a la ya realizada en 2009/10 por valor de 500.000 dólares. Más concretamente, los fondos para 2011 debían utilizarse para apoyar la construcción de una cárcel en Kenya y contratar a un funcionario de prisiones; prestar apoyo logístico, mejorar la seguridad de las salas de audiencia, prestar asistencia jurídica e impartir capacitación judicial a los jueces y fiscales de Kenya y Seychelles; prestar asesoramiento y capacitación a agentes de policía; renovar la infraestructura penitenciaria para lograr unos niveles mínimos de salud y seguridad; y difundir los resultados de los juicios por piratería en Somalia como elemento de disuasión.

En un plano más general, Australia participa en el Grupo de Trabajo 2 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, que ha logrado avances significativos en la elaboración de criterios comunes sobre las cuestiones jurídicas relativas a la piratería en el Océano Índico, en particular en relación con la detención y el enjuiciamiento de los piratas.

## **Austria**

[Original: inglés]

La mayoría de los delitos relacionados con la piratería marítima pueden incluirse dentro de los delitos enumerados en el Código Penal austríaco (como el homicidio, la privación de libertad, las lesiones o la trata de seres humanos).

Estos delitos son punibles en Austria si también lo son conforme a la ley aplicable en el lugar de comisión del delito (regla de la doble incriminación) y su autor es austríaco o es capturado en territorio austríaco y no puede ser extraditado por una causa distinta de la naturaleza o las características de su acto. En los delitos cometidos en alta mar no se aplica la regla de la doble incriminación; es suficiente con que el delito sea punible conforme a la legislación austríaca (artículo 65 del Código Penal). No obstante, cualquier enjuiciamiento de esa índole, que requiere que un infractor no austríaco sea trasladado a Austria, depende de la autorización de las autoridades austríacas competentes.

Cuando se menoscaben los intereses de Austria o el autor no pueda ser extraditado, la legislación penal austríaca es aplicable a ciertos delitos especiales (por ejemplo el secuestro o la trata de personas), con independencia de la ley aplicable en el lugar de comisión del delito. Asimismo, se aplica la legislación penal austríaca si en un tratado internacional se incluye la obligación de juzgar (artículo 64 del Código Penal).

Los delitos cometidos a bordo de un buque austríaco pueden ser enjuiciados independientemente del lugar en que se encuentre el buque (artículo 63 del Código Penal).

Asimismo, la Ley Marítima de Austria contiene dos disposiciones sobre piratería marítima. El artículo 45 tipifica como delito el uso o la amenaza del uso de la violencia contra personas para apoderarse de un buque o de su carga o capturar personas a su bordo. El artículo 46 castiga el equipamiento o la utilización de un buque, incluida la prestación de servicios en él, con miras a cometer actos de piratería marítima. Sin embargo, el ámbito de aplicación de la Ley Marítima de Austria se limita a los buques austríacos.

## **Bahamas**

[Original: inglés]

En la actualidad la piratería está tipificada como delito en la legislación interna de las Bahamas en el artículo 404 del Código Penal (capítulo 84 de la Recopilación de leyes de las Bahamas), que establece lo siguiente:

“Quienes cometan actos de piratería, o cualquier delito conexo o relacionado con la piratería, o similar a la piratería, podrán ser enjuiciados y castigados con arreglo al derecho de Inglaterra vigente.”

Así, la legislación interna se limita a remitirse al derecho inglés en lo que respecta a la tipificación de la piratería como delito en las Bahamas. En ese mismo sentido, en nuestra legislación interna no existe ninguna definición de piratería. No obstante, el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, establece el marco jurídico en la materia en sus artículos 100, 101 y 105. El artículo 101 ofrece una definición de piratería para nuestros propósitos:

“a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

Cabe señalar que las Naciones Unidas imponen a todos los Estados el deber de cooperar en la represión de la piratería.

Así, el artículo 100 de la Convención establece lo siguiente:

“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.”

En esencia, esto significa que todo Estado es competente para apresarse un buque sospechoso de piratería o un buque capturado o controlado por piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. En este sentido, el artículo 105 de la Convención añade que el sistema judicial del Estado que haya efectuado el apresamiento es competente para determinar la forma de castigo y las medidas que deban tomarse respecto de las aeronaves o buques apresados o los bienes incautados, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Pese a la notoria epidemia de piratería en el Golfo de Adén, los Estados Miembros no son libres de atacar o matar a piratas somalíes, dado que la alta mar solo se puede utilizar “con fines pacíficos”. Los piratas deben, por el contrario, ser detenidos, salvo en los casos de legítima defensa.

Hasta la fecha, la Comisión de Revisión y Reforma Legislativa no ha recibido instrucciones del Parlamento para examinar el artículo 404 del Código Penal, relativo a la tipificación del delito de piratería en nuestra legislación interna. En

suma, no se han introducido enmiendas o derogaciones en nuestro Código Penal, concretamente en el artículo 404, en relación con el delito de piratería.

En conclusión, la legislación interna ha previsto la tipificación de la piratería como delito, pese a la aparente remisión al derecho de Inglaterra. No cabe duda de que la legislación interna de Inglaterra se ajusta al derecho internacional aplicable, incluidas las normas de derechos humanos. En efecto, en Inglaterra el delito de piratería está definido en la *Ley de marina mercante y seguridad marítima de 1997 (en el artículo 26 y el anexo 5)*, que incorpora los artículos 101 a 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En Inglaterra, el delito de piratería se castigaba con la pena de muerte, pero desde que esta fue suprimida la pena aplicable es la de cadena perpetua.

## **Bangladesh**

[Original: inglés]

Teniendo debidamente en cuenta la resolución del Consejo de Seguridad, Bangladesh está profundamente preocupado por la piratería, en particular la piratería frente a las costas de Somalia. El Gobierno de Bangladesh está adoptando las medidas necesarias para enmendar y actualizar el Código de Procedimiento Penal del país a fin de enjuiciar los actos de piratería y robo a mano armada y a las personas que alienten, planeen, organicen, faciliten o financien actos de piratería. Una vez finalizado ese proceso, Bangladesh estará en condiciones de enjuiciar a los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia. Bangladesh también participa y coopera muy activamente con distintos órganos regionales, entre ellos el *Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (ReCAAP)* y la *Cooperativa para la Estabilidad Portuaria de la Región de África y Asia Meridional (SAARPSCO)*, lo que demuestra su firme determinación de luchar contra la piratería.

## **Brasil**

[Original: inglés]

El Brasil condena enérgicamente los actos de piratería con independencia del lugar en que se cometan. Nuestra legislación interna contiene los elementos necesarios para enjuiciar a los sospechosos de cometer delitos tipificados como actos de piratería. El Código Penal del Brasil tipifica como delito, en su artículo 157, el robo a mano armada en toda la jurisdicción nacional, tanto en el mar como en tierra.

El Brasil también ha incorporado a su legislación interna la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece que todos los Estados tienen la obligación de cooperar en la represión de la piratería y pueden ejercer la jurisdicción universal respecto de los delitos relacionados con actos de piratería cometidos en alta mar.

## Bulgaria

[Original: francés]

En la actualidad no existen en la legislación búlgara disposiciones específicas sobre la piratería marítima.

A fin de cumplir los compromisos asumidos en las resoluciones del Consejo de Seguridad relativas a la seguridad del tráfico marítimo internacional, el Ministerio de Justicia de la República de Bulgaria ha establecido un grupo de trabajo con el mandato de realizar un examen amplio de la legislación interna, en particular el Código Penal (capítulo XI, sección II, relativa a los delitos contra el transporte y las comunicaciones), a fin de incorporar disposiciones específicas sobre la piratería marítima en el Código Penal que está elaborando.

## Chile

[Original: español]

El delito de piratería se encuentra establecido en el artículo 434 del Código Penal, que dispone que “los que cometieren actos de piratería serán castigados con la pena de presidio mayor en su grado mínimo a presidio perpetuo”. La citada pena implica privación de libertad de cinco años y un día a privación perpetua de libertad.

El Código Orgánico de Tribunales chileno, por su parte, establece en su artículo 6 una lista de delitos que pueden ser objeto de juzgamiento por parte de los tribunales chilenos aunque hayan sido cometidos fuera del territorio chileno. Entre los citados delitos se comprende en el numeral 7 a la piratería, sin distinguir para el caso si es cometido por nacionales o extranjeros.

Asimismo, en la actualidad se están adoptando las medidas necesarias para incorporar al ordenamiento jurídico interno la resolución 2020 (2011) del Consejo de Seguridad, de 22 de noviembre de 2011.

## China

[Original: chino]

### **Información sobre las medidas legislativas y prácticas adoptadas por China para luchar contra la piratería**

#### **A. Disposiciones del derecho chino que tipifican la piratería como delito**

El artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar contiene una definición de piratería según la cual:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

“a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

El Código Penal de China no incluye el delito de piratería, pero los distintos actos de piratería establecidos en la Convención pueden, según sus circunstancias específicas, dar lugar a responsabilidad penal con arreglo a las disposiciones pertinentes del Código Penal:

a) Los actos de violencia, detención o depredación cometidos contra buques o aeronaves pueden, de conformidad con el Código Penal, constituir delitos de secuestro de aeronaves (artículo 121), secuestro de buques (artículo 122), destrucción de medios de transporte (artículo 116), robo (artículo 263), etc.;

b) Los actos de violencia, detención o depredación cometidos contra personas o bienes a bordo de buques o aeronaves pueden, de conformidad con el Código Penal, constituir delitos de lesiones dolosas (artículo 234), homicidio premeditado (artículo 232), secuestro (artículo 239), detención ilícita (artículo 238), robo (artículo 263), apoderamiento por la fuerza (artículo 267), etc.;

c) Los actos de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave con conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata o los actos que tengan por objeto incitar a actos de piratería o facilitarlos intencionalmente pueden, de conformidad con el Código Penal, ser tratados como complicidad en la comisión del delito a que dé lugar el acto en cuestión (artículos 25, 26, 27 y 29); los actos de incitación a la piratería también pueden constituir delitos de incitación a actividades delictivas (artículo 295).

## **B. Disposiciones del derecho chino sobre el enjuiciamiento de los sospechosos de piratería**

En lo que respecta a los delitos de piratería, China puede ejercer su competencia en virtud de las siguientes disposiciones jurídicas:

a) El artículo 6 del Código Penal, según el cual:

“Quien cometa un delito en el territorio de la República Popular China estará sujeto a la aplicación del presente Código, salvo que la ley establezca específicamente lo contrario. El presente Código también se aplicará a quien cometa un delito a bordo de un buque o aeronave de la República Popular China. Si un acto delictivo o sus consecuencias se producen dentro del territorio de la República Popular China, se considerará que el delito se ha cometido en el territorio de la República Popular.”

b) El artículo 7 del Código Penal, según el cual:

“Los ciudadanos de la República Popular China que cometan delitos tipificados en el presente Código fuera del territorio de la República Popular estarán sujetos a la aplicación del presente Código; no obstante, si la pena máxima prevista

en este Código es de tres años de prisión, podrá eximirse del requisito de realizar una investigación penal. Los funcionarios estatales y el personal militar de la República Popular China que cometan delitos tipificados en el presente Código fuera del territorio de la República Popular estarán sujetos a la aplicación de este Código.”

c) El artículo 8 del Código Penal, según el cual:

“Los extranjeros que cometan delitos contra la República Popular China o contra sus ciudadanos fuera del territorio de la República Popular estarán sujetos a la aplicación del presente Código si la pena mínima prevista en él es de tres años de prisión; no obstante, no se impondrá pena alguna por los delitos que no sean punibles con arreglo al derecho del lugar en que se hayan cometido.”

d) El artículo 9 del Código Penal, según el cual:

“El presente Código se aplicará a los delitos definidos en los tratados internacionales celebrados por la República Popular China, o a los que se haya adherido, y a los delitos respecto de los cuales, en el ámbito de las obligaciones previstas en dichos tratados, la República Popular China ejerza su jurisdicción penal.”

### **C. Medidas adoptadas por China para apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de piratería capturados en Somalia**

En febrero de 2009, tras un canje de notas entre el Gobierno de la República Popular China y el Gobierno Federal de Transición de Somalia, China entregó a Somalia a presuntos piratas capturados en aguas somalíes y se celebraron acuerdos entre ambos países para su enjuiciamiento con arreglo al derecho somalí.

En diciembre de 2009, el Gobierno de la República Popular China y el Gobierno de la República de Kenya firmaron un memorando de entendimiento para el traslado de presuntos piratas capturados en aguas somalíes.

## **Dinamarca**

[Original: inglés]

Dinamarca ha adoptado varias medidas para tipificar como delito la piratería en su legislación interna y para enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería y el encarcelamiento de los piratas convictos.

1. Dinamarca cuenta con las siguientes normas internas:

Con arreglo al artículo 183 A (rev. 1992) del Código Penal danés, constituye delito tomar el control de un buque o interferir en sus maniobras por los medios ilícitos previstos en el artículo 260. La pena máxima para ese delito es la cadena perpetua. El 183 A está redactado de la siguiente manera:

“**183 A.** Quien tome el control de una aeronave, un buque o cualquier otro medio de transporte de pasajeros o mercancías, o interfiera en sus maniobras, por alguno de los medios de coacción ilícitos descritos en el artículo 260 del presente Código, será castigado con pena de prisión que podrá abarcar hasta la cadena perpetua.

2) Se impondrá la misma pena a la persona que tome el control de una plataforma marina por alguno de los medios de coacción ilícitos descritos en el artículo 260 del presente Código.”

El artículo 260, relativo a los medios de coacción ilícitos mencionados en el artículo 183 A, está redactado de la siguiente manera:

“**260.** Cometerá delito de coacción ilícita, y será castigado con multa o pena de prisión no superior a dos años, quien obligue a otra persona a hacer, padecer u omitir algún acto:

1) Mediante violencia o amenaza de violencia, daños sustanciales a bienes, privación de libertad, falsas acusaciones de actos punibles o conductas deshonrosas o revelación de asuntos privados de la otra persona;

2) Mediante amenazas de denunciar o revelar actos punibles o formular una acusación real de conducta deshonrosa, en caso de que tal coacción no se considere debidamente justificada por la circunstancia a que se refiere la amenaza.

[...]”

El Código Penal danés contiene además disposiciones en materia de tentativa y complicidad. La tentativa está prevista en el artículo 21, que está redactado de la siguiente manera:

“**21.** Los actos destinados a promover o cometer un delito serán castigados como tentativa cuando el delito no se consume.

2) La pena prevista para el delito podrá reducirse en los casos de tentativa, en particular cuando quede de manifiesto que hay poca persistencia en la intención de delinquir o que esta es de escasa intensidad.

3) Salvo disposición en contrario, la tentativa solo se castigará cuando el delito lleve aparejada una pena superior a la de prisión por cuatro meses.”

La complicidad está prevista en el artículo 23, que está redactado de la siguiente manera:

“**23.** Las penas previstas para un delito se impondrán a todos los responsables de actos de ayuda, incitación, facilitación y asesoramiento en aras de la comisión del delito. La pena podrá reducirse cuando la persona solo haya tenido intención de prestar asistencia de importancia menor o potenciar una voluntad resuelta de delinquir y cuando el delito no se haya consumado o la contribución prevista no haya dado sus frutos.

2) La pena podrá reducirse, asimismo, cuando la persona haya contribuido al incumplimiento de un deber en una relación especial de la que no formara parte.

3) Salvo disposición en contrario, la pena por ayudar o incitar a la comisión de un delito que no lleva aparejadas penas más severas que la mera detención podrá revocarse cuando el cómplice solo tuviera intención de prestar asistencia de importancia menor o potenciar una voluntad resuelta de delinquir, o cuando su complicidad se debiera a negligencia.”

Dinamarca ejerce su jurisdicción con arreglo al principio de territorialidad y a los principios de personalidad activa y pasiva. Con arreglo al artículo 8 B, el Estado danés puede ejercer su jurisdicción en relación con actos de piratería cometidos fuera de su territorio si el autor es ciudadano danés, residente en Dinamarca o se encuentra en el país. El artículo 8 B está redactado de la siguiente manera:

“**8B.** Los actos cometidos fuera del territorio del Estado danés quedarán sujetos a la jurisdicción penal danesa si están comprendidos en el artículo 183 A del presente Código y si han sido cometidos por una persona que:

- 1) Es nacional de Dinamarca o tiene su domicilio o residencia en Dinamarca; o
  - 2) Se encuentra en Dinamarca en el momento en que se formula la acusación.
- 2) El enjuiciamiento de los actos comprendidos en el párrafo 1) *supra* también puede incluir las infracciones de los artículos 237 y 244 a 248 del presente Código, cuando se cometan en conjunción con la violación del artículo 183 A del presente Código.”

2. El Ministerio de Justicia, en cooperación con representantes de las fuerzas de defensa danesas, la policía nacional y la fiscalía, ha elaborado directrices dirigidas a las fuerzas navales danesas sobre la manera de abordar los casos que pueden dar lugar al enjuiciamiento de piratas en Dinamarca. Estas directrices contienen orientaciones específicas sobre la recogida de pruebas y la comunicación entre las autoridades con miras a asegurar una sustanciación adecuada de posibles causas penales sobre piratería.

3. Por lo que respecta al enjuiciamiento de los sospechosos de piratería, la fiscalía encargada de los delitos internacionales graves ha señalado que, el 31 de diciembre de 2010, se solicitó que se investigara el caso de un pequeño buque con seis personas a bordo, una gran cantidad de petróleo, posiblemente armas y ningún aparejo de pesca que navegaba cerca de un buque portacontenedores danés de considerable tamaño en el Golfo de Adén. Las seis personas fueron detenidas por un buque de guerra danés y el Tribunal de la Ciudad de Copenhague ordenó, *in absentia*, su reclusión por tentativa de piratería. El Tribunal Oriental de Apelaciones y la Corte Suprema confirmaron la decisión. Se puso fin a la investigación porque no había posibilidades de condena al no haberse producido ningún ataque específico contra el buque danés.

4. En otoño de 2010 se estableció un equipo de tareas sobre enjuiciamiento penal integrado por representantes de los Ministerios de Justicia, de Relaciones Exteriores y de Defensa de Dinamarca. El equipo de tareas se reúne según las necesidades a fin de examinar casos específicos de enjuiciamiento penal de presuntos piratas que se encuentran detenidos por la armada danesa frente a las costas de Somalia.

5. Dinamarca no ha cejado en sus intentos de celebrar acuerdos bilaterales con países de la región para el traslado de los somalíes sospechosos de piratería con miras a su enjuiciamiento en Somalia. El acuerdo de traslado celebrado entre Dinamarca y Kenya expiró en septiembre de 2010. Sin embargo, Kenya ha declarado que sigue dispuesta a recibir piratas para su enjuiciamiento, según sea

necesario. Hasta la fecha, Dinamarca ha celebrado además un acuerdo de traslado con Seychelles.

6. En junio de 2011, Dinamarca entregó a Kenya, para su enjuiciamiento, a 24 presuntos piratas que habían sido detenidos por el buque de guerra danés *Esbern Snare* tras capturar a un buque nodriza iraní frente a las costas de Somalia y liberar a los 16 rehenes iraníes a bordo de él. En relación con el futuro procedimiento judicial al respecto, el Gobierno danés está prestando asistencia a las autoridades de Kenya en los preparativos prácticos para el juicio y asegurando la presencia de oficiales militares daneses, que han sido citados para prestar declaración en la audiencia judicial en Kenya.

7. El Gobierno de Dinamarca aprobó recientemente un nuevo programa de estabilización para la región del Cuerno de África con una financiación de 215 millones de coronas danesas para el período comprendido entre 2011 y 2014 con cargo al Fondo Danés para la Paz y la Estabilidad, y parte de esos fondos se dedicarán a la lucha contra la piratería mediante la creación de capacidad y el encarcelamiento de los piratas convictos. El Fondo se administra con arreglo a un marco gubernamental integral que promueve una mayor integración entre los esfuerzos en los planos de la diplomacia, la defensa y el desarrollo y que hace hincapié en la prioridad que otorga el Gobierno danés al fomento de actividades de estabilización amplias y sostenibles sobre la base de la implicación local y la creación de capacidad. El programa danés apoyará la reforma de la justicia y del sector de la seguridad en Somalia, entre otras cosas mediante la capacitación del personal judicial y la reforma de la policía y del sector de la seguridad, así como la ampliación de la capacidad penitenciaria existente. Estas actividades, que se financiarán a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, son esenciales para prevenir y combatir la piratería, al asegurar el enjuiciamiento de los sospechosos de piratería y, más en general, la estabilización de Somalia.

Dinamarca también acogió la 20ª reunión del Grupo de Contacto Internacional sobre Somalia, que se celebró los días 29 y 30 de septiembre de 2011 y se centró en la hoja de ruta de Mogadiscio para poner fin a la transición política y definir las tareas prioritarias que deben realizarse el próximo año, entre ellas las relativas a la divulgación y la reconciliación, la seguridad y la finalización y aprobación de la Constitución.

8. Desde el comienzo de 2009, Dinamarca ha presidido nueve reuniones del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Jurídicas (Grupo de Trabajo 2) del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia. El Grupo de Trabajo 2 ha prestado asesoramiento específico, práctico y sólido desde el punto de vista jurídico al Grupo de Contacto, a los Estados y a las organizaciones en relación con todos los aspectos jurídicos de la lucha contra la piratería. En sus reuniones cuatrimestrales, los participantes intercambian información sobre las actividades judiciales en curso, incluidas las causas judiciales específicas, así como sobre las actividades de creación de capacidad pertinentes en la región.

El Grupo de Trabajo 2 ha realizado un análisis y debate a fondo sobre la manera de asegurar el enjuiciamiento efectivo de los sospechosos de piratería. Desde un principio, los debates se han centrado en la manera de asegurar que se celebren cada vez más juicios en la región, pero el Grupo de Trabajo 2 ha debatido todas las opciones, entre ellas las mencionadas en los distintos informes de las

Naciones Unidas y resoluciones del Consejo de Seguridad. Según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, en otoño de 2011 había más de 1.000 piratas cumpliendo condena o a la espera de ser condenados en 20 países.

## Djibouti

[Original: francés]

### Piratería

El fenómeno reciente de la piratería en la región de África Oriental perturba gravemente la situación de los países de la región pero también es motivo de preocupación para la comunidad internacional.

Los diversos ataques de piratas perpetrados contra buques en el Golfo de Adén y el Océano Índico perturban el tráfico marítimo en esa zona aunque se cometan lejos de las costas de los Estados ribereños. En los últimos años la región se ha convertido en una zona del mundo de gran conflictividad.

Es prioritario garantizar la seguridad de las rutas marítimas comerciales y las zonas de pesca ante la proliferación de los actos de piratería en el Golfo de Adén, frente a las costas de Somalia e incluso en alta mar.

Estos actos de piratería, que constituyen una amenaza para la paz y la seguridad internacionales, son también un peligro real para la República de Djibouti, que se encuentra en una encrucijada de rutas marítimas. El apoyo en este ámbito consistiría en proporcionar a las fuerzas navales radares de vigilancia, patrulleras, lanchas zodiac, binoculares, cámaras de vigilancia y vehículos para proteger los puestos de control.

Los piratas tienen retenidos a lo largo de la costa de Somalia a varios buques y su tripulación.

La República de Djibouti acogió del 26 al 29 de enero de 2009 una conferencia subregional sobre los actos de piratería, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, en la que se decidió:

- 1) Aprobar el Código de Conducta de Djibouti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén;
- 2) Establecer un centro regional de capacitación para el personal encargado de la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques.

Mediante decreto de 19 de abril de 2009 se creó un comité multisectorial encargado de la coordinación y el seguimiento con miras al establecimiento de dicho centro regional de capacitación marítima.

Entre sus responsabilidades figuran, entre otras:

- 1) El estudio y el seguimiento de distintas cuestiones relativas a la piratería marítima;
- 2) La coordinación entre los distintos departamentos ministeriales;
- 3) La consolidación de todos los datos recogidos por el Ministerio de Transportes.

Por tanto, el comité sirve de interfaz entre las autoridades de la República de Djibouti y la comunidad internacional, en particular la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea, y los demás países del mundo.

Se ha creado un Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, al que pertenece Djibouti y del que forman parte 27 Estados y 6 organizaciones internacionales.

El establecimiento del Grupo de Contacto es una muestra del empeño de la comunidad internacional en promover la seguridad marítima, proteger el comercio mundial y garantizar el paso seguro para los suministros de ayuda humanitaria.

La piratería es perjudicial para el comercio internacional por los siguientes motivos:

- Incrementa los gastos de transporte marítimo y obstaculiza el desarrollo de la región;
- Retrasa y perturba las actividades en la región;
- Desvía la ayuda humanitaria destinada a las personas pobres y desamparadas;
- Supone una amenaza para las rutas de abastecimiento en energía de muchos países;
- Incrementa las primas de los seguros marítimos, etc.

Esta movilización responde al llamamiento de la comunidad internacional, y más en particular el Consejo de Seguridad, que ha exhortado a los Estados de la región a poner en marcha lo antes posible mecanismos de capacitación y coordinación regional para prevenir y erradicar los actos de piratería y robo a mano armada contra buques. Dicha movilización consiste en:

- Dar prioridad a la capacitación de la guardia costera a fin de fortalecer la lucha contra la piratería y mejorar la seguridad de la región;
- Impartir capacitación al personal que trabaja en el mar, como los marinos, los agentes de aduanas, etc., que han de hacer frente a la realidad de la piratería sobre el terreno;
- Ampliar posteriormente la capacitación a la guardia costera de la región.

El objetivo de estas acciones es:

- Prevenir;
- Informar;
- Reprimir.

No obstante, cabe señalar, por lo que respecta a la represión, las enormes dificultades a que se enfrentan las fuerzas internacionales que patrullan en el Golfo de Adén y el Océano Índico occidental para enjuiciar a los piratas. ¿Dónde, cómo y por quién deben ser enjuiciados los piratas? ¿El Estado del pabellón? ¿El Estado de la nacionalidad de los rehenes? ¿El Estado de los armadores?

Dado que la piratería es uno de los delitos más antiguos del derecho internacional, se considera, en teoría, que todos los Estados son competentes para perseguir y enjuiciar a sus autores.

Sin embargo, la cuestión no parece estar resuelta para las partes intervinientes, en particular las fuerzas internacionales que patrullan en las zonas afectadas.

Las dificultades de la comunidad internacional con respecto a esta cuestión suscitan dudas sobre su capacidad de luchar contra la piratería.

La República de Djibouti, por su parte, cuenta con legislación penal que castiga los actos de piratería, fundamentalmente los artículos 208 y 209 del Código de Asuntos Marítimos, de 18 de enero de 1982, que establecen lo siguiente:

**Artículo 208.** Serán perseguidos y juzgados como piratas:

- 1) Los miembros de la tripulación de un buque que enarbole pabellón de Djibouti que cometan a mano armada actos de depredación o violencia contra buques de Djibouti o contra buques de una potencia con la que la República de Djibouti no esté en guerra, o contra la tripulación o la carga de esos buques;
- 2) Los miembros de la tripulación de un buque extranjero que, sin estar en guerra ni tener patente de corso válida, cometan los actos descritos en el párrafo precedente contra buques de Djibouti, su tripulación o su carga;
- 3) Los miembros de la tripulación de un buque de la República de Djibouti que intenten apoderarse de dicho buque mediante engaño o violencia contra el capitán.

**Artículo 209.** Quien haya sido declarado culpable de delito de piratería será castigado con pena de trabajos forzados o reclusión. Cabe señalar que la pena de trabajos forzados ya no existe en Djibouti.

Por otro lado, los artículos 385 y 387 del Código Penal de Djibouti de 1995 tipifican como delito el secuestro de una aeronave, de un buque o de cualquier otro medio de transporte a bordo del cual viajen personas y lo castigan con pena de 20 años de reclusión.

**Artículo 385.** El apoderamiento o la toma de control, mediante violencia o amenaza de violencia, de una aeronave, de un buque o de cualquier otro medio de transporte a bordo del cual viajen personas se castigará con pena de 20 años de reclusión.

**Artículo 386.** Cuando el delito definido en el artículo 385 vaya acompañado de torturas o actos de barbarie o cuando cause la muerte de una o varias personas, se castigará con pena de cadena perpetua.

**Artículo 387.** Quien ponga en peligro a sabiendas la seguridad de una aeronave en vuelo o de un buque mediante la comunicación de información falsa será castigado con pena de cinco años de prisión y multa de 2 millones de francos de Djibouti.

Las disposiciones penales aprobadas antes de que el fenómeno de la piratería se generalizara se aplican, evidentemente, en casos y ámbitos limitados. Se considerarán cometidos en el territorio de la República de Djibouti:

- Los delitos cometidos en el territorio nacional;
- Los delitos en que uno de los actos característicos de uno de sus elementos constitutivos se ha realizado en el territorio nacional;

- Los delitos cometidos a bordo de los buques que enarbolan pabellón de Djibouti, o contra sus aeronaves, con independencia del lugar en que se encuentren;
- Los delitos cometidos contra las aeronaves militares de Djibouti.

## **Emiratos Árabes Unidos**

[Original: inglés]

### **En el plano nacional:**

- Los Emiratos Árabes Unidos tipifican como delito las actividades de piratería en todas sus modalidades y enjuician a los responsables a nivel nacional. A esos efectos, el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos promulgó la Ley Federal 3 de 1987, el Código Penal, que en el artículo 288 del Capítulo 4 (Ataques contra el transporte y los servicios públicos) de la Parte 1 (Delitos que constituyen un peligro público) establece que: “Toda persona que ataque una aeronave o un buque con el fin de apoderarse de esta/este o de la totalidad o parte de los bienes que transporta, o que agreda a uno o más de sus pasajeros o desvíe su rumbo innecesariamente, será condenada a cadena perpetua”. El artículo 289 establece que: “Toda persona que intencionalmente ponga en peligro la seguridad de un buque o una aeronave o de cualquier otro medio de transporte público estará sujeta a una pena de prisión. Si la agresión produce un desastre que afecte a esos medios de transporte, la pena será de cadena perpetua”.
- Los Emiratos Árabes Unidos han promulgado la Ley Federal 1/2004 sobre la lucha contra delitos de terrorismo, en virtud de los artículos núms. 15, 16 y 17 del Código Penal.

### **En el plano regional:**

El Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos se ha adherido a los siguientes convenios y convenciones regionales de lucha contra el terrorismo:

- 1- Decreto Federal núm. 103/1998 sobre la Convención árabe sobre la represión del terrorismo.
- 2- Decreto Federal núm. 54/2004 sobre la Convención del Consejo de Cooperación del Golfo sobre la lucha contra el terrorismo.
- 3- Decreto Federal núm. 36/2007 sobre la adhesión de los Emiratos Árabes Unidos al Convenio de la Organización de la Conferencia Islámica para la Lucha contra el Terrorismo Internacional.
- 4- Convenio árabe sobre la lucha contra la delincuencia organizada transnacional.

### **En el plano internacional:**

- 1- Decreto Federal núm. 8/1981 sobre el Convenio relativo a las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.

- 2- Decreto Federal núm. 95/1980 sobre el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.
- 3- Decreto Federal núm. 9/1981 sobre el Convenio relativo a las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.
- 4- Decreto Federal núm. 91/2005 sobre el Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo.
- 5- Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

Además, los Emiratos Árabes Unidos celebraron acuerdos bilaterales de cooperación en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia organizada con varios países, incluidos Turquía, el Pakistán y Uzbekistán. Los Emiratos Árabes Unidos colaboran actualmente con los miembros de la Liga de los Estados Árabes en la elaboración de un protocolo para la lucha contra la piratería marítima, que complementa el Convenio árabe sobre la lucha contra la delincuencia organizada transnacional, que los Emiratos Árabes Unidos firmaron el 21 de diciembre de 2010.

## Eslovaquia

[Original: inglés]

En el ordenamiento jurídico de Eslovaquia el delito de piratería está tipificado en el Código Penal (Ley núm. 300/2005 del Repertorio Legislativo). La piratería está incluida en las disposiciones relativas al delito de poner en peligro la seguridad de las aeronaves y los buques (párr. 291), la toma de rehenes (párr. 185) y el robo (párr. 188). La República Eslovaca considera que el régimen jurídico nacional vigente cumple todos los requisitos necesarios para la tipificación de la piratería como delito y el enjuiciamiento de los presuntos autores de actos de piratería frente a las costas de Somalia, así como para el encarcelamiento de los piratas convictos.

## Eslovenia

[Original: inglés]

En noviembre de 2011 se aprobaron enmiendas del Código Penal de la República de Eslovenia, KZ-1 (Diario Oficial de la República de Eslovenia, núms. 55/08, 66/08 — enmendado, 39/09) como

KZ-1B (Diario Oficial de la República de Eslovenia, 91/11). Entre otras cosas, el delito de piratería (artículo 374 de KZ-1) también se modificó. Las enmiendas entrarán en vigor seis meses después de la publicación de KZ-1B en la Gaceta Oficial de la República de Eslovenia (a saber, el 15 de mayo de 2012). Se adjunta la traducción oficiosa de la disposición enmendada sobre piratería.

Por otra parte, la Fiscalía de Koper, a la que correspondería ocuparse de los casos de piratería de conformidad con las normas de jurisdicción territorial, no ha conocido de casos de piratería hasta la fecha.

[...]

Piratería

Artículo 374

[Traducción oficiosa]

- 1) Todo tripulante o pasajero de una nave o una aeronave que no sea un buque o aeronave militar o un buque o aeronave de servicio público, que en violación de las normas del derecho internacional y con la intención de obtener una ganancia material o no material para sí mismo o terceros o de causar daños graves a terceros, en alta mar o en un lugar fuera de la jurisdicción de un Estado, cometa ilícitamente un acto de violencia, detención o cualquier tipo de pillaje contra otra nave o aeronave o las personas o bienes que se hallaren a bordo de esa nave o aeronave, será sancionado con una pena de prisión de uno a diez años.
- 2) También se considerará piratería, según se define en el primer párrafo del presente artículo, un acto cometido por un tripulante de un buque o aeronave militar o de servicio público que se rebele y se apodere del mando del buque o la aeronave.
- 3) Si el delito a que se refieren los párrafos 1 o 2 del presente artículo causa la muerte de una o más personas o un daño grave a bienes, se impondrá al responsable una pena de prisión de cinco a quince años.

## España

[Original: español]

### **Regulación en el derecho interno de España en relación con la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad**

1- En términos de tipificación, el delito de piratería ha sido reintroducido en el Código Penal español mediante la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio, en vigor desde el 22 de diciembre de 2010. Mediante dicha Ley Orgánica se incorpora al Código Penal el Capítulo V al Título XXIV del Libro II, que comprenderá los artículos 616 ter y 616 quáter.

Artículo 616 ter del Código Penal:

“El que con violencia, intimidación o engaño se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años.

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

Artículo 616 quáter del Código Penal:

“1. El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra, o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años.

2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión.

3. En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.”

2- En lo que a la jurisdicción se refiere, los tribunales españoles tienen jurisdicción para enjuiciar los delitos de piratería cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional, en virtud de lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio del Poder Judicial.

Mediante Ley Orgánica 1/2009 de 3 de noviembre, en vigor el 5 de noviembre de 2009, se incorporaron al apartado 4 del referido artículo 23 los términos en los que los tribunales españoles podrán conocer del delito de piratería: 1) que los presuntos responsables se encuentren en España, o 2) que existan víctimas de nacionalidad española, o 3) que se constate algún vínculo de conexión relevante con España. En todo caso que no se haya iniciado en otro país competente o en un tribunal internacional procedimientos que suponga la investigación o persecución efectiva de un presunto delito de piratería.

Así mismo, el proceso penal iniciado ante la jurisdicción española se sobreseerá provisionalmente cuando quede constancia del comienzo de otro proceso sobre ese mismo asunto.

Apartado 4 del artículo 23 de la Ley del Poder Judicial (Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio):

“4. Igualmente, será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la Ley española, como alguno de los siguiente delitos:

- a) Genocidio y lesa humanidad.
- b) Terrorismo.
- c) Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.
- d) Delitos relativos a la prostitución y corrupción de menores e incapaces.
- e) Tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes.
- f) Tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores.
- g) Los relativos a la mutilación genital femenina, siempre que los responsables se encuentren en España.
- h) Cualquier otro que, según los tratados y convenios internacionales, en particular los Convenios de derecho internacional humanitario y de protección de los derechos humanos, deba ser perseguido en España.

Sin perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España, para que puedan conocer los Tribunales españoles de los anteriores delitos deberá quedar acreditado que sus presuntos responsable se encuentran en España o que existen víctimas de nacionalidad

española, o constatarse algún vínculo de conexión relevante con España y, en todo caso, que en otro país competente o en el seno de un Tribunal internacional no se ha iniciado procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva, en su caso, de tales hechos punibles.

El proceso penal iniciado ante la jurisdicción española se sobreseerá provisionalmente cuando quede constancia del comienzo de otro proceso sobre los hechos denunciados en el país o por el Tribunal a los que se refiere el párrafo anterior.”

**Medidas adoptadas en el derecho interno español para tipificar como delito la piratería y para enjuiciar y apoyar el enjuiciamiento de individuos sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia, así como para el encarcelamiento de los condenados por estos actos**

España posee en la actualidad un sistema normativo en el que se contienen todos los instrumentos que internacionalmente se consideran necesarios y adecuados para la persecución del delito de piratería.

Tal sistema normativo se inspira en los principios de derecho internacional en esta materia, los cuales incorpora siguiendo para ellos los criterios consensuados en organizaciones y foros internacionales activos en la lucha contra la piratería, de los que España es miembro activo.

Cabe destacar en este sentido la reciente tipificación del delito de piratería, así como la reforma de los artículos de la legislación española relativos a la llamada “jurisdicción universal”. Ambas reformas constituyen un paso adelante en la persecución de este delito e incorporan las recomendaciones contenidas en las resoluciones del Consejo de Seguridad en la materia.

El presente documento se centra en consecuencia en la exposición de tales reformas. Las sentencias de los tribunales españoles en relación a este tipo de delitos se incluyen al final del documento (incidentalmente cabe destacar que España cuenta con un Tribunal específico para el enjuiciamiento, entre otros, de los delitos de piratería, la Audiencia Nacional, conforme a lo previsto en el artículo 65.1 e) de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial).

**I. Tipificación del delito de piratería marítima en la legislación española**

El delito de piratería marítima ha sido reintroducido en el Código Penal español por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entrando en vigor la reforma el 23 de diciembre de 2010, conforme a lo previsto en la disposición final séptima de la Ley.

La reforma introduce un nuevo Capítulo V (Delito de Piratería) en el Título XXIV (Delitos contra la comunidad internacional) del Libro segundo (Delitos y sus penas) del Código Penal, bajo el enunciado Delito de Piratería, compuesto de dos artículos (véanse los artículos 616 *ter* y 616 *quater supra*).

## II. La reforma del ejercicio de la jurisdicción universal por parte de los tribunales españoles

La Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, modifica, entre otros, el artículo 23.4 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que afecta, entre otras cuestiones, a la llamada jurisdicción universal de los tribunales españoles en relación al delito de piratería (véase el artículo 23.4 *supra*).

## III. Procesos recientes ante los tribunales españoles en esta materia

Los tribunales españoles han tenido la oportunidad de pronunciarse en relación con actos de piratería ocurridos frente a las costas de Somalia en el llamado asunto “Alakrana”, relacionado con el secuestro del atunero homónimo, de bandera española, a finales de 2009.

Dos de los asaltantes fueron detenidos por la fragata española *Canarias* en el marco de la Operación Atalanta de la UE, establecida por la Acción Común 2008/851 PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la operación militar para contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería.

Tras la denuncia presentada por la Abogacía del Estado el 3 de octubre de 2009, el Juzgado Central de Instrucción núm. 1 dictó auto de prisión y traslado a territorio español de los dos asaltantes.

Posteriormente, el 16 de noviembre de ese mismo año se dictó un auto de procesamiento y el 17 de noviembre el sumario fue remitido a la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional (sección cuarta) que el 3 de mayo de 2011 dictó sentencia condenando a los dos individuos enjuiciados por los siguientes delitos y a las siguientes penas:

“1º.- Por la comisión de un delito de asociación ilícita, la pena para cada uno de ellos, de dos años de prisión y multa de doce meses a razón de 6 euros diarios.

2º.- Por la comisión de 36 delitos de detención ilegal, 36 penas de once años de prisión, para cada uno de los acusados.

3º.- Por la comisión de un delito de robo con violencia, la pena, para cada uno de los acusados, de cinco años de prisión.

4º.- Por la comisión de 36 delitos contra la integridad moral, 36 penas de un año de prisión para cada uno de los citados.”

Debe finalmente subrayarse lo elevado de la condena, a pesar de la no aplicación en el caso del nuevo tipo de piratería debido a que el mismo no había todavía entrado en vigor en el momento de producirse los hechos.

## Estonia

[Original: inglés]

El Código Penal de la República de Estonia tipifica la piratería como delito. Su artículo 110 establece lo siguiente:

Se castigará con pena de prisión de entre 2 y 10 años el ataque, el apoderamiento o la destrucción de un barco en alta mar o en un territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, el ataque o la detención de personas a bordo de tales barcos, o el apoderamiento o la destrucción de bienes a bordo de tales barcos mediante el uso de la violencia. Estos mismos actos delictivos, en caso de ocasionar la muerte de una persona, producir graves daños o poner en peligro la vida o la salud de un gran número de personas, serán castigados con pena de prisión de entre 6 y 20 años.

## Federación de Rusia

[Original: ruso]

De conformidad con los compromisos internacionales que ha contraído, la Federación de Rusia ha tipificado como delito la piratería marítima en su legislación nacional, que incluye disposiciones penales y de procedimiento para el enjuiciamiento de los presuntos piratas. Los órganos encargados de hacer cumplir la ley y los órganos de investigación rusos también se rigen por las disposiciones incorporadas en la legislación nacional en cumplimiento de tratados (convenios) internacionales en los que la Federación de Rusia es parte y por las resoluciones del Consejo de Seguridad.

La definición de piratería en la legislación rusa coincide plenamente con la definición contenida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Concretamente, en la legislación de la Federación de Rusia la piratería está tipificada como delito en el artículo 227 del Código Penal.

La toma de rehenes (principalmente marineros) por piratas se tipifica en el artículo 206 del Código Penal, bajo el enunciado “Toma de rehenes”, en que define el acto como “la captura o detención de una persona como rehén para obligar a un Estado, organización o persona a realizar cualquier acto ...”.

Cuando se determina la comisión de un delito relacionado con la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar fuera de la jurisdicción del Estado, se aplica el principio de la jurisdicción casi universal respecto de actos de piratería. Por consiguiente, los extranjeros y los apátridas están sujetos a enjuiciamiento penal en nombre de la Federación de Rusia, independientemente del Estado de pabellón del buque o de la nacionalidad de las víctimas de los actos de piratería.

Las obligaciones establecidas en el artículo 227 del Código Penal ruso respecto de la verificación de denuncias penales, la apertura de una causa penal y la realización de las investigaciones iniciales y de otras medidas de procedimiento son responsabilidad de los investigadores de los órganos de investigación militares del Comité de Investigación de la Federación de Rusia. Los investigadores están adscritos a las tripulaciones de los buques de la Armada destinados a la lucha contra la piratería y a salvaguardar la seguridad de la navegación. Ejercen su autoridad en colaboración con los fiscales militares a bordo de esos buques.

La eficacia de la legislación en vigor contra la piratería quedó demostrada por el resultado de la investigación del secuestro en aguas territoriales suecas del buque de carga *Arctic Sea*, con tripulación rusa, cometido el 24 de julio de 2009. El buque

había zarpado de Finlandia con destino a Argelia, con un cargamento de madera. Seis acusados fueron condenados a penas de prisión de 5 a 7 años.

Al mismo tiempo, sigue en curso la labor encaminada a mejorar y adaptar la legislación nacional sobre actos ilícitos cometidos en el mar, incluida la piratería. Por ejemplo, se están elaborando normas para aclarar la jurisdicción de la Federación de Rusia sobre las naves piratas capturadas por personal militar ruso y sobre las naves capturadas por piratas. Se están preparando disposiciones jurídicas sobre la detención de personas sospechosas o acusadas de piratería, incluidas disposiciones para que existan las condiciones necesarias para la custodia temporal en instalaciones especiales a bordo de naves militares.

Se ha propuesto que la legislación se complemente con disposiciones jurídicas que ampliarían algunas competencias procesales concretas de los comandantes de naves militares y los capitanes de naves no militares y los facultarían para realizar investigaciones; aumentarían el número de participantes en las causas penales para incluir a personas que proporcionan asistencia jurídica a presuntos piratas; y modificarían los plazos procesales para la investigación de delitos de piratería.

## Finlandia

[Original: inglés]

En Finlandia, la definición de la piratería se atiene a lo estipulado en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluido el requisito de que el acto de piratería se produzca en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

De acuerdo con el Código Penal finlandés y con el Decreto promulgado en virtud del artículo 7 de su capítulo 1, la piratería se define del modo siguiente:

“Todo acto de homicidio, asalto, privación de libertad o robo dirigido contra una persona a bordo de un buque o aeronave, todo apoderamiento o robo de un buque o aeronave o de bienes que se hallen en su interior, o todo daño material infligido a dichos buques, aeronaves, o bienes, que deba considerarse piratería con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Tratados de Finlandia 50/1996). (118/1999)”

El capítulo 1 del Código Penal finlandés contiene normas detalladas sobre la jurisdicción extraterritorial. De acuerdo con sus disposiciones, cuando se cometa un delito contra un buque finlandés se aplicará la legislación finlandesa (artículo 2). Dicha legislación también será de aplicación cuando se trate de un delito cometido fuera de Finlandia contra un ciudadano, empresa, fundación u otra entidad jurídica de nacionalidad finlandesa o contra un extranjero que resida de forma permanente en Finlandia (artículo 5). Además, los ciudadanos finlandeses que cometan un delito estarán sujetos a la legislación finlandesa. El llamado principio de nacionalidad activa no se limita a los ciudadanos finlandeses, sino que también abarca a las personas con residencia permanente en Finlandia, a los ciudadanos de otros Estados Nórdicos y a las personas con residencia permanente en uno de esos países (artículo 6). Para aplicar dichas disposiciones sobre nacionalidad activa y pasiva, es necesario que el acto pueda ser castigado con una pena de prisión de más de seis meses.

De conformidad con el artículo 7 del capítulo 1 del Código Penal, también se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos fuera de Finlandia cuya punibilidad, independientemente de la legislación del lugar donde hayan sido cometidos, esté establecida en un acuerdo internacional o en cualquier otro instrumento o reglamento internacional vinculantes para Finlandia (delito internacional). En el Decreto promulgado en virtud de esta disposición se hace referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En general, no es posible investigar en Finlandia delitos cometidos en el extranjero sin una orden del Fiscal General. Existen determinadas excepciones a esta norma, por ejemplo cuando el delito ha sido cometido por un ciudadano finlandés o tiene por objetivo a Finlandia (artículo 12 del Código Penal).

Se adjunta a este informe una traducción del capítulo 1 del Código Penal finlandés y de las disposiciones pertinentes del Decreto promulgado en virtud del artículo 7 del capítulo 1.

A comienzos de 2011, Finlandia contribuyó con un buque a la Fuerza Naval dirigida por la Unión Europea en Somalia (EU NAVFOR Atalanta), la operación militar de crisis de la Unión Europea contra la piratería frente a las costas de Somalia. Se trató de la primera vez que Finlandia aportaba un barco a una operación de gestión de una crisis marítima. Finlandia también continúa enviando funcionarios a la sede operacional de la EU NAVFOR Atalanta.

Con el fin de regular la participación de Finlandia en la operación Atalanta, se aprobó una ley sobre la manera de abordar las cuestiones penales relacionadas con los sospechosos de piratería o robo a mano armada en el marco de la EU NAVFOR Atalanta, la operación militar de gestión de crisis de la Unión Europea (Ley 1034/2010). En dicha ley se establece el procedimiento que se debe seguir en las situaciones en que, durante la operación, se retenga a bordo de un buque con pabellón finlandés a una persona capturada como sospechosa de piratería o robo a mano armada, o en otros casos en que se pida a Finlandia que ejerza su jurisdicción penal.

Con el fin de apoyar las medidas para enjuiciar a los sospechosos de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia y el encarcelamiento de los piratas convictos, Finlandia realizó, en 2011, una contribución financiera voluntaria de 190.000 euros al programa de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito para la lucha contra la piratería marítima en el Cuerno de África.

## **Apéndice**

### **Traducción del capítulo 1 del Código Penal finlandés**

#### ***Capítulo 1. Ámbito de aplicación del derecho penal finlandés (626/1996)***

(se incluyen las enmiendas hasta la 940/2008)

#### **Artículo 1. Delito cometido en Finlandia**

- 1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos en Finlandia.
- 2) En caso de que el delito haya sido cometido en la zona económica de Finlandia, la aplicación de la legislación finlandesa estará sujeta a la Ley sobre la Zona Económica de Finlandia (1058/2004) y a la Ley para la prevención de la contaminación de las aguas causada por barcos (300/1979). (1067/2004)

**Artículo 2. Delito en relación con un buque finlandés**

1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos a bordo de un buque o de una aeronave finlandeses, siempre que el delito se cometa:

1) Mientras el buque se halle en alta mar o en un territorio que no pertenezca a ningún Estado, o mientras la aeronave se halle en un territorio de esas características o lo sobrevuele; o

2) Mientras el buque se halle en el territorio de un Estado extranjero o la aeronave se halle en territorio extranjero o lo sobrevuele, siempre que el delito sea cometido por el capitán del buque o la aeronave, uno de los miembros de su tripulación, uno de los pasajeros o cualquier otra persona que se halle a bordo.

2) También se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos fuera de Finlandia por el capitán de un buque o de una aeronave finlandeses o por un miembro de su tripulación, siempre que, al cometer dicho delito, el infractor haya violado sus obligaciones estatutarias especiales como capitán del buque o la aeronave o como miembro de su tripulación.

**Artículo 3. Delito que tenga por objetivo a Finlandia**

1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos fuera de Finlandia que tengan por objetivo a Finlandia.

2) Se considerará que un delito tiene por objetivo a Finlandia cuando:

1) Se trate de un delito de traición o alta traición;

2) Se trate de un acto que haya violado o puesto en peligro de forma grave los derechos o intereses nacionales, militares o económicos de Finlandia; o

3) Se trate de un delito contra una autoridad finlandesa.

**Artículo 4. Delito cometido en el ejercicio de cargo público y delito militar**

1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos a que se hace referencia en el capítulo 40 de este Código que hayan sido cometidos fuera de Finlandia por una persona que pertenezca a las categorías a que se hace referencia en el capítulo 40, artículo 11, párrafos 1), 2), 3) y 5). (604/2002)

2) También se aplicará la legislación finlandesa a los delitos a que se hace referencia en el capítulo 45 que hayan sido cometidos fuera de Finlandia por una persona sujeta a las disposiciones de dicho capítulo.

**Artículo 5. Delito dirigido contra un ciudadano finlandés**

La legislación finlandesa se aplicará a los delitos cometidos fuera de Finlandia dirigidos contra un ciudadano, una empresa, una fundación u otra entidad jurídica de nacionalidad finlandesa o contra un extranjero que resida de forma permanente en Finlandia si, con arreglo al derecho finlandés, dicho acto puede ser castigado con pena de prisión de más de seis meses.

**Artículo 6. Delito cometido por un ciudadano finlandés**

- 1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos por ciudadanos finlandeses fuera de Finlandia. Si el delito se comete en un territorio que no pertenece a ningún Estado, solo se podrá castigar si, de conformidad con el derecho finlandés, el acto es punible con pena de prisión de más de seis meses.
- 2) Se considerará ciudadano finlandés a quien lo sea en el momento en que se cometió el delito o en el momento en que se inicie el procedimiento judicial.
- 3) Se considerará asimismo ciudadano finlandés a:
  - 1) Quien tenga residencia permanente en Finlandia en el momento en que se cometa el delito o sea residente permanente en Finlandia en el momento en que se inicie el procedimiento judicial; y
  - 2) Quien sea detenido en Finlandia y, en el momento en que se inicie el procedimiento judicial, sea ciudadano de Dinamarca, Islandia, Noruega o Suecia o residente permanente en uno de esos países.

**Artículo 7. Delitos internacionales**

- 1) Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos fuera de Finlandia cuya punibilidad, independientemente de la legislación del lugar donde hayan sido cometidos, esté establecida en un acuerdo internacional o en cualquier otro instrumento o reglamento internacional vinculantes para Finlandia (*delito internacional*). Las disposiciones para la aplicación de este artículo serán promulgadas por decreto.
- 2) Independientemente de la legislación del lugar en que se cometa la infracción, también se aplicará la legislación finlandesa a los delitos relacionados con explosivos nucleares o a los actos preparatorios de los delitos de peligro que daban considerarse infracciones con arreglo al Tratado de prohibición completa de los ensayos nucleares (Tratados de Finlandia 15/2001). (841/2003)
- 3) Independientemente de la legislación del lugar en que se cometa la infracción, también se aplicará la legislación finlandesa a la trata de personas, la trata agravada de personas y los delitos cometidos fuera de Finlandia a que se hace referencia en el capítulo 34a. (650/2004)

**Decreto sobre la aplicación del capítulo 1, artículo 7, del Código Penal (627/1996)**

**Artículo 1**

- 1) A la hora de aplicar el capítulo 1, artículo 7, del Código Penal, se considerarán delitos internacionales las siguientes infracciones:

[...]

12. Todo acto de homicidio, asalto, privación de libertad o robo dirigido contra una persona a bordo de un buque o aeronave, todo apoderamiento o robo de un buque o aeronave o de bienes que se hallen en su interior, o todo daño material infligido a dichos buques, aeronaves o bienes, que deba considerarse piratería con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Tratados de Finlandia 50/1996). (118/1999)

[...]

- 2) Asimismo, se considerará delito internacional cualquier intento o participación punibles en relación con los delitos mencionados en el párrafo 1.

#### **Artículo 8. *Otros delitos cometidos fuera de Finlandia***

Se aplicará la legislación finlandesa a los delitos cometidos fuera de Finlandia que, con arreglo a dicha legislación, sean susceptibles de ser castigados con pena de prisión de más de seis meses, siempre que el Estado en cuyo territorio se haya cometido el delito solicite que se abran diligencias en un tribunal finlandés o que el infractor sea extraditado en razón del delito, pero no se haya atendido a esa solicitud de extradición.

#### **Artículo 9. *Responsabilidad penal de las empresas***

Si, de conformidad con este capítulo, la legislación finlandesa es aplicable al delito, la responsabilidad penal de las empresas también se determinará con arreglo a dicha legislación.

#### **Artículo 10. *Lugar de comisión***

- 1) Se considerará que un delito ha sido cometido tanto en el lugar en que se cometió el acto delictivo como en el lugar en que se produjeron las consecuencias del delito previstas en su definición legal. Se considerará que se ha cometido un delito por omisión tanto en el lugar en el que el infractor debería haber actuado como en el lugar en que se produjeron las consecuencias del delito previstas en su definición legal.
- 2) Si el delito no ha pasado de tentativa, también se considerará que ha sido cometido en el lugar en que, en caso de haber sido consumado, se habrían producido, con toda probabilidad en opinión del infractor, las consecuencias del delito previstas en su definición legal.
- 3) Se considerará que el inductor o instigador ha cometido delito tanto en el lugar en que se ha cometido el acto de complicidad como en el lugar en el que se considera que el infractor ha cometido el delito.
- 4) Si no existe certeza respecto del lugar en que se cometió el delito, pero hay razones fundadas para creer que fue en el territorio de Finlandia, se considerará que dicho delito ha sido cometido en Finlandia.

#### **Artículo 11. *Requisito de doble incriminación***

- 1) Si el delito ha sido cometido en el territorio de un Estado extranjero, únicamente se podrá aplicar la legislación finlandesa en virtud de los artículos 5, 6 y 8 si el delito también es punible con arreglo a la legislación del lugar en que se cometió y un tribunal de dicho Estado extranjero también hubiera podido dictar sentencia al respecto. En este caso, no se impondrá en Finlandia ninguna pena más severa que la prevista en la legislación del lugar en que fue cometido el delito.
- 2) Incluso si el delito no es punible con arreglo a la legislación del lugar en que se cometió, se aplicará la legislación finlandesa en caso de haber sido cometido por un ciudadano finlandés o por una persona perteneciente a las categorías mencionadas en el artículo 6, párrafo 3 1), y de que la pena para dicho delito haya sido establecida en:

- 1) Los artículos 5 o 6 del capítulo 11, si el acto es un crimen de guerra o un crimen de guerra agravado al que se hace referencia en el artículo 15 del Segundo Protocolo de la Convención de La Haya de 1954 para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, o si el acto constituye una participación en dichos actos; (212/2008)
- 2) Los artículos 1 a 9 del capítulo 15, de conformidad con el artículo 12a de dicho capítulo;
- 3) Los artículos 1 a 3 del capítulo 16, incluso si el delito va dirigido contra una de las personas a que se hace referencia en el capítulo 40, artículo 11, párrafos 2), 3) o 5), o contra un funcionario público extranjero que trabaje para la Corte Penal Internacional:
- 4) Los artículos 13, 14 y 14a del capítulo 16, incluso si las disposiciones se aplican de conformidad con el artículo 20 del mismo capítulo,
- 5) Los artículos 18, 18a o 19 del capítulo 17;
- 6) Los artículos 6, 7 u 8a del capítulo 20; (743/2006)
- 7) Los artículos 9 o 9a del capítulo 20, si el acto tiene por objetivo a una persona menor de 18 años; u
- 8) Los artículos 1 a 4 del capítulo 40, si el infractor es un diputado, un funcionario público extranjero o un diputado de un parlamento extranjero; (650/2004)

**Artículo 12. Orden del Fiscal General (205/1997)**

- 1) No será posible investigar un delito en Finlandia sin una orden del Fiscal General en los siguientes casos:
  - 1) Cuando el delito se cometa en el extranjero; o
  - 2) Cuando un extranjero cometa un delito a bordo de un buque extranjero que se halle en aguas territoriales finlandesas o a bordo de una aeronave extranjera que se halle en el espacio aéreo finlandés y el delito no tenga por objetivo a Finlandia, un ciudadano finlandés, un extranjero con residencia permanente en Finlandia o una empresa, fundación u otra entidad jurídica de nacionalidad finlandesa..
- 2) Sin embargo, no se requeriría orden del Fiscal General en los siguientes casos:
  - 1) Delitos cometidos por un ciudadano finlandés o por una persona equiparada, con arreglo al artículo 6, a un ciudadano finlandés, y que tengan por objetivo a Finlandia, un ciudadano finlandés, un extranjero con residencia permanente en Finlandia o una empresa, fundación u otra entidad jurídica de nacionalidad finlandesa;
  - 2) Delitos cometidos en Dinamarca, Islandia, Noruega o Suecia cuando el fiscal competente del lugar en que fueron cometidos solicite que un tribunal finlandés se haga cargo del enjuiciamiento;
  - 3) Delitos cometidos a bordo de un buque finlandés en alta mar o en un territorio que no pertenezca a ningún Estado o a bordo de una aeronave finlandesa que se halle en un territorio de esas características o lo sobrevuele;

- 4) Delitos cometidos a bordo de un buque o aeronave que esté cubriendo una línea regular entre puntos de Finlandia o entre un punto en Finlandia y un punto en Dinamarca, Islandia, Noruega o Suecia;
- 5) Delitos que deban ser juzgados con arreglo a la Ley Procesal de los Tribunales Militares; (326/1983) o
- 6) Cuando exista una disposición legal que estipule que el Presidente de la República o del Parlamento debe ordenar que se abran las diligencias.

**Artículo 13. *Sentencia extranjera***

1) No será posible abrir diligencias en Finlandia si ya se ha dictado sentencia con carácter definitivo en el Estado en que fue cometido el acto o en otro Estado miembro de la Unión Europea y el resultado ha sido el siguiente:

- 1) La acusación ha sido desestimada;
- 2) El acusado fue declarado culpable pero no se impuso ninguna pena;
- 3) La pena se ha cumplido o se está cumpliendo; o
- 4) De acuerdo con la legislación del Estado en que se dictó sentencia, la condena ha prescrito. (814/1998)

2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, el Fiscal General podrá ordenar que se abran diligencias en Finlandia si la sentencia dictada en el extranjero no tuvo su origen en una solicitud de tal sentido de una autoridad finlandesa o en una solicitud de extradición aprobada por las autoridades finlandesas, y:

- 1) Se considera, con arreglo al artículo 3, que el delito tuvo por objetivo a Finlandia;
- 2) El delito ha sido cometido mientras se ejercía un cargo público o constituye un delito militar de acuerdo con el artículo 4;
- 3) La infracción constituye un delito internacional de acuerdo con el artículo 7; o
- 4) Se considera, de conformidad con el artículo 10, que el delito también ha sido cometido en Finlandia. Sin embargo, el Fiscal General no solicitará el enjuiciamiento por delitos cometidos parcialmente en el territorio del Estado miembro de la Unión Europea en el que se dictó la sentencia. (814/1998)

[el párrafo 3 ha sido derogado; 515/2003]

**Artículo 14. *Disposición de referencia***

La extradición en razón de la comisión de un delito, los demás tipos de asistencia judicial internacional y la inmunidad en determinadas circunstancias de las personas que participan en procedimientos judiciales o en una investigación penal son objeto de disposiciones específicas.

**Artículo 15. *Tratados y derecho internacional consuetudinario vinculante para Finlandia***

Si existiera un tratado internacional u otro instrumento o reglamento internacional vinculantes para Finlandia que restringiera en algunos casos el ámbito

de aplicación del derecho penal finlandés en comparación con lo dispuesto en este capítulo, dicha restricción se aplicará según lo convenido. Sin menoscabo de las disposiciones de este capítulo, también se aplicarán las restricciones del ámbito de aplicación de la legislación finlandesa basadas en las normas del derecho internacional aceptadas con carácter general.

## Francia

[Original: francés]

### **Resumen de los objetivos y del contenido de la Ley núm. 2011-13, de 5 de enero de 2011, relativa a la lucha contra la piratería y al ejercicio de las facultades de policía del Estado en el mar**

Debido al aumento del fenómeno de la piratería frente a las costas de Somalia y a la participación activa de Francia en la operación Atalanta de la Unión Europea, ha sido necesario reforzar nuestro marco jurídico nacional para luchar contra la piratería, especialmente por lo que se refiere a sus aspectos judiciales. Esta ley modifica la Ley de 15 de julio de 1994, relativa a las modalidades del ejercicio por el Estado de sus facultades de policía en el mar, en la que ya se preveían las posibles medidas del Estado contra los delitos cometidos en el mar, como el tráfico ilícito o la inmigración clandestina. Se ha añadido un nuevo capítulo a esa Ley, que se ocupa específicamente del fenómeno de la piratería marítima a través de una serie de infracciones que ya estaban codificadas en el Código Penal, pero que se han reunido en un solo instrumento para esta ocasión.

En virtud de la nueva ley, se ha atribuido una competencia *cuasi* universal a los tribunales franceses, que hasta ahora solo eran competentes cuando la víctima era de nacionalidad francesa. A partir de ahora serán competentes para juzgar, si lo estiman necesario o posible, a cualquier sospechoso de piratería capturado por las fuerzas navales francesas. Esta competencia no entraña la obligación de que los acusados de piratería sean juzgados en Francia: las autoridades francesas siguen siendo competentes para decidir si procede juzgar o no en Francia a esas personas, de conformidad con el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que otorga a los Tribunales de los Estados que han capturado a sospechosos de piratería la facultad de juzgarlos, sin que ello constituya, sin embargo, una obligación.

Además, se añade al marco legislativo inicial un procedimiento específico sobre la situación de retención de los sospechosos de cometer delitos en el mar, como la piratería o el tráfico ilícito. Estas personas serán retenidas a bordo de los buques de guerra que las hayan capturado, pero en esa etapa no se hallarán sometidas todavía a un procedimiento judicial propiamente dicho. El eventual procedimiento judicial francés solo podrá producirse a partir del momento en que las personas retenidas desembarquen en suelo francés y comparezcan ante un juez francés. El nuevo procedimiento prevé, en particular, la intervención del juez de libertades y detención 48 horas después de la captura de los sospechosos para validar o modificar las medidas de retención tomadas a bordo del buque de guerra hasta que se decida qué hacer con los sospechosos. A continuación, dicho juez

supervisará las condiciones de retención hasta que se produzca el desembarco. Se trata del aspecto más importante del nuevo procedimiento instaurado por la ley.

Así, esta ley mejorará el marco jurídico para la lucha contra la piratería marítima, especialmente frente a las costas de Somalia. La ley precisa, en efecto, las condiciones para la intervención de las fuerzas francesas contra esta amenaza, así como las modalidades de actuación de los jueces franceses. La ley incorpora los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay). Mediante la aprobación de esta ley, Francia atiende a las solicitudes de diversos órganos de las Naciones Unidas, especialmente del Consejo de Seguridad, que han pedido a los Estados Miembros que adapten su marco jurídico para luchar de forma eficaz contra la piratería en el mar.

**Ley núm. 2011-13, de 5 de enero de 2011, relativa a la lucha contra la piratería y al ejercicio de las facultades de policía del Estado en el mar<sup>1</sup>**

NOR: DEX0914087L

La Asamblea Nacional y el Senado han aprobado,

El Presidente de la República promulga la siguiente ley:

**CAPÍTULO I**

**Disposiciones por las que se modifica la Ley núm. 94-589, de 15 de julio de 1994, relativa a las modalidades del ejercicio por el Estado de sus facultades de policía en el mar**

**Artículo 1**

El título I de la Ley núm. 94-589, de 15 de julio de 1994, relativa a las modalidades del ejercicio por el Estado de sus facultades de policía en el mar, queda modificado como sigue:

*“Título I:*

***DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA MARÍTIMA***

*“Artículo 1. I.* El presente título se aplica a los actos de piratería definidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, cometidos:

- 1° En alta mar;
- 2° En los espacios marítimos no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado;
- 3° En las aguas territoriales de un Estado, cuando el derecho internacional así lo autorice.

II. Las infracciones susceptibles de ser investigadas, constatadas y perseguidas en las condiciones del presente título, cuando constituyan actos de piratería mencionados en el párrafo I, *supra* serán las siguientes:

- 1° Las infracciones definidas en los artículos 224-6 a 224-7 y 224-8-1 del Código Penal en las que al menos un buque o una aeronave se dirija contra un buque o una aeronave;

2° Las infracciones definidas en los artículos 224-1 a 224-5-2 y en el artículo 224-8 del Código Penal cuando precedan, acompañen o sigan a las infracciones mencionadas en el apartado 1 *supra*;

3° Las infracciones definidas en los artículos 450-1 y 450-5 del Código Penal cuando sean cometidas con miras a preparar las infracciones mencionadas en los apartados 1 y 2 *supra*.

*Artículo 2.* Cuando existan motivos razonables para sospechar que una o más de las infracciones mencionadas en el párrafo II del artículo 1 se han cometido, se están cometiendo o se van a cometer a bordo o contra uno de los buques mencionados en el artículo L.1521-1 del Código de Defensa, los comandantes de los navíos o de las aeronaves del Estado, encargados de la vigilancia en el mar, estarán habilitados para ejecutar o hacer ejecutar las medidas coercitivas y de control previstas en el derecho internacional, en el título II del libro V de la primera parte del Código de Defensa y en la presente ley, ya sea bajo la autoridad del prefecto marítimo, o, en ultramar, del delegado del Gobierno para la acción del Estado en el mar, o bajo la autoridad de un comandante civil o militar designado en un marco internacional.

Podrán aplicarse a las personas a bordo las medidas coercitivas previstas en las disposiciones del capítulo único del título II del libro V de la primera parte del Código de Defensa, relativas al régimen de retención a bordo.

*Artículo 3.* Durante su visita al navío, los agentes mencionados en el artículo 2 podrán adoptar o hacer que se adopte cualquier medida cautelar respecto de los objetos o documentos que parezcan estar vinculados a la comisión de las infracciones mencionadas en el párrafo II del artículo 1, para evitar que se produzcan o se repitan.

También podrán ordenar el desvío del buque hacia una posición o un puerto adecuados para proceder, en caso necesario, a comprobaciones pormenorizadas, o para entregar a las personas detenidas y los objetos o documentos que hayan sido objeto de medidas cautelares.

*Artículo 4.* Los oficiales de la policía judicial y, cuando estén especialmente habilitados en las condiciones establecidas por decreto del Consejo de Estado, los comandantes de los navíos del Estado, los oficiales de la marina nacional a bordo de esos navíos y los comandantes de las aeronaves del Estado, encargados de la vigilancia en el mar, procederán a constatar las infracciones mencionadas en el párrafo II del artículo 1 y a buscar o detener a sus autores o cómplices.

Podrán proceder a la incautación de objetos o documentos relacionados con los hechos cometidos previa autorización del fiscal de la República, excepto en casos de extrema urgencia.

Tras la incautación autorizada de conformidad con el párrafo anterior, también podrán proceder, previa autorización del fiscal de la República, a destruir las embarcaciones sin pabellón que se hayan utilizado para cometer las infracciones mencionadas en el párrafo II del artículo 1, cuando no se puedan prever medidas técnicas para impedir de manera definitiva que se repitan estas infracciones, respetando los tratados y acuerdos internacionales en vigor.

Las medidas adoptadas contra las personas que se encuentren a bordo se registrarán por lo dispuesto en la sección 3 del capítulo único del título II del libro V de la primera parte del Código de Defensa.

*Artículo 5.* A falta de acuerdo con las autoridades de otro Estado para que este último ejerza su competencia jurisdiccional, los autores y cómplices de las infracciones mencionadas en el párrafo II del artículo 1 y cometidas fuera del territorio de la República podrán ser perseguidos y juzgados por los tribunales franceses cuando hayan sido detenidos por los agentes mencionados en el artículo 4.

*Artículo 6.* La investigación, la instrucción y el enjuiciamiento de las infracciones mencionadas en el presente título serán competencia de los siguientes tribunales:

1° En el territorio metropolitano, el Tribunal de Gran Instancia de la sede de la prefectura marítima o el Tribunal de Gran Instancia competente para el puerto hacia el que ha sido desviado el buque;

2° En los departamentos de ultramar, en Mayotte, en San Pedro y Miquelón, en las islas Wallis y Futuna, en San Bartolomé, en San Martín, en la Polinesia francesa, en Nueva Caledonia y en las tierras australes y antárticas francesas, o bien el tribunal de primera instancia competente en la sede del delegado del Gobierno para la acción del Estado en el mar o bien el tribunal competente para el puerto hacia el que ha sido desviado el buque;

3° Todos los tribunales competentes con arreglo al Código de Procedimiento Penal o a una ley especial, en particular los mencionados en el artículo 706-75 del Código de Procedimiento Penal.

Estos tribunales también serán competentes respecto de las infracciones conexas con las mencionadas en el presente título.”

### **Artículo 2**

En el título de la Ley núm. 94-589 de 15 de julio de 1994, tras la palabra “relativa” insértese las palabras “a la lucha contra la piratería y”.

### **Artículo 3**

Los artículos 12 y 19 de la Ley número 94-589, de 15 de julio de 1994, quedan modificados del modo siguiente:

- 1° En el primer párrafo, queda suprimida la palabra “, además”;
- 2° Se suprimen los dos últimos párrafos.

## **CAPÍTULO II**

### **Disposiciones por las que se modifica el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal**

#### **Artículo 4**

Tras el artículo 224-6 del Código Penal se añade un nuevo artículo 224-6-1, con la siguiente redacción:

“*Artículo 224-6-1.* – Cuando la infracción prevista en el artículo 224-6 sea cometida por un grupo organizado, la pena será de 30 años de reclusión.

Los dos primeros párrafos del artículo 132-23 se aplicarán a esta infracción.”

#### **Artículo 5**

El artículo 706-73 del Código de Procedimiento Penal queda modificado como sigue:

- 1) Los párrafos 15 y 16 quedan completados por la referencia “y 17”;
- 2) Tras el párrafo 16 se inserta un nuevo párrafo 17, con la siguiente redacción:

“17) Delito de desvío de aeronave, buque o cualquier otro medio de transporte cometido por un grupo organizado, previsto en el artículo 224-6-1 del Código Penal.”

### **CAPÍTULO III**

#### **Disposiciones por las que se modifica el Código de Defensa**

#### **Artículo 6**

El Código de Defensa queda modificado como sigue:

- 1) El artículo L.1521-1 queda modificado como sigue:
  - a) En el primer apartado del párrafo 2, tras las palabras “buques extranjeros” se insertará “y los buques que no enarbolan ningún pabellón o sin nacionalidad.”;
  - b) Se añade un nuevo párrafo 4, con la siguiente redacción:
    - 4° A los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que haya solicitado la intervención de Francia o que haya aprobado su solicitud de intervención.”;
    - 2° Al capítulo único del título II del libro V de la primera parte se le añade una nueva sección 3, con la siguiente redacción:

#### *“Sección 3*

#### ***“Medidas adoptadas en relación con las personas a bordo de los buques***

*Artículo L.1521-11.* A partir del embarque en el buque controlado del equipo de visita previsto en el artículo L.1521-4, los agentes mencionados en el artículo L.1521-2 podrán adoptar las medidas coercitivas necesarias y adecuadas para mantener a disposición a las personas a bordo, preservar el buque y su carga y garantizar la seguridad de las personas.

*Artículo L.1521-12.* Cuando deban aplicarse medidas de restricción o de privación de libertad, los agentes mencionados en el artículo L.1521-2 informarán de ello al prefecto marítimo, o, en ultramar, al delegado del Gobierno para la acción del Estado en el mar, quien informará lo antes posible al fiscal de la República territorialmente competente.

*Artículo. L.1521-13.* Toda persona a bordo a la que se aplique una medida de restricción o de privación de libertad será objeto de un examen de salud realizado

por una persona cualificada en un plazo de 24 horas a partir de que se imponga dicha medida. Se realizará un examen médico en un plazo máximo de diez días desde el primer examen de salud efectuado.

En el plazo más breve posible se transmitirá al fiscal de la República un informe sobre estos exámenes que contenga recomendaciones, en particular, sobre la conveniencia de mantener la medida de restricción o de privación de libertad.

*Artículo. L.1521-14.* En un plazo de 48 horas desde la aplicación de las medidas de restricción o de privación de libertad mencionadas en el artículo L.1521-12, y a petición de los agentes mencionados en el artículo L.1521-2, el juez de libertades y detención, decidirá, a instancias del fiscal de la República, sobre una posible prórroga de dichas medidas por una duración máxima de 120 horas a partir de la expiración del plazo anterior.

Estas medidas podrán ser renovadas en las mismas condiciones de fondo y forma durante el tiempo necesario para que las personas objeto de ellas sean entregadas a la autoridad competente.

*Artículo. L.1521-15.* Para aplicar el artículo L.1521-14, el juez de libertades y detención podrá solicitar al fiscal de la República toda la información necesaria para evaluar la situación material y el estado de salud de la persona objeto de una medida de restricción o de privación de libertad.

El juez de libertades y detención podrá solicitar un nuevo examen de salud.

Salvo que sea técnicamente imposible, el juez de libertades y detención se pondrá en contacto, si lo estima útil, con la persona objeto de las medidas de restricción o de privación de libertad.

*Artículo L.1521-16.* El juez de libertades y detención se pronunciará mediante decisión motivada que no podrá ser objeto de recurso. El fiscal de la República la transmitirá, en el plazo más breve posible, al prefecto marítimo, o, en ultramar, al delegado del Gobierno para la acción del Estado en el mar, quien se encargará de ponerla en conocimiento de la persona interesada en una lengua que comprenda.

*Artículo L.1521-17.* Las medidas adoptadas en relación con las personas a bordo de los buques podrán seguir aplicándose en tierra o a bordo de una aeronave, durante el tiempo estrictamente necesario, bajo la autoridad de los agentes del Estado encargados del traslado y con sujeción al control de la autoridad judicial que se establece en la presente sección.

*Artículo L.1521-18.* Desde su llegada a suelo francés, las personas objeto de medidas coercitivas serán puestas a disposición de la autoridad judicial.”

#### CAPÍTULO IV

##### **Disposiciones relativas a los hijos de las víctimas de actos de piratería marítima**

###### **Artículo 7**

Los niños cuyo padre, madre o sostén de familia, de nacionalidad francesa, haya sido víctima de actos de piratería marítima podrán obtener la condición de pupilo de la nación en las condiciones establecidas en el título IV del libro III del Código relativo a las pensiones militares de invalidez y las víctimas de guerra.

Estas disposiciones se aplicarán a las víctimas de actos de piratería marítima cometidos a partir del 10 de noviembre de 2008.

## CAPÍTULO V

### Disposiciones finales

#### Artículo 8

La presente ley se aplicará en todo el territorio de la República.

La presente ley será ejecutada como ley del Estado.

Hecho en París, el 5 de enero de 2011.

[Firmas omitidas]

---

Nota de pie de página:

1) *Trabajos preparatorios: Ley núm. 2011-13.*

*Senado:*

*Proyecto de ley núm. 607 rectificado (2008-2009);*

*Informe del Sr. André Dulaít en nombre de la Comisión de Relaciones Exteriores, núm. 369 (2009-2010);*

*Texto de la Comisión núm. 370 (2009-2010);*

*Debate y aprobación el 6 de mayo de 2010 (TA núm. 99, 2009-2010);*

*Asamblea Nacional:*

*Proyecto de ley aprobado por el Senado, núm. 2502;*

*Informe del Sr. Christian Ménard en nombre de la Comisión de Defensa, núm. 2937;*

*Debate y aprobación el 25 de noviembre de 2010 (TA núm. 563).*

*Senado:*

*Proyecto de ley modificado por la Asamblea Nacional, núm. 134 (2010-2011);*

*Informe del Sr. André Dulaít en nombre de la Comisión de Relaciones Exteriores, núm. 151 (2010-2011);*

*Texto de la Comisión núm. 152 (2010-2011);*

*Debate y aprobación el 22 de diciembre de 2010 (TA núm. 48, 2010-2011).*

## Georgia

[Original: inglés]

La piratería está tipificada como delito en el artículo 228 del Código Penal, que establece lo siguiente:

“Artículo 228. Piratería

1. La piratería, es decir, los ataques contra barcos u otros buques acuáticos con el objetivo de apropiarse de forma ilícita de bienes ajenos, mediante el uso o la amenaza del uso de la violencia, se castigará con pena de privación de libertad de entre siete y diez años;
2. Ese mismo acto será castigado con pena de privación de libertad de entre diez y quince años:
  - a) Cuando haya sido cometido en múltiples ocasiones;
  - b) Cuando acabe con vidas humanas o tenga otras consecuencias de gravedad.”

Además, se podrán imputar, junto con el delito de piratería, otras infracciones previstas en el Código Penal si hay suficientes elementos de dichas infracciones como para sugerir una intención delictiva adicional a la comisión del delito de piratería o en el contexto de este.

Las disposiciones jurídicas internas de Georgia que regulan la cooperación y asistencia judicial mutua en asuntos penales, así como los tratados bilaterales y multilaterales en los que es parte Georgia, proporcionan al Estado de Georgia el marco jurídico necesario para investigar y enjuiciar a los sospechosos de piratería.

## Grecia

[Original: inglés]

La legislación griega contiene diversas disposiciones referentes a la piratería como delito punible. Las disposiciones pertinentes son:

1. El artículo 8 del Código Penal griego, que dispone que la legislación penal griega será aplicable a los ciudadanos nacionales y extranjeros con independencia de la legislación del Estado del foro en lo que respecta a los actos de piratería.

2. El artículo 215 del Código de Derecho Público Marítimo, cuyo texto es el siguiente:

“1. Comete piratería aquel que, estando a bordo de un buque y mediante el uso o la amenaza de uso de la fuerza física contra otras personas, participa en actos predatorios contra otro buque en alta mar con el fin de apoderarse de bienes situados en él.

2. Se considerará buque pirata cualquier buque que se utilice o se haya utilizado para los fines descritos más arriba y que todavía se encuentre bajo el control de piratas.

3. Todo aquel que cometa los actos de piratería descritos en el párrafo 1 del presente artículo será castigado con pena de prisión de al menos cinco años. Se impondrá la misma pena al capitán y a los oficiales del buque pirata. Los miembros de la tripulación que conozcan los propósitos de dicha embarcación serán castigados con penas no superiores a diez años.”

## Irlanda

[Original: inglés]

De conformidad con el artículo 2 de la Ley de seguridad marítima de 2004, los siguientes actos, cometidos de forma ilícita e intencional, constituye delito según la legislación irlandesa:

- Apoderarse o ejercer el control de un buque o una plataforma fija por la fuerza, la amenaza del uso de la fuerza o cualquier otra forma de intimidación;
- Realizar actos de violencia contra las personas que se encuentren a bordo de un buque o una plataforma fija, si dichos actos pueden poner en peligro la seguridad de la navegación del buque o la de la plataforma fija;

- Destruir un buque o una plataforma fija;
- Provocar en un buque o en su carga daños que puedan poner en peligro la seguridad de su navegación;
- Lesionar o matar a cualquier persona al cometer cualquiera de los actos especificados más arriba; y
- Amenazar con poner en peligro la seguridad de la navegación de un buque mediante la comisión de alguno de los actos descritos más arriba con el objetivo de obligar a una persona a realizar o dejar de realizar algún otro acto.

Toda persona declarada culpable por alguno de estos delitos podrá ser condenada a cadena perpetua en el marco de un juicio con jurado.

El texto completo de la Ley de 2004 puede consultarse por vía electrónica en la siguiente dirección: [www.irishstatutebook.ie/2004/en/act/pub/0029/index.html](http://www.irishstatutebook.ie/2004/en/act/pub/0029/index.html).

### **LEY DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE 2004**

LEY QUE DA EFECTO AL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, HECHO EN ROMA EL 10 DE MARZO DE 1988, Y AL PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL, HECHO EN ROMA EN ESA MISMA FECHA [19 DE JULIO DE 2004].

EL OIREACHTAS SANCIONA LA PRESENTE LEY:

#### **1.— Interpretación**

- 1) En la presente Ley, salvo que del contexto se desprenda otra cosa:

El término “acto” incluye la omisión de actuar, y la referencia a la realización de un acto incluye también la omisión de actuar;

Por “Convenio” se entenderá el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988;

Por “Estado parte en el Convenio” se entenderá todo Estado (distinto del Estado irlandés) que sea parte en el Convenio o el Protocolo;

Por “plataforma fija” se entenderá toda isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino con fines de exploración o explotación de los recursos u otros fines de índole económica, y situada en una zona designada con arreglo al artículo 2 de la Ley sobre la Plataforma Continental de 1968;

Por “buque irlandés” se entenderá todo buque que se ajuste a la definición del artículo 9 de la Ley de Marina Mercante de 1955, con independencia de donde se encuentre situado;

Por “capitán”, en relación con un buque, se entenderá la persona que tenga el mando o esté a cargo del buque;

Por “Protocolo” se entenderá el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988;

Por “buque” se entenderá toda nave, de cualquier tipo, que no esté sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidas las embarcaciones de sustentación dinámica, los sumergibles o cualquier embarcación flotante, a excepción de:

- a) Los buques de guerra;
- b) Los buques de propiedad de un Estado u operados por este, cuando se estén utilizando como buques auxiliares de la armada o para fines aduaneros o policiales;
- c) Los buques que hayan sido retirados de la navegación o que se encuentren fuera de servicio,

y, en relación con un buque que no sea irlandés, todo buque que se encuentre en las aguas territoriales del Estado irlandés.

2) Las referencias realizadas en la presente Ley a los miembros de las Fuerzas de Defensa se entenderán como referencias a los miembros de esas fuerzas que actúen a petición de un miembro de la Garda Síochána de rango no inferior al de inspector.

3) Para facilitar la consulta, en los *anexos 1 y 2* se incluyen los textos del Convenio y del Protocolo.

- 4) En la presente Ley—
  - a) Toda referencia a un artículo o un anexo se entenderá como referencia a un artículo o un anexo de la presente Ley;
  - b) Toda referencia a un párrafo, apartado o inciso se entenderá como referencia al párrafo, apartado o inciso del artículo en que se encuentre la referencia; y
  - c) Toda referencia a cualquier otra ley se entenderá como referencia a esa ley en la forma en que haya sido modificada por otra ley o con arreglo a otra ley (incluida la presente Ley).

## 2.— Delitos

1) Será culpable de delito la persona que, de forma ilícita e intencional, cometa alguno de los siguientes actos:

- a) Apoderarse o ejercer el control de un buque o una plataforma fija por la fuerza, la amenaza del uso de la fuerza o cualquier otra forma de intimidación;
- b) Realizar actos de violencia contra las personas que se encuentren a bordo de un buque o una plataforma fija, si dichos actos pueden poner en peligro la seguridad de la navegación del buque o la de la plataforma fija;
- c) Destruir un buque o una plataforma fija;
- d) Causar daños:
  - i) A un buque o a su carga, si esos daños pueden poner en peligro la seguridad navegación del buque; o

- ii) A una plataforma fija, si esos daños pueden poner en peligro su seguridad;
- e) Colocar o hacer colocar en un buque o una plataforma fija, por cualquier medio, un artefacto o sustancia que pueda:
  - i) Destruir el buque o la plataforma fija; o
  - ii) Causar los daños a los que se hace referencia en el apartado d);
- f) Destruir o causar daños importantes en instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpecer gravemente su funcionamiento, si la destrucción, daños o entorpecimiento pueden poner en peligro la seguridad de la navegación del buque;
- g) Poner en peligro la seguridad de la navegación de un buque mediante la difusión de información a sabiendas de que es falsa;
- h) Lesionar o matar a cualquier persona al cometer cualquiera de los actos mencionados en otros apartados del presente párrafo;
- i) Amenazar con poner en peligro la seguridad de la navegación de un buque mediante la comisión de cualquiera de los actos mencionados en otros apartados del presente párrafo, con el objetivo de obligar a una persona a realizar o dejar de realizar algún acto;
- j) Intentar realizar cualquiera de los actos mencionados en el presente párrafo.

2) Toda persona declarada culpable por un delito enunciado en el presente artículo podrá ser condenada a cadena perpetua en el marco de un juicio con jurado.

### 3.— Jurisdicción extraterritorial

1) El *artículo 2 1)* se aplicará a los actos cometidos fuera del Estado irlandés en relación con un buque o una plataforma fija si son realizados:

- a) Por cualquier persona a bordo o en contra de un buque irlandés;
- b) Por un ciudadano irlandés a bordo o en contra de un buque no irlandés o una plataforma fija; o
- c) Con sujeción a lo dispuesto en el *párrafo 2)*, por una persona que no tenga ciudadanía irlandesa a bordo o en contra de un buque no irlandés o una plataforma fija.

2) En el caso de actos realizados en las circunstancias descritas en el *párrafo 1) c)*, el Director del Ministerio Fiscal no podrá incoar actuaciones o autorizar que se incoen actuaciones respecto de esos actos excepto en la medida en que lo permita el *artículo 7 4)*.

3) En el presente artículo—

Por “plataforma fija” y “buque” se entenderá una plataforma fija o un buque que se encuentre fuera del Estado irlandés;

La expresión “fuera del Estado irlandés” significa:

- a) En relación con una plataforma fija, fuera de una zona designada con arreglo al artículo 2 de la Ley sobre la Plataforma Continental de 1968; y
- b) En relación con un buque, fuera de las aguas territoriales del Estado irlandés.

#### 4.— Facultad de detención

1) Los miembros de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa podrán detener sin autorización judicial a toda persona de la que sospechen, con motivos justificados, que es culpable de un delito enunciado en el *artículo 2*.

2) Cuando un miembro de la Garda Síochána o de las Fuerzas de Defensa sospeche, con motivos justificados, que una persona que esté a punto de abordar o se encuentre a bordo de un buque o una plataforma fija se propone cometer un delito enunciado en el *artículo 2* en ese buque o plataforma fija, o en relación con ese buque o plataforma fija, dicho miembro podrá:

- a) Impedir que la persona aborde el buque o la plataforma fija o que viaje a bordo del buque;
- b) Abordar el buque o la plataforma fija sin autorización judicial y expulsar a la persona en cuestión; o
- c) Detener sin autorización judicial a la persona.

3) El capitán de un buque o la persona que esté a cargo de una plataforma fija podrá detener y mantener detenida a cualquier persona de la que sospeche, con motivos justificados, que es culpable de un delito enunciado en el *artículo 2*.

4) La persona detenida solo podrá permanecer en esa situación hasta que sea posible entregarla a—

- a) Un miembro de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa; o
- b) Las autoridades competentes de un Estado parte en el Convenio.

5) Una persona detenida por un miembro de las Fuerzas de Defensa, o entregada a este, en virtud de lo dispuesto en el presente artículo será entregada por dicho miembro de las Fuerzas de Defensa a un miembro de la Garda Síochána con la mayor brevedad posible y, a partir de ese momento, será tratada como persona detenida sin autorización judicial por el miembro de la Garda Síochána, a menos que, con la mayor brevedad posible después de esa entrega, la persona sea llevada ante un juez del Tribunal Superior con arreglo a las Leyes de Extradición de 1965 a 2001 o a la Ley relativa a la Orden de Detención Europea de 2003.

6) De conformidad con el artículo 7.1 del Convenio, el juez del tribunal ante el cual se lleve a la persona en cuestión deberá tener en cuenta, al examinar las solicitudes de libertad bajo fianza, la necesidad de asegurar la presencia de la persona en el Estado irlandés durante el tiempo necesario para permitir la tramitación de un procedimiento contra ella, incluidos los procedimientos con arreglo a cualquiera de las leyes mencionadas en el *párrafo 5*).

7) De conformidad con el artículo 11.6 del Convenio, al examinar la solicitud de entrega de la persona en cuestión a un Estado parte en el Convenio, el

Tribunal Superior tendrá debidamente en cuenta si los derechos de esa persona enunciados en el artículo 7.3 del Convenio pueden ser ejercidos en ese Estado.

8) Las referencias en el presente artículo a los artículos 7.1, 7.3 y 11.6 del Convenio deben interpretarse, según corresponda, como referencias a esas disposiciones en la forma prevista en el artículo 1 del Protocolo.

9) El capitán de un buque o la persona que esté a cargo de una plataforma fija no podrá ser:

- a) Condenado en un procedimiento penal, o
- b) Condenado a una indemnización por daños y perjuicios en un procedimiento civil,

respecto de los actos que haya realizado, dentro de lo razonable, contra cualquier otra persona en virtud de la presente Ley.

5.— Entrega de una persona detenida a las autoridades de un Estado parte en el Convenio.

1) El capitán de un buque podrá entregar a las autoridades competentes de un Estado parte en el Convenio a toda persona detenida por él con arreglo al artículo 4.

2) El capitán de un buque que se proponga entregar a esa persona notificará su intención de hacerlo y los motivos de dicha entrega a las autoridades en cuestión.

3) La notificación se realizará en cuanto resulte factible y, de ser posible, antes de que el buque entre en las aguas territoriales del Estado parte en el Convenio.

4) A la entrega de una persona con arreglo al *párrafo 1)*, el capitán deberá:

- a) Prestar a las autoridades competentes del Estado parte en el Convenio las declaraciones orales o escritas relativas al presunto delito que esas autoridades puedan razonablemente requerir, y
- b) Presentarles cualquier otra prueba relacionada con ese delito que obre en su poder.

5) Un capitán que, sin justificación razonable, incumpla los *párrafos 3) o 4)* será culpable de delito y podrá ser condenado:

- a) En procedimiento sumario, a una multa no superior a 3.000 euros, a pena de prisión no superior a 12 meses o a ambas, o
- b) En un juicio con jurado, a una multa, a pena de prisión no superior a cinco años o a ambas.

6.— Registro.

1) Los miembros de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa podrán registrar sin autorización judicial un buque o una plataforma fija cuando piensen, con motivos justificados, que:

- a) Se ha cometido uno de los delitos enunciados en *el artículo 2*, o
- b) Se encuentra a bordo del buque o de la plataforma fija una persona que ha cometido un delito de ese tipo,

y podrán—

- i) Incautarse de cualquier objeto que crean que se encuentra relacionado con dicho delito, e
- ii) Incautarse o hacer copias de toda información o extracto de información que pueda estar relacionada con dicho delito.

2) Toda persona que obstruya o intente obstruir la labor de un miembro de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa durante el registro de un buque o una plataforma fija será culpable de delito y podrá ser condenada, en procedimiento sumario, a una multa no superior a 3.000 euros, a pena de prisión no superior a 12 meses o a ambas.

3) Los miembros de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa podrán detener sin autorización judicial a toda persona que esté cometiendo un delito enunciado en el *párrafo 2)*.

4) En el *párrafo 1) ii)*, el término “información” incluye todos los datos en forma no legible que puedan convertirse a una forma legible.

#### 7.— Actuaciones judiciales.

1) Podrán incoarse actuaciones en cualquier lugar del Estado irlandés por delitos enunciados en el *artículo 2* respecto de actos realizados fuera del Estado, y el delito podrá tratarse a todos los efectos pertinentes como si se hubiera cometido en ese lugar.

2) Dicho delito será juzgado ante el Tribunal Penal Central.

3) Cuando se acuse a una persona de dicho delito, no se incoarán más actuaciones al respecto (salvo la adopción de decisiones de prisión preventiva o de libertad condicional bajo fianza), excepto si lo determina o lo autoriza el Director del Ministerio Fiscal.

4) El Director del Ministerio Fiscal podrá incoar, o autorizar que se incoen nuevas actuaciones contra una persona por dicho delito:

- a) Si se hace en las circunstancias mencionadas en los *apartados a) o b) del artículo 3 1)*, o
- b) Si se hace en las circunstancias mencionadas en el *artículo 3 1) c)* y:
  - i) En caso de que un Estado parte en el Convenio haya presentado, al amparo de la parte II de la Ley de Extradición de 1965, una solicitud para la entrega de la persona con el fin de juzgarla por dicho delito, si el Director juzga que la solicitud ha sido desestimada definitivamente (ya sea por una decisión judicial o de otro modo),
  - ii) En caso de que se haya recibido una orden de detención europea respecto de esa persona con el fin de incoar actuaciones contra ella por dicho delito en un Estado parte en el Convenio y miembro de las Comunidades Europeas, si el Director juzga que se ha llegado a una determinación final con arreglo a la Ley relativa a la Orden de Detención Europea

de 2003, ya sea porque el Tribunal Superior haya dictaminado que no se ejecute la orden o por otro motivo previsto en esa Ley, en el sentido de que no debe entregarse a la persona al Estado en cuestión, o

- iii) En cualquier otro caso, si el Director juzga que, debido a circunstancias especiales (entre otras, la probabilidad de que la persona no sea entregada en las circunstancias mencionadas en los incisos i) o ii)), resulta conveniente que se incoen actuaciones contra la persona por dicho delito.

5) En el *párrafo 4) b) ii)*, la expresión “orden de detención europea” tiene el significado que se le otorga en el artículo 2 1) de la Ley relativa a la Orden de Detención Europea de 2003.

#### 8.— Pruebas

1) En todo procedimiento relacionado con un delito enunciado en el *artículo 2* se admitirá como prueba de que la persona tenía ciudadanía irlandesa en la fecha en que se cometió el delito que se le imputa, sin necesidad de aportar más pruebas y a menos que se demuestre lo contrario, un certificado que aparezca firmado por un funcionario del Departamento de Relaciones Exteriores y que certifique que:

- a) El Departamento expidió un pasaporte a esa persona concreta en una fecha concreta, y
- b) Según el leal saber y entender del funcionario, la persona en cuestión no ha dejado de tener ciudadanía irlandesa.

2) Se considerará que un certificado que aparezca firmado por el Director del Ministerio Fiscal o por una persona autorizada por él a firmarlo en su nombre y en el que se haga constar la existencia de cualquiera de las circunstancias especificadas en los *apartados a) o b) del artículo 7 4)* constituye una prueba de los hechos declarados en el certificado, a menos que se demuestre lo contrario.

3) Se considerará que, a menos que se demuestre lo contrario, un documento presentado como certificado con arreglo a lo dispuesto en los *párrafos 1) o 2)*:

- a) Constituye un certificado de esa índole;
- b) Ha sido firmado por la persona que aparece como firmante; y
- c) En caso de que se trate de un certificado que, según lo establecido en el párrafo 2), aparezca firmado por una persona autorizada por el Director del Ministerio Público a firmarlo en su nombre, se considerará que ha sido firmado por esa persona.

#### 9.— Prohibición de doble enjuiciamiento

Toda persona que haya sido absuelta o condenada por una infracción penal fuera del Estado irlandés no podrá ser juzgada por un delito enunciado en el artículo 2 en relación con el acto constitutivo de la infracción por la que fue condenada o absuelta.

#### 10.— Enmienda de la Ley de Procedimiento Penal de 1967

La Ley de Procedimiento Penal de 1967 queda modificada de la siguiente forma—

- a) En el artículo 13 1), con la inserción del texto “o del delito de homicidio o intento de homicidio con arreglo a los *apartados h) o j) del artículo 2 1)* de la *Ley de Seguridad Marítima de 2004*” después de “el delito de homicidio enunciado en el artículo 2 de la Ley de Justicia Penal (Seguridad del Personal de las Naciones Unidas) de 2000, o una tentativa o conspiración para cometer ese delito”, (insertado por el artículo 7 de la mencionada Ley de 2000), y
- b) En el artículo 29 1), con la inserción del siguiente apartado después del apartado *i)* (insertado por el mencionado artículo 7):
  - “*j)* El delito de homicidio o intento de homicidio con arreglo a los apartados *h) o j)* del *artículo 2 1)* de la *Ley de Seguridad Marítima de 2004*”.

#### 11.— Enmienda de la Ley de Extradición (enmendada) de 1994

El primer anexo de la Ley de Extradición (enmendada) de 1994 queda modificado con la adición del siguiente texto después del apartado 14:

*“Delitos contra la seguridad marítima*

14A. Todo delito enunciado en el artículo 2 de la Ley de Seguridad Marítima de 2004.”

#### 12.— Enmienda de la Ley de Libertad bajo Fianza de 1997

El anexo de la Ley de Libertad bajo Fianza de 1997 queda modificado con la inserción del siguiente texto después del apartado 22:

*“Delitos contra la seguridad marítima*

22A.— Todo delito enunciado en el artículo 2 de la *Ley de Seguridad Marítima de 2004*.”

#### 13.— Costos

Los costos derivados de la aplicación de la presente Ley se sufragarán, en la medida en que lo apruebe el Ministro de Finanzas, con fondos proporcionados por el Oireachtas.

#### 14.— Título abreviado

La presente Ley podrá citarse como Ley de Seguridad Marítima de 2004.

#### ANEXO 1

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988

[El texto del Convenio incluido en el anexo 1 está disponible en Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, y en línea en <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201678/v1678.pdf>]

## ANEXO 2

Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988

[El texto del Protocolo incluido en el anexo 2 está disponible en Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, y en línea en <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201678/v1678.pdf>]

**MEMORANDO EXPLICATIVO FINANCIERO**

*[El presente Memorando no forma parte de la Ley y no se presenta como interpretación jurídica]*

*Introducción*

La presente Ley tiene por objeto dar efecto al **Convenio de las Naciones Unidas para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (1988)** y al **Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (1988)**, cuyos textos fueron presentados ante el Dáil Éireann y el Seanad Éireann el 11 de noviembre de 2003 y figuran en los *anexos 1 y 2* de la Ley.

El Convenio y el Protocolo forman parte de una serie de instrumentos internacionales contra el terrorismo que, de conformidad con la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, de 28 de septiembre de 2001, los Estados Miembros de las Naciones Unidas deben aplicar con la mayor brevedad posible. **Las estipulaciones del Convenio y el Protocolo fueron aprobadas por el Dáil Éireann de conformidad con el artículo 29.5.2 de la Bunreacht na hÉireann el 25 de mayo de 2004** y la Ley fue promulgada con el fin de que Irlanda fuera parte en el Convenio y el Protocolo.

La Ley tipifica delitos concretos contra la seguridad de los buques irlandeses y otros buques que se encuentren en las aguas territoriales de Irlanda y contra las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (castigados con penas de hasta cadena perpetua) y, siguiendo la práctica normalizada, contiene disposiciones sobre la jurisdicción extraterritorial respecto de los delitos cometidos fuera del Estado irlandés que infrinjan el Convenio o el Protocolo, la detención de los presuntos infractores y la entrega de estos a las autoridades competentes, la extradición, la libertad bajo fianza, la prohibición de doble enjuiciamiento y otras cuestiones necesarias, siguiendo el modelo de las disposiciones de la Ley de Justicia Penal (Delitos de Terrorismo) de 2002, que establece las disposiciones necesarias en relación con otros cuatro convenios internacionales contra el terrorismo.

*Disposiciones de la Ley*

El *artículo 1* define, siguiendo la práctica normalizada, ciertos términos y expresiones empleados en la Ley.

El *párrafo 2)* estipula que las Fuerzas de Defensa solo podrán intervenir con arreglo a la Ley para ayudar a las autoridades civiles, a petición de un miembro de la Garda Síochána que tenga como mínimo el rango de inspector.

El *artículo 2* da efecto al artículo 3.1 del Convenio y al *artículo 2.1* del Protocolo, al tipificar como delito los actos allí descritos (*párrafo 1*), y también al artículo 5 del Convenio (que se aplica, *mutatis mutandis*, a los actos proscritos por el Protocolo), al prever la imposición de la pena de cadena perpetua por la comisión de esos actos (*párrafo 2*).

Tanto el Convenio como el Protocolo de 1988 proscriben la ayuda o instigación a cometer los actos ilícitos allí especificados. El artículo 7 de la Ley de Derecho Penal de 1997 (núm. 14) dispone que toda persona que ayude, instigue, asesore u ordene la comisión de un delito grave (como los tipificados en este artículo) podrá ser acusada, juzgada y castigada como autor principal del delito. Por lo tanto, no es preciso establecer disposiciones específicas para esos actos en este artículo.

El *artículo 3* está concebido para impedir que los infractores eludan su enjuiciamiento y, para ello, prevé la aplicación extraterritorial del *artículo 2* de la Ley.

**El *párrafo 1* amplía la aplicación del *artículo 2* de la Ley a los actos ilícitos realizados fuera del Estado irlandés por cualquier persona a bordo o en contra de un buque irlandés, o por un ciudadano de Irlanda a bordo o en contra de un buque no irlandés o una plataforma fija, o por una persona que no tenga ciudadanía irlandesa pero se encuentre en el Estado irlandés.**

**El *párrafo 2* establece restricciones a la autorización o la incoación de actuaciones por el Director del Ministerio Público en relación con actos ilícitos realizados fuera del Estado (a bordo o en contra de buques no irlandeses o plataformas fijas) por una persona que no tenga ciudadanía irlandesa pero se encuentre en el Estado irlandés.**

**El *párrafo 3* estipula que, a efectos de este artículo, “fuera del Estado irlandés” significa fuera de las aguas territoriales del Estado irlandés (según se define en las Leyes de Jurisdicción Marítima de 1959 a 1988) o fuera de una zona designada con arreglo al artículo 2 de la Ley sobre la Plataforma Continental de 1968 (núm. 18).**

El *artículo 4* formula disposiciones para detener y mantener detenidos a presuntos infractores hasta que sea posible llevarlos ante un tribunal del Estado irlandés o entregarlos a las autoridades competentes de otro Estado parte en el Convenio.

El *párrafo 1* faculta a los miembros de la Garda Síochána (o a los miembros de las Fuerzas de Defensa que actúen en apoyo de las autoridades civiles) a detener a un presunto infractor sin autorización judicial.

El *párrafo 2* complementa al *párrafo 1* al facultar a los miembros de la Garda Síochána (o a los miembros de las Fuerzas de Defensa que actúen en apoyo de las autoridades civiles) a impedir que una persona sospechosa de planear un delito aborde un buque o una plataforma fija, y a expulsar a esa persona del buque o la plataforma fija o detenerla sin autorización judicial.

El *párrafo 3* redunda en lo dispuesto en el *párrafo 1* al facultar al capitán de un buque o a la persona a cargo de una plataforma fija a detener y mantener detenido a un presunto infractor hasta que sea posible entregarlo (según lo

estipulado en el párrafo 4)) a un miembro de la Garda Síochána o las Fuerzas de Defensa o a las autoridades competentes de otro Estado parte en el Convenio.

El *párrafo 5)* establece la obligación de entregar a un miembro de la Garda Síochána a cualquier presunto infractor que haya sido entregado a un miembro de las Fuerzas de Defensa según lo dispuesto en el *párrafo 4)* **o que haya sido detenido por un miembro de las Fuerzas de Defensa con arreglo a este artículo.**

Los *párrafos 6), 7) y 8)* dan efecto a requisitos concretos del Convenio (artículos 7.1, 7.3 y 11.6) y del Protocolo (artículo 1.1, en virtud del cual se aplican *mutatis mutandis* al Protocolo los artículos mencionados del Convenio).

El *párrafo 6)* dispone que el tribunal ante el cual se lleve a un presunto infractor tendrá en cuenta, al examinar una solicitud de libertad bajo fianza, la necesidad de asegurar la presencia de la persona en el Estado irlandés durante el tiempo necesario para permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición.

El *párrafo 7)* obliga al tribunal a tener debidamente en cuenta si los derechos de la persona en cuestión pueden ser ejercidos en el Estado que solicita su extradición, a saber, el derecho a:

- a) Ponerse sin demora en comunicación con el representante competente más próximo del Estado del que sea nacional o al que compete por otras razones establecer dicha comunicación, o, si se trata de un apátrida, del Estado en cuyo territorio tenga su residencia habitual, y
- b) Ser visitada por un representante de dicho Estado.

El *párrafo 8)* estipula que los párrafos 6) y 7) se aplican *mutatis mutandis* al Protocolo de la misma forma que se aplican al Convenio.

El *párrafo 9)* establece una exención de toda responsabilidad para el capitán de un buque o la persona a cargo de una plataforma fija que actúe de manera razonable con arreglo a la Ley.

El *artículo 5* contiene disposiciones relativas a la entrega por el capitán de un buque a las autoridades competentes de otro Estado parte en el Convenio de las personas detenidas con arreglo al *artículo 4* de la Ley.

El *párrafo 1)* es la disposición principal. Autoriza al capitán del buque a entregar al presunto infractor detenido con arreglo al *artículo 4* de la Ley a las autoridades competentes de otro Estado parte en el Convenio. El resto del artículo especifica los requisitos que el capitán debe cumplir en esos casos.

El *párrafo 2)* exige que el capitán del buque notifique a las autoridades competentes del Estado parte en el Convenio su intención de entregar al presunto infractor y los motivos para hacerlo.

El *párrafo 3)* exige que esa notificación se realice en cuanto sea factible y, de ser posible, antes de que el buque entre en las aguas territoriales del Estado parte en el Convenio.

El *párrafo 4)* exige que el capitán del buque proporcione a las autoridades competentes del Estado parte en el Convenio todas las declaraciones pertinentes que

estas puedan razonablemente requerir y cualquier otra prueba relacionada con el presunto delito que obre en su poder.

El *párrafo 5)* está concebido para asegurar que el capitán del buque cumpla los requisitos de los *párrafos 3) y 4)*, excepto en los casos en que sea razonable no hacerlo, al tipificar el incumplimiento de esos requisitos como delito punible con las fuertes penas establecidas en el *párrafo 5)*.

El *artículo 6* dispone claramente que los miembros de la Garda Síochána (o los miembros de las Fuerzas de Defensa que actúen en apoyo de las autoridades civiles) podrán registrar cualquier buque o plataforma fija donde presuntamente se haya cometido un delito tipificado en esta Ley o donde se encuentre una persona que presuntamente haya cometido un delito de ese tipo.

El *párrafo 1)* es la disposición principal. Prevé que los miembros de la Garda Síochána (o los miembros de las Fuerzas de Defensa que actúen en apoyo de las autoridades civiles) pueden registrar esos buques o plataformas fijas y pueden incautarse de cualquier objeto e información relacionados con el presunto delito.

El *párrafo 2)* prohíbe la obstrucción de un registro autorizado por el *párrafo 1)* al tipificar dicha obstrucción como delito castigado con multa no superior a **3.000 euros** y/o pena de prisión no superior a 12 meses.

El *párrafo 3)* permite la detención sin autorización judicial de toda persona que obstruya un registro con arreglo al *párrafo 1)*.

El *párrafo 4)* permite que en un registro practicado con arreglo a este artículo puedan obtenerse datos almacenados por medios electrónicos que puedan convertirse a una forma legible.

El *artículo 7* establece disposiciones sobre la incoación de actuaciones judiciales en el Estado irlandés de conformidad con esta Ley por presuntos delitos cometidos fuera del Estado.

El *párrafo 1)* dispone que las actuaciones por esos delitos podrán incoarse en cualquier lugar del Estado irlandés.

El *párrafo 2)* designa al Tribunal Penal Central como tribunal competente para conocer de los delitos enunciados en el *artículo 2* de la Ley (de la forma en que se amplía en el *artículo 3* de la Ley), dada la gravedad de esos delitos.

El *párrafo 3)* estipula que corresponde al Director del Ministerio Público determinar si deben incoarse procedimientos adicionales (además de los relativos a la prisión preventiva o la libertad condicional bajo fianza) en el Estado irlandés contra presuntos autores de delitos cometidos fuera del Estado con arreglo al *párrafo 4)*.

El *párrafo 4)* permite que el Director del Ministerio Público incoe o autorice que se incoen procedimientos adicionales en el Estado irlandés contra una persona en relación con un acto delictivo realizado fuera del Estado en los casos en que, por ejemplo, se haya desestimado o es probable que se desestime la extradición del presunto infractor a otro Estado parte en el Convenio o si, debido a circunstancias especiales, se considera conveniente incoar actuaciones judiciales en el Estado irlandés contra el presunto infractor.

El *párrafo 5)* define la “orden de detención europea” para los fines de este artículo.

El *artículo 8* garantiza la admisibilidad de ciertos certificados oficiales en los procedimientos judiciales incoados en el Estado irlandés por delitos enunciados en el *artículo 2* de la Ley (de la forma en que se amplía en el *artículo 3* de la Ley). Un certificado firmado por un funcionario del Departamento de Relaciones Exteriores puede declarar si se expidió un pasaporte irlandés a una persona concreta en una fecha concreta y si se cree que esa persona sigue teniendo ciudadanía irlandesa. Puede presentarse un certificado firmado por el Director del Ministerio Público o en nombre de este en relación con actos cometidos fuera del Estado respecto de los cuales el Director haya incoado o autorizado que se incoen procedimientos judiciales, bien porque la extradición del presunto infractor a otro Estado parte en el Convenio haya sido desestimada o sea probable que se desestime o bien porque se considere conveniente incoar procedimientos judiciales en el Estado irlandés contra el presunto infractor respecto de un acto realizado fuera del Estado.

El *artículo 9* tiene por objeto garantizar que, en lo que respecta al Estado irlandés, cuando una persona haya sido absuelta o condenada por una infracción penal fuera del Estado por haber realizado cualquiera de los actos estipulados en el *artículo 2* de la Ley (en la forma ampliada en el *artículo 3* de la Ley), esa persona no podrá ser enjuiciada de nuevo en el Estado irlandés por esa misma infracción.

El *artículo 10* dispone que una persona que se declare culpable del delito de homicidio o de intento de homicidio previsto en el *artículo 2* de la Ley (en la forma ampliada por el *artículo 3* de la Ley) no podrá ser juzgada en procedimiento sumario por el Tribunal de Distrito ni ser remitida a otro tribunal para que este dicte sentencia, y que en esos casos las solicitudes de libertad condicional bajo fianza deberán tramitarse ante el Tribunal Superior.

El *artículo 11* estipula que, a efectos de extradición, los delitos enunciados en el *artículo 2* de la Ley (en la forma ampliada en el *artículo 3* de la Ley) no se considerarán delitos políticos.

El *artículo 12* dispone que los delitos enunciados en el artículo 2 de la Ley (en la forma ampliada en el *artículo 3* de la Ley) se considerarán graves a efectos de conceder libertad condicional bajo fianza. La Ley de Libertad bajo Fianza de 1997 (núm. 16) dispone que se podrá denegar la libertad bajo fianza a una persona acusada de un delito grave cuando se considere necesario prevenir la comisión de otro delito grave. Los delitos graves se definen mediante remisión al anexo de esa Ley, modificado por el *artículo 12* de la presente Ley para incluir los delitos enunciados en su artículo 2 (en la forma ampliada en el *artículo 3*).

El *artículo 13* es una disposición estándar sobre la financiación por el Ministerio de Finanzas de los costos en que se incurra al aplicar la Ley.

El *artículo 14* es una disposición que, siguiendo la práctica normalizada, enuncia el título abreviado de la Ley para facilitar las referencias a esta.

#### *Consecuencias financieras*

La prestación de asistencia mutua, la extradición de presuntos infractores y otros requisitos del Convenio y el Protocolo de 1988 pueden originar gastos a cargo del Ministerio de Finanzas. Si bien es improbable que esos gastos resulten significativos, el artículo 29.5.2 de la Bunreacht na hÉireann exige específicamente que el Dáil apruebe las estipulaciones del Convenio y el Protocolo de 1988 (**aprobación acontecida el 25 de mayo de 2004**) y que se promulgue esta Ley.

## Italia

[Original: inglés]

### **Legislación italiana sobre piratería y enjuiciamiento conforme a la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad**

#### **Artículo 5, párrafos 4 a 6 bis, de la Ley núm. 12, de 24 de febrero de 2009, y enmiendas**

4. Los delitos tipificados en los artículos 1135 y 1136 del Código de Navegación y los delitos conexos de conformidad con el artículo 12 del Código de Procedimiento Penal son punibles en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 del Código Penal, y la competencia para enjuiciarlos corresponde al Tribunal de Roma, en caso de que se cometan contra el Estado italiano o los ciudadanos o bienes italianos en alta mar o en las aguas territoriales de otro país y en el supuesto de que se determine que esos delitos se cometieron en la zona en que se lleva a cabo la misión mencionada en el artículo 3, párrafo 14.

5. En los casos de detención sin orden judicial, arresto o interrogatorio de personas en prisión preventiva por los delitos previstos en el párrafo 4, y siempre que las exigencias operacionales no permitan que el detenido o arrestado comparezca oportunamente ante la autoridad judicial, se aplicará el artículo 9, párrafos 5 y 6, del Decreto-ley núm. 421, de 1 de diciembre de 2001, en su versión modificada por la Ley núm. 6, de 31 de enero de 2002. El detenido o arrestado podrá ser retenido en una zona designada de un vehículo militar.

6. Tras la incautación, la autoridad judicial podrá encomendar la custodia del buque o la aeronave capturados mediante actos de piratería al propietario del buque o a su agente.

6 bis. Con excepción de los casos contemplados en el párrafo 4, la jurisdicción se determinará conforme a lo dispuesto en los acuerdos internacionales. De conformidad con la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, y con la Decisión 2009/293/PESC del Consejo, de 26 de febrero de 2009, quedan autorizadas las medidas previstas en el artículo 2, apartado e), de la mencionada Acción Común así como la retención a bordo de vehículos militares de personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería, durante el tiempo estrictamente necesario para su entrega conforme al artículo 12 de la Acción Común. Se podrán adoptar esas medidas si están contempladas en los acuerdos de lucha contra la piratería. También se permite la retención de personas a bordo de vehículos militares si esos acuerdos están estipulados por organizaciones internacionales de las que Italia sea Estado miembro.

#### **Artículo 5, párrafos 1 a 5 ter, de la Ley núm. 130, de 2 de agosto de 2011, de medidas urgentes contra la piratería (Ley núm. 130, por la que se aprueba el Decreto-ley núm. 107, de 12 de julio de 2011)**

1. A fin de asegurar la libertad de navegación de los buques mercantes nacionales, y en el marco de las actividades internacionales de lucha contra la piratería, el Ministerio de Defensa podrá firmar con las asociaciones italianas de propietarios privados y con otros sujetos que cuenten con poderes específicos de representación

de esa categoría acuerdos marco para la protección de los buques que enarbolan pabellón italiano y que se encuentren en tránsito en zonas de las aguas internacionales en las que exista riesgo de piratería (designadas por el Ministerio de Defensa previa consulta con el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Infraestructuras y Transportes y tomando en consideración los informes periódicos de la Organización Marítima Internacional), protección que se llevará a cabo embarcando, a petición de los propietarios y a cargo de ellos, destacamentos militares de protección (*Nuclei Militari di Protezione*) de la marina italiana, que podrá utilizar personal de otras fuerzas armadas para cumplir esa tarea.

2. El personal militar que forme parte de los destacamentos mencionados en el párrafo 1 actuará cumpliendo las directrices y normas de intervención emitidas por el Ministerio de Defensa. Al comandante de cada destacamento, que tiene la responsabilidad exclusiva de combatir militarmente la piratería, y a los miembros del personal subordinado se les designa, respectivamente, como oficial y agentes de las fuerzas del orden en relación con los delitos tipificados en los artículos 1135 y 1136 del Código de Navegación y todos los delitos conexos conforme al artículo 12 del Código de Procedimiento Penal (...*omissis*...).

3. El propietario del buque que se beneficie de la protección a que se refiere el párrafo 1 reembolsará los costos, incluidos el costo del personal y el costo de las operaciones, definidos en el acuerdo a que hace referencia el párrafo 1, que se contabilizarán como ingresos en el presupuesto del Estado y se imputarán posteriormente a las correspondientes estimaciones de gastos del Ministerio de Defensa (...*omissis*...).

4. En el ámbito de la actividad internacional de lucha contra la piratería y de la participación del personal militar en las operaciones a que se hace referencia en el artículo 4, párrafo 13, del presente Decreto, así como en relación con la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 2008, y a la espera de que se aprueben las directrices del Comité de Seguridad Marítima de las Naciones Unidas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), se permite, siempre que no se hayan establecido los destacamentos a que se refiere el párrafo 1 y, en todo caso, dentro de los límites señalados en los párrafos 5, 5 *bis* y 5 *ter*, el empleo de guardias jurados autorizados conforme a los artículos 133 y 134 del texto refundido de la Ley de Seguridad Pública, aprobado mediante Real Decreto núm. 773, de 18 de junio de 1931, a bordo de los buques mercantes que enarbolan pabellón italiano y se encuentren en tránsito en las aguas internacionales a que se hace referencia en el párrafo 1, para la protección de esos buques.

5. El empleo a que se hace referencia en el párrafo 4 está permitido exclusivamente a bordo de los buques equipados para la defensa frente a la piratería, mediante la puesta en práctica de al menos uno de los medios mencionados en las “mejores prácticas de gestión” para la autoprotección de los buques elaboradas por la OMI, y autorizados a llevar armas conforme al párrafo 5 *bis*, mediante la utilización de guardias jurados contratados preferiblemente entre quienes tengan experiencia militar, eventualmente en calidad de voluntarios, y que hayan asistido a alguno de los cursos teóricos y prácticos mencionados en el Decreto núm. 154, de 15 de septiembre de 2009, del Ministerio del Interior, aprobado para implementar el artículo 18 del Decreto-ley núm. 144, de 27 de julio de 2005, convalidado, con modificaciones, por la Ley núm. 155, de 31 de julio de 2005.

*5 bis.* El personal a que se hace referencia en el párrafo 4, mientras cumpla su labor de conformidad con el párrafo 5 y dentro de los límites de las aguas internacionales, podrá utilizar las armas que formen parte del equipo del buque, previa autorización del Ministerio del Interior al propietario del buque de conformidad con el artículo 28 del texto refundido de la Ley de Seguridad Pública, aprobado mediante Real Decreto núm. 773, de 18 de junio de 1931. El Ministerio del Interior, tras escuchar al Ministerio de Defensa y al Ministerio de Infraestructuras y Transportes, concederá la autorización para comprar, transportar y ceder en comodato armas al personal mencionado en el párrafo 4.

*5 ter.* En un decreto del Ministerio del Interior, acordado con el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Infraestructuras y Transportes, que deberá aprobarse en un plazo de 60 días contados desde la entrada en vigor de la ley de convalidación del presente Decreto, se detallarán las medidas de aplicación de los párrafos 5, *5 bis* y *5 ter*, incluida la compra, el transporte y la cesión de las armas a bordo de los buques, su munición, su cantidad y la relación entre el personal mencionado en el párrafo 4 y el capitán.

## **Jamaica**

[Original: inglés]

1. El Gobierno de Jamaica no ha aprobado legislación alguna que aborde específicamente la piratería y el robo a mano armada en el mar.
2. Jamaica es parte en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1998, que se ha incorporado a la Ley de Prevención del Terrorismo de 2005.
3. Esta Ley tipifica delitos de piratería tales como poner en peligro, o crear una seria probabilidad de poner en peligro, la navegación segura de los buques. La legislación también se aplica a los actos preparatorios punibles y prevé una pena máxima de cadena perpetua.

## **Kazajstán**

[Original: ruso]

El artículo 240 del Código Penal de la República de Kazajstán, que consta de tres párrafos, tipifica como delito la piratería, entendida como un ataque contra un buque de navegación marítima o fluvial con la intención de apoderarse de bienes, realizado mediante el uso o amenaza del uso de la fuerza. En el párrafo 1 del artículo se establece como sanción la privación de libertad de cinco a diez años.

Conforme al párrafo 2, los actos de piratería en que exista reincidencia o se usen armas u objetos a modo de armas serán castigados con pena de privación de libertad de 8 a 12 años y la confiscación de bienes.

Conforme al párrafo 3, cuando los actos descritos en los párrafos 1 y 2 hayan sido realizados por un grupo organizado y hayan provocado la pérdida accidental de vidas u otras consecuencias graves, la pena aplicable será de 10 a 15 años de privación de libertad y la confiscación de bienes.

Por tanto, se han adoptado medidas legislativas para la lucha contra la piratería y el traslado de los piratas convictos, de forma que no se requiere ninguna medida legislativa más.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 192 del Código de Procedimiento Penal, la investigación de los delitos tipificados en el artículo 240 del Código Penal corresponde exclusivamente al Comité de Seguridad Nacional de la República de Kazajstán.

Hasta la fecha, Kazajstán no ha recibido ninguna petición relativa a personas sospechosas de cometer actos de piratería frente a las costas de Somalia ni solicitudes de asistencia judicial con miras a su enjuiciamiento.

## **Kuwait**

[Original: inglés]

- 1) En la Ley kuwaití núm. 15, de 1986, se aprobó la adhesión de Kuwait a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, por lo que a partir de entonces el Estado de Kuwait quedó vinculado por las disposiciones de esa Convención relativas a la lucha contra el delito de piratería.
- 2) En el artículo 252 de la Ley kuwaití núm. 16, de 1960, se establece como pena máxima la cadena perpetua y el posible pago de una multa para quienes ataquen un buque en alta mar con el objetivo de apoderarse de él o de los bienes que transporte o de causar daños a las personas que estén a bordo. Cuando ese ataque provoque la muerte de una o más personas a bordo, los atacantes se enfrentarán a la pena de muerte, mientras que las otras dos sanciones se aplicarán cuando el acto haya sido realizado en alta mar por un pasajero del propio buque.
- 3) En la actualidad el Estado de Kuwait está poniendo en práctica todas las medidas necesarias para aplicar lo dispuesto en las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad relativas a la piratería frente a las costas de Somalia.

## **Letonia**

[Original: inglés]

El Código Penal letón tipifica como delito la piratería:

### ***Artículo 176. Robo***

3) *Quien cometa un robo, si se realiza a gran escala o por alguien que haya cometido previamente robo o extorsión o haya pertenecido a una banda de malhechores o se haya apoderado de vehículos de transporte aéreo o acuático, o si se perpetra en un grupo organizado, o quien robe sustancias narcóticas, psicotrópicas, de acción poderosa, venenosas o radiactivas o sustancias explosivas, armas de fuego o municiones, será sancionado con pena de privación de libertad de entre 8 y 15 años y la confiscación de sus bienes y quedará sometido a vigilancia policial durante un período no superior a 3 años.*

Asimismo, el Código Penal letón contiene un artículo específico sobre el apoderamiento de vehículos de transporte acuático:

**Artículo 268. Apoderamiento de vehículos de transporte aéreo o acuático**

1) *Quien se apodere de un vehículo de transporte aéreo o acuático, excepto los vehículos de pequeñas dimensiones, en tierra, en el agua o en el aire será sancionado con pena de de privación de libertad de entre 5 y 15 años.*

2) *Cuando esos mismos actos se cometan en grupo en virtud de un acuerdo previo o cuando impliquen violencia o amenazas de violencia o provoquen un accidente u otras consecuencias graves, se impondrá pena de privación de libertad de entre 10 y 17 años.*

3) *Si los actos contemplados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo provocaran la muerte de alguna persona, se impondrá pena de privación de libertad de entre 12 y 20 años.*

Con respecto a la jurisdicción, el artículo 4 del Código Penal establece los siguientes principios generales:

**Artículo 4. Aplicabilidad del Código Penal fuera del territorio de Letonia**

1) *Los ciudadanos letones, los no ciudadanos y los extranjeros que tengan permiso de residencia permanente en la República de Letonia serán responsables en el territorio de Letonia, de conformidad con el presente Código, de los delitos cometidos en el territorio de otro Estado o fuera del territorio de cualquier Estado, con independencia de que estén tipificados como delitos o sean punibles en el territorio en que se cometan.*

2) *Los soldados de la República de Letonia que se encuentren fuera del territorio de Letonia serán penalmente responsables con arreglo al presente Código, a menos que se disponga lo contrario en los acuerdos internacionales que vinculan a la República de Letonia.*

3) *Los extranjeros que no tengan permiso de residencia permanente en la República de Letonia y hayan cometido delitos graves o especialmente graves en el territorio de otro Estado dirigidos contra la República de Letonia o contra los intereses de sus habitantes serán considerados penalmente responsables de conformidad con el presente Código, con independencia de la legislación del Estado en que se haya cometido el delito, si no se hubiera determinado su responsabilidad penal o no se hubieran incoado actuaciones judiciales contra ellos de conformidad con la legislación del Estado en que se hubiera cometido el delito.*

4) *Los extranjeros que no tengan permiso de residencia permanente en la República de Letonia y hayan cometido un delito en el territorio de otro Estado, en los casos contemplados en los acuerdos internacionales que vinculan a la República de Letonia y con independencia de la legislación del Estado en que se haya cometido el delito, serán responsables de conformidad con el presente Código si no se hubiera determinado su responsabilidad penal por ese delito o no se hubieran incoado actuaciones judiciales contra ellos en el territorio de otro Estado.*

## **Líbano**

[Original: árabe]

### **1. Definición de piratería marítima**

Piratería marítima es la captura por parte de la tripulación o los pasajeros de un buque de la tripulación o los pasajeros de otro buque con el objetivo de apoderarse de él, robar los bienes que haya a bordo o hundir el buque o su carga a fin de conseguir ganancias materiales.

Se considera que quienes cometen los actuales actos de piratería marítima son organizaciones delictivas, puesto que están bien planificados y organizados y ejecutados de manera profesional. No son delitos nacionales y tienen como objetivo adquirir beneficios ilegítimamente.

### **2. Disposiciones legales libanesas para reprimir la piratería marítima**

Plenamente consciente de la importancia y de los peligros de la piratería marítima, el poder legislativo libanés ha establecido penas rigurosas para los culpables de cometer actos de piratería o de poner en peligro la navegación marítima. Entre esas penas severas figura la cadena perpetua con trabajos forzados y, en algunos casos, se puede llegar a imponer la pena de muerte.

En ese sentido, en el Código Penal libanés se establece lo siguiente:

#### Artículo 641. Penas

Quien se apodere ilícitamente, por cualquier medio, de un buque que esté anclado o en movimiento o de los bienes que transporte será castigado con pena de trabajos forzados por el período de tiempo que se establezca. Conforme al artículo 258 del Código Penal, la pena impuesta al capitán del buque será más severa si es el autor, un cómplice o un instigador del delito.

Además, al capitán se le podrá prohibir permanentemente el ejercicio de su profesión, y esa prohibición también se podrá extender a los demás autores, cómplices o instigadores del delito si su profesión está relacionada con la navegación o el comercio marítimos.

#### Artículo 642. Penas

Se impondrá cadena perpetua con trabajos forzados cuando el delito sea cometido por dos o más personas armadas que utilicen esas armas o amenacen con usarlas o cuando se emplee la violencia al cometer el delito.

Se impondrá la pena de muerte si el delito provoca el hundimiento del buque o la muerte de algún pasajero como consecuencia de un acto terrorista o de cualquier otra causa conectada con el incidente.

### **3. Instrumentos internacionales relacionados con la represión de la piratería marítima**

El Líbano pasó a ser parte en el Convenio de Roma de 10 de marzo de 1988, cuyo objetivo es reprimir los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

#### 4. Labor realizada por el Líbano para reprimir la piratería marítima

En su historia moderna, el Líbano no ha registrado ningún caso de piratería en sus aguas territoriales, a lo largo de su litoral o en sus puertos, aparte de determinados actos de piratería marítima cometidos por las fuerzas navales del enemigo israelí y dirigidos contra barcos pesqueros libaneses en aguas territoriales libanesas. Además, en 2010 la armada israelí secuestró a periodistas y activistas de derechos humanos libaneses en uno de los buques de la Flotilla para la Libertad de Gaza, liderada por la embarcación turca *Mavi Marmara*.

Con vistas a garantizar la seguridad de la navegación marítima, la fuerza naval de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano realiza patrullas marítimas en el litoral y las aguas territoriales del Líbano en coordinación con el componente naval de las Fuerzas Armadas Libanesas.

No se ha registrado ningún acto de piratería marítima como tal frente a las costas libanesas, con excepción de la piratería militar de Israel antes mencionada, ni se ha registrado ninguna detención de libaneses u otros nacionales en relación con delitos de piratería marítima frente a las costas de Somalia.

### Liechtenstein

[Original: inglés]

Los delitos relacionados con la piratería marítima pueden incluirse dentro de los delitos generales enumerados en el Código Penal de Liechtenstein (como el homicidio, la privación de libertad, las lesiones o la trata de seres humanos).

Estos delitos son punibles en Liechtenstein si también lo son conforme a la ley aplicable en el lugar de comisión del delito (regla de la doble incriminación) y su autor es ciudadano de Liechtenstein o es capturado en el territorio de este país y no puede ser extraditado por una causa distinta de la naturaleza o las características de su acto. En los delitos cometidos en alta mar no se aplica la regla de la doble incriminación; es suficiente con que el delito sea punible conforme a la legislación de Liechtenstein (artículo 65 del Código Penal).

Cuando se menoscaben los intereses de Liechtenstein o el autor no pueda ser extraditado, la legislación penal de Liechtenstein es aplicable a ciertos delitos especiales (por ejemplo el secuestro o la trata de personas), con independencia de la ley aplicable en el lugar de comisión del delito. Asimismo, se aplica la legislación penal de Liechtenstein si en un tratado internacional se incluye la obligación de juzgar (artículo 64 del Código Penal). Los delitos cometidos a bordo de un buque de Liechtenstein pueden ser enjuiciados independientemente del lugar en que se encuentre el buque (artículo 63 del Código Penal).

### Lituania

[Original: inglés]

En la actualidad el Código Penal de la República de Lituania no define específicamente la piratería, sino que establece varias definiciones de delitos que comparten características comunes con la piratería, como el robo (artículo 180), el secuestro de aeronaves, buques o plataformas fijas emplazadas en la plataforma

continental (artículo 251) y la toma de rehenes (artículo 252). Se puede consultar la versión en inglés del Código Penal en el siguiente enlace: [www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_e?p\\_id=366707&p\\_query=&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_e?p_id=366707&p_query=&p_tr2=2).

Un reciente análisis realizado por las autoridades lituanas competentes ha puesto de manifiesto que este enfoque fragmentado no refleja íntegramente la definición de piratería establecida en el artículo 101 y otras disposiciones conexas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Por ello, se ha redactado un nuevo artículo 252<sup>1</sup> del Código Penal que se ocupa en su integridad de los actos de piratería y que está previsto presentar ante el Parlamento tan pronto como sea posible. La versión actual del proyecto de artículo 252<sup>1</sup> es la siguiente:

**“Artículo 252<sup>1</sup>. Piratería**

1. Los miembros de la tripulación o los pasajeros de buques o aeronaves privados que, con la intención de apoderarse de bienes ajenos, en alta mar o en otro territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, retengan ilícitamente a otro buque o aeronave, persona, grupo de personas o bienes ajenos a bordo de ese buque o aeronave o empleen coerción física o mental contra esa persona o grupo de personas serán sancionados con pena de prisión de entre cuatro y ocho años.

2. Los miembros de la tripulación de buques de guerra o buques o aeronaves de Estado que se hayan amotinado y apoderado del buque o la aeronave o hayan participado en ese motín y perpetren el acto contemplado en el párrafo 1 del presente artículo, o quienes perpetren el acto contemplado en el párrafo 1 del presente artículo usando armas de fuego, explosivos u otros medios que supongan una amenaza para la vida o la salud de las personas, serán sancionados con pena de prisión de entre seis y diez años.

3. Quien perpetre los actos contemplados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, cuando ello produzca consecuencias graves, será sancionado con pena de prisión de entre 10 y 20 años o con cadena perpetua.

4. Quien utilice un buque o una aeronave a sabiendas de que se ha utilizado para perpetrar los actos contemplados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo y el buque o la aeronave esté en posesión de personas que hayan cometido esos actos será detenido o sancionado con pena de prisión de hasta cinco años.

5. Las personas jurídicas también serán responsables de los actos contemplados en el presente artículo.”

**Malta**

[Original: inglés]

***CÓDIGO PENAL***

Subtítulo IV B

DE LA PIRATERÍA

**328N. Definición de piratería (añadido por: XI.2009.7)**

1) A los efectos del presente subtítulo, se entenderá por “piratería” cualquiera de los actos indicados a continuación:

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

2) A los efectos del presente título, se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el párrafo 1) o los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

3) Toda persona culpable de piratería conforme al presente artículo será sancionada con las penas siguientes:

- a) Cuando el delito consista en cualquiera de los actos a que se hace referencia en el párrafo 1), apartados a) y b), si conlleva la pérdida de la vida de alguna persona, con cadena perpetua;
- b) Cuando el delito consista en cualquiera de los actos a que se hace referencia en el párrafo 1), apartados a) y b), si no conlleva la pérdida de la vida de ninguna persona, con pena de prisión no superior a 30 años;
- c) Cuando el delito consista en cualquiera de los actos a que se hace referencia en el párrafo 1) c), con pena de prisión no superior a ocho años;
- d) Cuando el delito consista en cualquiera de los actos a que se hace referencia en el párrafo 1) d), con la pena establecida para el acto al que se incita o que se facilita.

### **3280. Competencia (añadido por: XI.2009.7)**

1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, los tribunales malteses también serán competentes para conocer de los delitos tipificados en el presente artículo cuando sean cometidos por:

- a) Un ciudadano maltés o un residente permanente en Malta;
  - b) Cualquier persona que se encuentre a bordo de un navío, buque o aeronave perteneciente a Malta;
  - c) Cualquier persona contra algún navío, buque o aeronave perteneciente a Malta o contra la persona o los bienes de cualquier ciudadano maltés o residente permanente en Malta.
- 2) A los efectos del presente artículo, se considerará que los navíos, buques o aeronaves pertenecen a Malta en las mismas circunstancias mencionadas en el artículo 5 2).

## Mauricio

[Original: inglés]

Pese a sus limitados recursos, Mauricio se ha comprometido a luchar contra la piratería, que sigue siendo una grave amenaza a la paz y la seguridad regionales e internacionales. En este sentido, con la ayuda de organismos internacionales, organizaciones y países asociados, Mauricio ha aprobado una serie de medidas para luchar con eficacia contra la propagación de la piratería en el Océano Índico frente a la costa de Somalia.

El 13 de diciembre de 2011 Mauricio aprobó la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar, que ofrece un marco jurídico adecuado y correcto para el enjuiciamiento de presuntos piratas en Mauricio (se adjunta una copia de la Ley). Sus principales objetivos consisten en crear o mejorar un marco normativo para:

- i) El enjuiciamiento por piratería y delitos conexos, con arreglo a las obligaciones contraídas por Mauricio en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982;
- ii) La entrega a Mauricio de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, ataques en el mar y delitos conexos, en virtud de acuerdos o arreglos con la Unión Europea o con otros Estados, a efectos de proceder a la investigación y enjuiciamiento;
- iii) La admisibilidad, con la autorización del Tribunal, de declaraciones extrajudiciales en procesos penales seguidos en virtud de dicha Ley, en los casos en que el declarante no se encuentre disponible para prestar testimonio; y
- iv) La repatriación de no ciudadanos sospechosos de haber cometido delitos, o la entrega de personas condenadas penalmente en virtud de esta Ley.

El 14 de julio de 2011 Mauricio firmó un acuerdo con la Unión Europea en el que se definen las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería para la investigación, procesamiento, juicio y detención en Mauricio y de los bienes incautados relacionados, así como el trato dispensado a dichas personas.

Con la asistencia proporcionada por la Unión Europea, por conducto de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, se han puesto en marcha obras de infraestructura auxiliar en la cárcel, el Tribunal Supremo y el Departamento de Policía, así como programas de creación de capacidades para la

policía y el Poder Judicial, que constituyen medidas a corto plazo. Gracias a esas medidas, las autoridades de Mauricio podrán ocuparse de los primeros casos de piratería hasta que se culminen las obras de infraestructura importantes contempladas en el proyecto a largo plazo, que comprende la construcción de una cárcel que albergará exclusivamente a piratas.

Las autoridades competentes de Mauricio, con la asistencia de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, están terminando de elaborar las directrices para la entrega de los sospechosos de piratería. En el documento se indicarán los procedimientos que han de seguir los buques de guerra que detienen a piratas a quienes se podría entregar a Mauricio para su posible enjuiciamiento. Además, se han ejecutado programas de creación de capacidad en esferas tales como la revisión de la legislación, la capacitación de investigadores y fiscales y los procedimientos judiciales y de investigación.

Además, dadas sus limitaciones de capacidad y por razones humanitarias, Mauricio está estudiando la posibilidad de concertar acuerdos con las autoridades somalíes para la repatriación y entrega de los piratas sentenciados. En este sentido, el embajador T. Winkler, Presidente del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Jurídicas (Grupo de Trabajo 2) del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, visitará Mauricio entre los días 11 y 13 de enero de 2012 para asesorar y prestar asistencia en lo referente a la redacción de los acuerdos de entrega posterior a los juicios con el Gobierno Federal de Transición de Somalia, Somalilandia y Puntlandia.

A nivel regional, Mauricio fue sede de la Segunda Conferencia Ministerial Regional sobre Piratería, celebrada en octubre de 2010 y en la que se aprobaron una estrategia y un plan de acción regionales de lucha contra la piratería y promoción de la seguridad marítima a corto, medio y largo plazo. Actualmente se presta especial atención a la ejecución de la estrategia y el plan de acción regionales a lo largo de un período de 15 años. Se calcula que el plan tendrá un costo de unos 25 millones de euros y se ejecutará por la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo, el Mercado Común del África Oriental y Meridional, la Comunidad de África Oriental y la Comisión del Océano Índico, con la ayuda de la Unión Europea y de otros asociados.

En cumplimiento de las decisiones adoptadas durante la citada reunión regional, la Comisión del Océano Índico va a crear una unidad de lucha contra la piratería en la República de Seychelles para mejorar la coordinación de actividades en los países de la región acerca de cuestiones relativas a la piratería, así como para intercambiar información. Me complace informar que Mauricio nombrará un representante para que preste servicios en la Unidad de Lucha contra la Piratería.

Mauricio tiene la firme convicción de que para encontrar una solución al flagelo de la piratería en el Océano Índico es preciso que en Somalia haya estabilidad política. Por lo tanto, acogemos con beneplácito el gran interés personal que ha demostrado el Secretario General de las Naciones Unidas por este asunto y expresamos nuestro pleno apoyo a él.

[...] Mauricio [...] señala [...] las siguientes actualizaciones:

- i) La participación de alto nivel de Mauricio en la Conferencia de Londres sobre Somalia celebrada el 23 de febrero de 2012 y las conversaciones preliminares oficiosas celebradas paralelamente a la Conferencia con la

delegación de Somalia para concertar acuerdos con las autoridades somalíes para la repatriación y entrega de piratas convictos a su país de origen;

- ii) La Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar fue promulgada y entrará en vigor el 1 de junio de 2012; y
- iii) Se tiene previsto que el primer procesamiento y juicio de sospechosos de terrorismo en Mauricio comience a principios de junio de 2012.

## **LEY CONTRA LA PIRATERÍA Y LA VIOLENCIA EN EL MAR, DE 2011**

### **Ley núm. 39 de 2011**

[...]

#### **ORGANIZACIÓN DEL ARTICULADO**

##### *Artículo*

1. Título abreviado
2. Interpretación
3. Piratería y ataques en el mar
4. Secuestro y destrucción de buques
5. Atentado contra la seguridad de la navegación
6. Facultad del capitán del buque de entregar a sospechosos
7. Competencia
8. Procedimientos para la entrega y el traslado de sospechosos
9. Decomiso
10. Regulaciones
11. Modificaciones importantes
12. Entrada en vigor

#### **Ley**

### **Que provee un marco global para el enjuiciamiento de personas de Mauricio sospechosas de haber cometido actos de piratería y delitos conexos**

QUEDA PROMULGADA por el Parlamento de Mauricio con el siguiente texto:

#### **1. Título abreviado**

La presente Ley podrá citarse como Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011.

#### **2. Interpretación**

A los efectos de esta Ley, se entenderá por –

- “Tribunal”, el Tribunal Supremo o el Tribunal Intermedio, según corresponda;
- “Director de navegación”, lo mismo que en la Ley de la Marina Mercante;
- “ZEE” [zona económica exclusiva], lo mismo que en la Ley de las Zonas Marítimas;
- “Orden de decomiso”, la orden emitida por el Tribunal en virtud del artículo 9;
- “Alta mar”
  - a) Lo mismo que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (“Convención”); y
  - b) Comprende la ZEE;
- “zonas marítimas”, “mar territorial”, “aguas interiores”, “aguas archipelágicas” y “aguas históricas”, lo mismo que en la Ley de las Zonas Marítimas;
- “capitán”, lo mismo que en la Ley de la Marina Mercante;
- “Ministro”, el Ministro a quien se le asigna la responsabilidad respecto a los asuntos internos;
- “buque o aeronave pirata”, lo mismo que en la Convención;
- “buque”, cualquier tipo de embarcación, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones que se utilicen o puedan utilizarse como medios de transporte sobre el agua;
- “Convención”, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que tiene fuerza de ley en virtud del artículo 3 de la Ley de las Zonas Marítimas y de los artículos 100 a 107, que figuran en la Lista;
- “buque de guerra”, lo mismo que en la Convención.

### **3. Piratería y ataques en el mar**

- 1) Comete un delito y podrá ser condenado a una pena de reclusión de hasta 60 años quien comete:
  - a) Un acto de piratería; o
  - b) Un ataque en el mar.
- 2) Un agente de policía que se encuentre:
  - a) En alta mar, en el mar territorial, o en aguas internas, históricas y archipelágicas de Mauricio; o
  - b) En cualquier otro lado fuera de la jurisdicción de un Estado, podrá parar, abordar, registrar, detener o confiscar un buque o una aeronave de los que se hayan apoderado o tomado el control piratas; detener a toda persona sospechosa de haber cometido un delito tipificado en esta Ley; incautarse de todo bien que se encuentre a bordo que se sospeche haya sido utilizado en relación con la comisión de un delito tipificado en esta Ley; y podrá hacer uso de la fuerza en la medida de lo necesario para ese fin.
- 3) En el presente artículo –

por “acto de piratería” se entenderá –

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

por “ataque en el mar” se entenderá –

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigidos:
  - i) Contra personas o bienes a bordo de un buque o aeronave, según sea el caso; o
  - ii) Contra un buque o aeronave, según sea el caso; o
- b) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el párrafo a) o facilitarlos intencionalmente;

dentro del mar territorial o de las aguas internas, históricas y archipelágicas de Mauricio.

#### **4. Secuestro y destrucción de buques**

1) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4), comete el delito de secuestro de un buque quien de forma ilícita, por el empleo de la fuerza o por amenazas de cualquier tipo se apodera de un buque o ejerce control sobre él.

2) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4), comete delito quien de forma ilícita y deliberada –

- a) Destruye un buque;
- b) Causa daños en un buque o en su carga que pongan en peligro o que puedan poner en peligro la seguridad de la navegación del buque;
- c) Comete un acto de violencia a bordo de un buque que pueda poner en peligro la seguridad de la navegación del buque; o
- d) Coloca o hace colocar en un buque un dispositivo o sustancia que pueda destruir el buque o causar daños en él o en su carga y poner así en peligro la seguridad de su navegación.

3) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4), los apartados 1) y 2) se aplican –

- a) Si el buque a que se hace referencia en dichos apartados se encuentra dentro o fuera de Mauricio;
- b) Si todo acto a que se hace referencia en dichos apartados se comete dentro o fuera de Mauricio; y
- c) Independientemente de la nacionalidad de la persona que comete el acto.

4) Los apartados 1) y 2) no se aplican a los buques de guerra ni a ningún otro buque que sirva de unidad naval auxiliar o preste servicios de aduana o policía, ni a ningún acto cometido en relación con dicho buque de guerra o con los demás buques mencionados, a menos que –

- a) La persona que se apodere del buque o ejerza control sobre él tal como se describe en el apartado 1), o que cometa el acto que se describe en el apartado 2), según corresponda, sea ciudadana de Mauricio;
- b) El acto se cometa en Mauricio; o
- c) El buque se utilice al servicio del Departamento de Policía de Mauricio, en Mauricio.

5) Quien cometa un delito tipificado en el presente artículo podrá ser condenado a una pena de reclusión de hasta 60 años.

#### **5. Atentado contra la seguridad de la navegación**

1) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7), comete delito quien:

- a) Destruya o cause daños a cualesquiera de los bienes a que se aplica este apartado; o
- b) Interfiera con el buen funcionamiento de dichos bienes,

en los casos en que la destrucción, daño o interferencia puedan poner en peligro la seguridad de la navegación del buque.

2) El apartado 1) se aplica a todo bien que se utilice para el suministro de instalaciones de navegación marítima, incluidos todo terreno, edificio, buque, aparato o equipo utilizado con tal propósito, ya sea que se encuentre a bordo de un buque o en otro lugar.

3) a) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7), comete delito quien de forma intencional comunica información a sabiendas de que esta es sustancialmente falsa, en los casos en que la comunicación de dicha información ponga en peligro la seguridad de la navegación de un buque.

b) Quien haya sido acusado del delito tipificado en el párrafo a) podrá esgrimir como defensa la prueba de que, cuando comunicó la información, estaba legalmente empleado para desempeñar tareas que consistían en comunicar información, o incluían esa tarea, y que comunicó dicha información de buena fe en el desempeño de sus funciones.

4) Comete delito quien, a fin de obligar a cualquier otra persona a realizar un acto o abstenerse de hacerlo, amenaza con que él u otra persona cometerá, en

relación con un buque, un acto que constituye delito con arreglo al artículo 4 2) a), b) o c), en los casos en que la formulación de esa amenaza pueda poner en peligro la seguridad de la navegación del buque.

5) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7), comete delito quien, a fin de obligar a cualquier otra persona a realizar un acto o abstenerse de hacerlo, amenaza con que él u otra persona cometerá, en relación con un buque, un acto que constituye delito con arreglo al apartado 1, en los casos en que la formulación de esa amenaza pueda poner en peligro la seguridad de la navegación del buque.

6) Salvo lo dispuesto en el apartado 7), los apartados 1), 3), 4) y 5) se aplican tanto si el acto al que se hace referencia en dichos apartados fue cometido en Mauricio o en otro lugar e independientemente de la nacionalidad de la persona que cometió el acto.

7) A los efectos de los apartados 1), 3) y 5), no se tomará en consideración ningún peligro o posible peligro a la seguridad de la navegación de buque de guerra o de cualquier otro buque que sirva de unidad naval auxiliar o preste servicios de aduana o policía, a menos que:

- a) La persona que cometa el acto sea ciudadana de Mauricio;
- b) El acto sea cometido en Mauricio; o
- c) El buque esté al servicio del Departamento de Policía de Mauricio.

8) Comete delito toda persona en Mauricio que induce o presta asistencia a la comisión, fuera de Mauricio, de todo acto que, si no fuera por:

- a) El artículo 4 4), constituiría delito con arreglo a ese artículo; o
- b) El apartado 7), constituiría delito con arreglo a ese artículo.

9) Quien cometa un delito tipificado en el presente artículo podrá ser condenado a una pena de reclusión de hasta 60 años.

## **6. Facultad del capitán del buque de entregar a sospechosos**

1) Si el capitán de un buque, dondequiera que se encuentre el buque y cualesquiera sea el Estado en el que esté registrado, si lo está, tiene motivos razonables para creer que alguien a bordo del buque ha

- a) Cometido algún delito tipificado en los artículos 3, 4 o 5;
- b) Intentado cometer alguno de esos delitos; o
- c) Ayudado, instigado, aconsejado, facilitado, procurado o incitado la comisión de dichos delitos

en relación con cualquier buque, salvo que se trate de un buque de guerra o de cualquier otro buque que sirva de unidad naval auxiliar, podrá entregar a dicha persona al Comisionado de Policía en Mauricio o al funcionario competente en cualquier otro Estado parte en el Convenio.

2) Si el capitán de un buque de Mauricio pretende entregar a una persona en Mauricio o en cualquier otro Estado parte en el Convenio de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1), notificará al Director de Navegación si la entrega se ha

de efectuar en Mauricio, y al funcionario competente de dicho Estado si la entrega se ha de hacer en otro Estado parte en el Convenio

- a) Acerca de su intención de entregar a dicha persona; y
  - b) De los motivos por los cuales tiene la intención de hacerlo.
- 3) La notificación en virtud del apartado 1) se ha de efectuar:
- a) Antes de que el buque haya entrado a la Zona Económica Exclusiva de Mauricio o del otro Estado en cuestión; o
  - b) Si dadas las circunstancias no es razonablemente posible cumplir con el párrafo a), lo más pronto que sea razonablemente posible, pero con una antelación de al menos 72 horas antes de que el buque entre a las aguas territoriales de Mauricio.
- 4) Cuando el capitán de un buque de Mauricio entrega a una persona al Comisionado de Policía en Mauricio o al funcionario competente de cualquier otro Estado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1), deberá:
- a) Presentar al Comisionado de Policía, si se entrega a la persona en Mauricio, o si la persona se entrega a otro Estado al funcionario competente de ese Estado, las declaraciones orales o escritas relativas al supuesto delito que pueda razonablemente requerir el Comisionado de Policía o dicho funcionario, según corresponda; y
  - b) Entregar al Comisionado de Policía o al funcionario correspondiente, según corresponda, todas otras pruebas que tenga en su poder relativas al supuesto delito.
- 5) A los efectos de este artículo –

Por “Estado parte en el Convenio” se entenderá un Estado en que se encuentre en vigor el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988.

## **7. Competencia**

1) Sin perjuicio de cualquier otra disposición, el enjuiciamiento por un delito tipificado en esta Ley se llevará a cabo ante un juez sin jurado o ante el Tribunal Intermedio, correspondiendo la decisión al respecto exclusivamente al Director del Ministerio Público.

2) Sin perjuicio de cualquier otra disposición, el Tribunal Intermedio tendrá competencia para imponer una pena de reclusión por un período de no más de 40 años cuando la persona haya sido condenada por un delito tipificado en la presente Ley.

## **8. Procedimientos para la entrega y el traslado de sospechosos**

1) El Ministro podrá concertar un acuerdo o arreglo con otro Gobierno u organización internacional a fin de establecer:

- a) Un marco para la entrega de sospechosos de haber cometido delitos tipificados en la presente Ley a las autoridades de Mauricio a

efectos de proceder a la investigación y a un posible juicio en Mauricio;

- b) La repatriación de las personas a que se hace referencia en el párrafo a) en los casos en que no sean enjuiciadas o condenadas en Mauricio, y el traslado posterior al juicio de personas condenadas por delitos tipificados en la presente Ley; y
  - c) Todo asunto conexo.
- 2) Sin perjuicio de cualquier otra disposición, un acuerdo o arreglo concertado en virtud del apartado 1) surtirá efecto, en relación con:
- a) El traslado anterior o posterior al juicio de todo sospechoso de haber cometido algún delito tipificado en la presente Ley;
  - b) El juicio de los sospechosos de haber cometido un delito tipificado en la presente Ley.
- 3) El acuerdo concertado con la Unión Europea el 14 de julio de 2011 para el traslado de los presuntos piratas se considerará hecho con arreglo al apartado 1).

## **9. Decomiso**

1) Cuando una persona es condenada por un delito tipificado en los artículos 3, 4 o 5, el Tribunal dictará una orden en virtud de la cual todo buque, medio de transporte o bienes utilizados en la comisión de dicho delito o en conexión con el mismo serán decomisados por el Estado, a menos que el propietario del buque, medio de transporte o bienes o la persona con derecho legal a tenerlos en su poder acredite ante el Tribunal que el buque, medio de transporte o bienes fueron utilizados en la comisión del delito o en conexión con el mismo sin su conocimiento ni connivencia.

2) Todo buque, medio de transporte o bien decomisado por orden emitida con arreglo al apartado 1) pasará a ser de propiedad absoluta del Estado.

3) El traspaso de propiedad se hará efectivo:

- a) En los casos en que no se haya interpuesto un recurso a la condena o a la orden de decomiso dentro del plazo legal previsto, cuando venza el plazo para la interposición de dicho recurso;
- b) En los casos en que se haya interpuesto un recurso a la condena o a la orden de decomiso, cuando se haya adoptado una resolución final respecto a ese recurso por la cual se afirma o confirma la orden de decomiso.

4) En los casos en que un buque, medio de transporte o bien pase a propiedad del Estado por una orden emitida con arreglo al apartado 1), el Tribunal pondrá a la venta dicho buque, medio de transporte o bien por subasta pública y las ganancias derivadas de la venta se acreditarán al Fondo Consolidado.

5) Lo dispuesto en el presente artículo se añadirá a las facultades del Tribunal de ordenar la confiscación o el decomiso de cualquier bien en el ejercicio de su competencia con arreglo a cualquier otra disposición, y no deroga dichas facultades.

## 10. Regulaciones

A los efectos de la presente Ley, el Ministro podrá formular las regulaciones que estime convenientes, incluidas las regulaciones para dar efecto al acuerdo o arreglo concertado en virtud del artículo 8.

## 11. Modificaciones importantes

### 1) Modificaciones a la Ley de Tribunales:

- a) Se deroga el artículo 134;
- b) En el artículo 161B, se añade, después de las palabras “caso sexual”, las palabras “o cualquier testigo en relación con un delito tipificado en la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011”;
- c) En los artículos 181B, 181C y 181E, se añaden las palabras “en los procesos civiles”;
- d) Después del artículo 188B, se añade el siguiente nuevo artículo:

**188C. Admisibilidad de una declaración extrajudicial en causas de piratería cuando el declarante no se encuentra disponible para prestar testimonio**

1) En todo proceso penal seguido en virtud de la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011, si se cuenta con la autorización del Tribunal serán admisibles como prueba las declaraciones extrajudiciales sobre cualquier asunto indicado si:

- a) El testimonio oral presentado en el proceso por la persona que formuló la declaración fuera admisible como prueba en ese asunto;
- b) Se acredita debidamente al Tribunal la identidad de la persona que formula la declaración; y
- c) Se cumple una de las cinco condiciones especificadas en el apartado 2).

2) Las condiciones a que se hace referencia en el apartado 1) c) son que la persona que haya formulado la declaración –

- a) Haya fallecido;
- b) Sea incapaz de declarar como testigo debido a una dolencia física o mental;
- c) Se encuentre fuera de Mauricio y no resulte razonablemente factible lograr su comparecencia;
- d) No se la pueda localizar, pese a haberse tomado las medidas razonablemente viables para encontrarla; o

- e) Por temor, no presta o no sigue prestando testimonio oral en el proceso, ya sea sobre ningún asunto o en relación con el asunto objeto de la declaración.

3) En los casos en que una declaración se admite como prueba en virtud del apartado 1), toda prueba que podría haber sido admisible para cuestionar o avalar la credibilidad de la persona si esta hubiera sido llamada a declarar será admisible a tales efectos.

4) Al evaluar el valor probatorio que se ha de asignar a una declaración admitida como prueba en virtud del apartado 1), si lo tuviere, el Tribunal tomará en consideración todas las circunstancias de las que se pueda razonablemente extraer una conclusión acerca de si la declaración es fidedigna o no.

2) La Ley de Procedimiento Penal se modifica, en la Quinta Lista, añadiendo, en el orden alfabético correspondiente, el siguiente apartado:

Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011;

3) Se modifica el artículo 2 de la Ley de Deportación, a saber la definición de “inmigrante proscrito”, añadiendo, después de la palabra “inmigración”, las palabras “o que haya sido trasladado a Mauricio en virtud de lo dispuesto en la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011”.

4) Modificaciones a la Ley de Marina Mercante:

a) Se derogan los artículos 213 a 216;

b) En el artículo 224:

i) En el apartado 1), se añade, después de las palabras “en el transcurso de cualquier”, la palabra “civil”;

ii) En el apartado 2), se deroga el párrafo c) y se suprime el punto y coma y la palabra “y” al final del párrafo, sustituyéndola por un punto final.

5) Se modifica el artículo 2 de la Ley de Asistencia Mutua en Asuntos Penales y Conexos, suprimiendo la definición de “Estado extranjero” y sustituyéndola por la siguiente definición:

“Estado extranjero”:

a) Por “Estado extranjero” se entenderá cualquier Estado que no sea Mauricio y todas las partes constituyentes de dicho Estado, incluidos sus territorios, dependencias y protectorados, que dicta sus propias leyes relativas a la cooperación internacional; y

b) incluye un gobierno extranjero u organización internacional con los cuales Mauricio ha concertado un acuerdo en virtud de la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011;

6) Se modifica la Ley del Servicio Nacional de Guardacostas:

a) En el artículo 6 1), párrafo c), se añaden, después de las palabras “actividad ilegal”, las palabras “incluido todo acto de piratería o ataque

en el mar a que se hace referencia en la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011”;

- b) En el artículo 12 1), párrafos h) e i), se añaden, después de las palabras “actividad ilegal”, las palabras “incluido todo acto de piratería o ataque en el mar a que se hace referencia en la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011”.

7) Se modifica el artículo 9 de la Ley de Policía, añadiendo, después del apartado 1), el siguiente apartado:

1A) El Departamento de Policía puede desempeñar cualesquiera de las funciones a que se hace referencia en los apartados 1) b), c) y k) en las zonas marítimas de Mauricio y, a los efectos de la Ley contra la Piratería y la Violencia en el Mar de 2011, en alta mar.

## **12. Entrada en vigor**

1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2), la presente Ley entrará en vigor en una fecha que ha de fijarse por proclamación.

2) Podrán fijarse diferentes fechas para la entrada en vigor de diferentes partes de la presente Ley.

Promulgada por la Asamblea Nacional el día trece de diciembre del año dos mil once.

[se omiten las firmas]

## **LISTA**

### **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**

[El texto de los artículos 100 a 107 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que figura en la Lista, puede consultarse en Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1833, núm. 31363, y en línea en [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm).]

## **Noruega**

[Original: inglés]

## **Legislación**

### **El Código Penal**

La piratería y el robo a mano armada en el mar están penados conforme a las disposiciones generales sobre el robo a mano armada y el robo a mano armada agravado de los artículos 267 y 268 del Código Penal Civil General de Noruega.

La sanción impuesta al robo es la pena de prisión de 5 años como máximo, mientras que la correspondiente al robo agravado es la pena de prisión de 12 años como máximo. Si un robo agravado provocara la muerte, lesiones corporales graves o daño grave a la salud de alguna persona, se podrá imponer una pena de prisión de 21 años como máximo.

Los actos preparatorios de la piratería también están contemplados en el Código. Quien, con objeto de perpetrar un robo, equipe o comience a equipar una nave será castigado conforme al artículo 269, núm. 2.

Conforme al artículo 151 a), quien a bordo de un buque, utilizando la violencia, amenazas u otros medios ilícitos y por la fuerza, se apodere de este o interfiera de algún otro modo con su navegación será castigado con 2 años de prisión como mínimo y 21 años como máximo. La misma pena se aplicará a quien instigue a la comisión de ese delito. La tentativa recibirá la misma sanción con las mismas penas.

La tentativa de piratería o robo a mano armada en el mar son punibles conforme a lo indicado en el artículo 49 del Código.

La conspiración para cometer robo a mano armada será sancionada conforme a lo dispuesto en el artículo 269, párrafo 1, del Código.

La instigación y la complicidad para perpetrar un robo a mano armada o un robo a mano armada agravado son sancionadas conforme a lo dispuesto en el artículo 266, párrafo 1, y el artículo 267, párrafo 3, respectivamente. Esta disposición también abarca la organización y facilitación de actos de piratería.

### **Enjuiciamiento**

La legislación penal noruega se aplica a todos los actos que pueden ser castigados conforme, a los artículos 151 a), 266, 267 y 269 del Código Penal, con independencia de dónde se cometa el acto (en territorio noruego, incluidos los buques que enarbolen el pabellón noruego en alta mar, o en el extranjero, incluida la alta mar) y quién lo cometa (nacionales noruegos o extranjeros). Sin embargo, el enjuiciamiento de extranjeros en Noruega por actos cometidos en el extranjero podrá limitarse a casos en que la investigación y el enjuiciamiento en este país sean más ventajosos que el enjuiciamiento en otras jurisdicciones.

### **Extradición**

Los presuntos piratas detenidos en Noruega pueden ser extraditados conforme a la legislación noruega aplicable a la extradición. La extradición está regulada en la Ley de Extradición, de 13 de junio de 1975. La extradición puede producirse con independencia de que exista o no un tratado de extradición. Sin embargo, los nacionales noruegos no pueden ser extraditados, excepto, en determinadas condiciones, a otros Estados nórdicos, conforme al artículo 2 de la Ley de Extradición y al artículo 2 de la Ley de Extradición Nórdica.

Además, conforme al artículo 6 de la Ley de Extradición no se podrá producir la extradición si la persona requerida corre el riesgo de ser perseguida a causa de su raza, su religión, su nacionalidad, sus opiniones políticas, etc. La extradición también se podrá denegar por razones humanitarias, conforme al artículo 7 de la Ley de Extradición.

Noruega siempre requerirá una solicitud formal de extradición, que, a menos que el Estado requirente se haya adherido al Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen, deberá enviarse por vía diplomática. Los requisitos que debe cumplir la solicitud de extradición figuran el artículo 13 de la Ley de Extradición, que se corresponde al artículo 12 del Convenio Europeo de Extradición, de 13 de diciembre de 1957.

### **Asistencia judicial mutua**

La asistencia judicial mutua en asuntos penales está regulada en la Ley de Administración de los Tribunales, de 13 de agosto de 1915, artículos 46 a 51, y en la Ley de Extradición, de 13 de junio de 1975, capítulo V.

La asistencia judicial mutua puede llevarse a cabo con independencia de que exista o no un tratado que contemple la asistencia solicitada. Las limitaciones a la asistencia que puede prestarse deben encontrarse en la legislación nacional, que, como regla general, permite que se adopten las mismas medidas basadas en una solicitud de otro Estado que las adoptadas en las investigaciones y el enjuiciamiento penales en el ámbito nacional.

Noruega exige la doble incriminación a fin de dar respuesta a las solicitudes de medidas coercitivas.

A menos que se establezca algo distinto en un tratado aplicable, las solicitudes de asistencia mutua deberán enviarse por vía diplomática.

### **Transmisión de procedimientos**

En la Ley de Transmisión de Procedimientos, de 25 de marzo de 1977, se regula la transmisión de procedimientos entre Noruega y los Estados que hayan ratificado el Convenio europeo sobre transmisión de procedimientos en materia penal, de 15 de mayo de 1972.

Sin embargo, esa transmisión también puede producirse en relación con Estados que no sean partes en el Convenio y, por consiguiente, no depende de ninguna obligación dimanante de un tratado.

Las solicitudes de transmisión de procedimientos penales que no estén contempladas en el Convenio de 1972 o en el Convenio europeo sobre cooperación judicial en materia penal, de 20 de abril de 1959, deberán enviarse por vía diplomática.

### **Apoyo al enjuiciamiento**

En 2011 Noruega contribuyó con 5 millones de dólares de los Estados Unidos a la creación de capacidad en materia de enjuiciamiento en Somalia y en los Estados vecinos. El sector penitenciario de Puntlandia fue el principal beneficiario, pues recibió el 80% de ese importe, lo que incluyó fondos para la construcción de una nueva infraestructura penitenciaria en Garowe y la capacitación de los empleados del servicio penitenciario de Puntlandia por mediación de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

Noruega también contribuyó a reforzar la capacidad de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en el terreno, mediante la adscripción de dos expertos en cuestiones penitenciarias a su oficina regional de Nairobi. Otro millón de dólares de los Estados Unidos se dividió entre proyectos destinados a reforzar las investigaciones policiales de las causas de piratería (Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL)) y mejorar los medios de vida (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) y varios proyectos de creación de capacidad (Fondo Fiduciario para apoyar las iniciativas de los Estados

que combaten la piratería frente a las costas de Somalia). La mayor parte de los fondos se utilizarán en 2012.

## **Omán**

[Original: inglés]

El Gobierno de la Sultanía de Omán, creyendo en la importancia que otorga la comunidad internacional a la lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia y en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, y guiado por los convenios internacionales correspondientes en los que es parte, ha adoptado las siguientes medidas de conformidad con la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad, aprobada el 24 de octubre de 2011:

1. La Sultanía de Omán confirma su adhesión a lo dispuesto en la resolución 2015 (2011).
2. Los tribunales competentes, basados en las leyes nacionales, han juzgado a 12 somalíes acusados de piratería y robo a mano armada.
3. La Sultanía de Omán está deseando participar en la mayoría de las reuniones del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia y el Golfo de Adén y los grupos de trabajo que lo integran.
4. La Sultanía de Omán apoya todos los esfuerzos desplegadas a nivel regional e internacional para hacer frente a este fenómeno, incluida la prestación de la asistencia necesaria a los buques de acuerdo con la capacidad disponible en los puertos omaníes.

## **Países Bajos**

[Original: inglés]

### **Tipificación como delito y enjuiciamiento de la piratería en los Países Bajos**

#### **Legislación penal neerlandesa sobre la piratería**

En el artículo 4 5) del Código Penal neerlandés se establece la jurisdicción universal sobre el delito de piratería, definido en los artículos 381 a 385 de ese Código.

#### **Artículo 381**

1. Toda persona que:
  - 1°. se enrole como capitán de una nave o trabaje como tal a sabiendas de que esa nave tiene por objeto perpetrar actos de violencia en alta mar contra otras naves o personas o bienes a bordo de esas otras naves o que se utiliza para ello, sin haber sido autorizado para hacerlo por una potencia beligerante y sin pertenecer a la armada de una potencia reconocida, incurrirá en el delito de piratería y será castigado con la pena de prisión de 12 años como máximo o una multa de quinta categoría;

2°. conociendo ese objeto o esa utilización, se enrola como miembro de la tripulación de esa nave o permanezca voluntariamente como miembro de su tripulación tras tener conocimiento de ese objeto o esa utilización, incurrirá en el delito de piratería y será castigado con la pena de prisión de nueve años como máximo o una multa de quinta categoría.

2. Sobrepasar los límites de una autorización o poseer una autorización otorgada por potencias que estén en guerra entre sí equivalen a falta de autorización.

3. El artículo 81 no se aplica.

4. Lo dispuesto en los párrafos anteriores en relación con el capitán y los miembros de la tripulación se aplica *mutatis mutandis* a los capitanes y los miembros de la tripulación de las aeronaves. El término “nave” incluye a las “aeronaves” y la expresión “en alta mar” incluye “en el espacio aéreo de la alta mar”.

#### Artículo 382

Si un acto de violencia definido en el artículo 381 causare la muerte de alguna persona a bordo de la nave o la aeronave atacadas, el capitán de la nave o de la aeronave y quienes participen en el acto de violencia serán castigados con la pena de prisión de 15 años como máximo o una multa de quinta categoría.

#### Artículo 383

Quien equipe una nave o una aeronave a los efectos de lo indicado en el artículo 381, por cuenta propia o por cuenta de un tercero, será castigado con la pena de prisión de 12 años como máximo o una multa de quinta categoría.

#### Artículo 384

Quien coopere directa o indirectamente, por cuenta propia o por cuenta de un tercero, en alquilar, fletar o asegurar una nave o una aeronave, a sabiendas de que se van a utilizar a los efectos de lo indicado en el artículo 381, será castigado con la pena de prisión de ocho años como máximo o una multa de quinta categoría.

#### Artículo 385

Toda persona que deliberadamente ponga una nave neerlandesa bajo control de piratas será castigada con:

1°. 12 años de prisión como máximo o una multa de quinta categoría, si es el capitán de la nave;

2°. Nueve años de prisión como máximo o una multa de quinta categoría en todos los demás casos.

#### **Procesos penales relacionados con la piratería incoados en los Países Bajos desde 2009 hasta el momento**

	<i>Causa</i>	<i>Número de sospechosos</i>	<i>Fase</i>
2009	Cygnus	5	Condena
2009	Portia	1	Investigación en marcha

	<i>Causa</i>	<i>Número de sospechosos</i>	<i>Fase</i>
2010	Shebelle	10	Extradición a Alemania
2010	Choizil	5	Juicio en tramitación
2011	Dhow	5	Juicio en tramitación

- 1) La causa *Cygnus* es probablemente la más conocida, puesto que se trató de la primera ocasión en que se condenó a somalíes en Europa por piratería marítima.
- 2) La causa *Portia* se refiere a una investigación penal sobre el secuestro del buque *Marathon*, durante el cual uno de los miembros de la tripulación murió por un disparo de los piratas. El propietario del buque, que vive en los Países Bajos, se vio obligado a pagar un rescate por la liberación de su buque y su tripulación. La investigación en marcha se centra en la detención y el enjuiciamiento por extorsión de la persona que negoció en nombre de los piratas.
- 3) La causa *Shebelle* se refiere al rescate del buque mercante *Taipan* por la Real Armada de los Países Bajos, durante el cual fueron detenidos diez somalíes sospechosos. Siguiendo instrucciones de la Fiscalía de los Países Bajos, la Armada adoptó las primeras medidas para recabar pruebas. Los sospechosos fueron trasladados a los Países Bajos, tras lo cual las autoridades alemanas solicitaron su extradición para ser juzgados. La solicitud alemana fue admitida a trámite por el Tribunal de Distrito de Amsterdam.
- 4) La causa *Choizil* se refiere a la operación llevada a cabo por la Real Armada de los Países Bajos en el Océano Índico. Cuando se interceptó un grupo autodenominado de acción pirata, se pensó que algunos de los sospechosos podrían ser los responsables del secuestro de un yate sudafricano. Debido a la gravedad de la infracción —en el momento de redactar este informe, más de un año después del incidente, se desconocen el paradero y la situación de dos de los pasajeros del yate, aunque se cree que siguen retenidos por los piratas—, se tomó la decisión de enjuiciar a varios sospechosos. Los acusados fueron condenados por el Tribunal de Distrito de Rotterdam en agosto de 2011 y en la actualidad existe un recurso de apelación pendiente.
- 5) La causa *Dhow* se refiere a otra operación llevada a cabo por la Real Armada de los Países Bajos en el Océano Índico. Los procesados en esta causa están siendo juzgados por tentativa de homicidio de miembros de la Armada y por robo a mano armada en el mar. El proceso sigue tramitándose en el Tribunal de Distrito de Rotterdam.

#### **Iniciativas de los Países Bajos para detectar y enjuiciar la piratería y a quienes la financian**

- Desde 2009, la Fiscalía de los Países Bajos celebra una reunión anual con los fiscales europeos encargados de las causas de piratería. Estas reuniones contribuyen a que se lleve a cabo un intercambio activo de conocimientos especializados e información y a promover la cooperación internacional en la lucha contra la piratería.

- En 2011, siguiendo una sugerencia de los Países Bajos, se estableció un equipo de trabajo para investigar la piratería y enjuiciar a los piratas. En este equipo participan varios países europeos. Su objetivo es intensificar las acciones judiciales contra los organizadores, financiadores y negociadores involucrados en este delito.
- En 2011, siguiendo una sugerencia de los Países Bajos, se estableció un equipo conjunto de investigación (Némesis). Las policías neerlandesa y alemana trabajarán conjuntamente en varias causas penales relacionadas con la piratería. El objetivo de este equipo es investigar y enjuiciar a los organizadores, financiadores y negociadores involucrados en este delito; cuando sea posible, incautar y confiscar los activos financieros de estos sospechosos; e iniciar y alentar la cooperación judicial en este ámbito con las autoridades regionales y nacionales de Somalia.

## **Panamá**

[Original: español]

La República de Panamá, consciente de la problemática que representa en la actualidad la piratería, ha tipificado esta última dentro del Código Penal adoptado mediante la Ley núm. 14, de 18 de mayo de 2007, en su Título IX, denominado “Delitos Contra la Seguridad Colectiva”, Capítulo VI, “Piratería”, en los artículos 319 a 322.

En cuanto al enjuiciamiento de piratas, la República de Panamá no ha efectuado ningún proceso judicial contra piratas capturados a bordo de naves de registro panameño.

La Autoridad Marítima de Panamá, a través de la Dirección General de Marina Mercante, ha estado participando de manera activa en las reuniones del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, así como en cada una de las reuniones de los grupos de trabajo que lo integran, destacando en este tema las labores realizadas por el Grupo de Trabajo 2 (“Marco Legal y Jurídico – Enjuiciamiento de Piratas”), presidido por el Gobierno de Dinamarca, en donde aún se discuten temas relativos a la jurisdicción del procesamiento de piratas capturados.

Por último, la Autoridad Marítima de Panamá respalda las labores que realizan el Consejo de Seguridad y el Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, con la finalidad de lograr la erradicación de la piratería en Somalia, en aguas del Océano Índico occidental y el Golfo de Adén.

## **Qatar**

[Original: árabe]

### **Medidas adoptadas por el Estado de Qatar para luchar contra la piratería en el mar**

#### **I. Medidas legislativas**

*Ley Penal núm. 11 (2004)*

En la Ley Penal núm. 11 (2004), artículo 17, sobre aplicabilidad, se establece que la Ley se aplica a toda persona que se encuentre en el Estado y haya participado como autor o cómplice de los delitos de tráfico de drogas, trata de personas, piratería o terrorismo internacional cometidos en el extranjero.

Se desprende que, en contra del principio de territorialidad, quien cometa un delito de piratería fuera del Estado de Qatar será enjuiciado por ese delito ante un tribunal de Qatar si entra en este país y es detenido.

En el artículo 245, relativo al peligro público, se establece que quien ataque un buque o una aeronave a fin de hacerse con su control o de todos o algunos de los bienes transportados en ellos, o de causar daño a alguna persona que se encuentre en ellos o cambiar su ruta innecesariamente, será condenado a cadena perpetua.

Se impondrá la pena de muerte si el acto provoca alguna muerte.

La sanción será la pena de prisión de cinco años como máximo si, tras hacerse con el control del buque o la aeronave, el autor, por su propia voluntad, lo devuelve a su piloto legítimo o a una persona legalmente facultada para asumir su control, siempre y cuando no haya sufrido daños ni tampoco los bienes que contenga ni haya resultado dañada ninguna persona que se encuentre en él.

En el artículo 245, también relativo al peligro público, se estipula que quien, de cualquier manera ponga en peligro deliberadamente la seguridad de la aviación o la navegación o la seguridad de un buque o una aeronave o cualquier medio de transporte público será castigado con una pena de prisión de diez años como máximo.

## **II. Convenios internacionales y regionales**

1. El Decreto núm. 41 (2003) ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982.
2. El Decreto núm. 2 (2009) aprueba la adhesión del Estado de Qatar al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988, con una reserva formulada al artículo 16, párrafo 1, relativa al arbitraje y la remisión a la Corte Internacional de Justicia.

## **III. Ámbito regional**

Conforme a la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, que alienta a todos los Estados y organizaciones regionales e internacionales a establecer un mecanismo de cooperación internacional que sirva de punto de contacto entre ellos, la Secretaría General de la Liga de los Estados Árabes ha elaborado un proyecto de protocolo árabe para luchar contra la piratería en el mar. El proyecto de protocolo figura como anexo de la Convención árabe contra la delincuencia organizada transnacional, firmada el 21 de diciembre de 2010 en la Secretaría de la Liga de los Estados Árabes en El Cairo.

Qatar contribuyó a la elaboración del proyecto de protocolo, que consta de 17 artículos y está redactado en siete páginas. Este documento tiene como objetivo fortalecer la cooperación entre los Estados árabes a fin de prevenir, reprimir y enjuiciar el delito de piratería en el mar, además de reforzar y estrechar los lazos entre los Estados árabes a ese respecto.

#### IV. Cooperación internacional

Qatar ha contribuido con 500.000 dólares al Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para luchar contra la piratería.

#### República Checa

[Original: inglés]

Tipificación como delito de la piratería en el derecho checo – Código Penal núm. 40/2009 Coll.

Artículo 290

Toma de control de aeronaves, buques civiles y plataformas fijas

1) Se impondrá pena de prisión de entre 8 y 15 años o la confiscación de bienes a quien, estando a bordo de una aeronave, un buque civil o una plataforma fija emplazada en la plataforma continental, y con la intención de tomar o ejercer el control de la aeronave, el buque civil o la plataforma fija:

a) Emplee la violencia contra otras personas o las amenace con una violencia inminente;

b) Amenace a otra persona con causarle la muerte o con infligirle lesiones corporales o grandes daños; o

c) Aproveche la vulnerabilidad de otra persona.

2) Se impondrá pena de prisión de entre 12 y 20 años o una condena excepcional de prisión, así como, en su caso, una confiscación de bienes, a quien:

a) Cause graves lesiones corporales al menos a dos personas o cause la muerte por medio de los actos mencionados en el párrafo 1) *supra*;

b) Cometa un acto de esa índole durante una situación de emergencia nacional o en estado de guerra.

3) Los actos preparatorios se considerarán delito.

#### República de Corea

[Original: inglés]

#### Acciones judiciales en la República de Corea contra la piratería

##### I. Tipificación como delito de la piratería conforme al ordenamiento jurídico nacional

##### i. Ley Penal

- La legislación penal de la República de Corea sanciona la piratería desde la promulgación de su Ley Penal el 18 de septiembre de 1953, en el título denominado “Piratería”.

- De conformidad con esta Ley, se considera que se ha cometido un delito de piratería cuando una persona, utilizando la amenaza de la fuerza colectiva en el mar, se apodera por la fuerza de un buque o de los bienes de otra persona tras irrumpir en un buque. Quien haya cometido este delito será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de siete años como mínimo; quien cometa el delito de piratería y cause lesiones a otra persona será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de diez años como mínimo; y quien cometa el delito de piratería y mate o viole a otra persona o provoque la muerte de otra persona será castigado con la pena de muerte o cadena perpetua<sup>1</sup>.

## ii. Ley de sanciones por causar daños a buques y estructuras marinas

- La *Ley de sanciones por causar daños a buques y estructuras marinas*, que es una ley especial destinada a luchar contra los delitos de terrorismo marítimo, fue promulgada el 27 de mayo de 2003 y está actualmente en vigor.
- Conforme a esta Ley, quien se apodere de un buque o una estructura marina que esté en funcionamiento utilizando la violencia, amenazas u otros medios o quien fuerce a alguien a manejar un buque será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de cinco años como mínimo; quien lesione o provoque que se causen lesiones a otra persona durante la comisión o la tentativa de comisión del delito mencionado será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de siete años como mínimo; y quien dé muerte a otra persona o sea causa de que se dé muerte a otra persona durante la comisión o tentativa de comisión del delito mencionado será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de diez años como mínimo.
- Esta Ley fue promulgada para incorporar al derecho interno el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, a los que se adhirió la República de Corea en 2003.
- En esta Ley se incluye una disposición que reconoce la jurisdicción de la República de Corea sobre el apoderamiento de buques extranjeros cometido por un extranjero.

## II. Medidas de enjuiciamiento (incluidas medidas de apoyo) adoptadas contra los presuntos piratas

### i. Enjuiciamiento

#### • Antecedentes

- El 15 de enero de 2011, el buque de transporte de productos químicos *Samho Jewelry*, con pabellón de Malta, navegaba por el Mar Árabe con una tripulación formada por 8 coreanos y 13 extranjeros, cuando fue secuestrado por 13 piratas somalíes fuertemente armados con fusiles AK, lanzacohetes, etc. Al amanecer del día 21 de enero de 2011, el buque y su tripulación fueron rescatados y puestos a salvo por la Armada de la República de Corea desplazada a las aguas frente a las costas de Somalia para garantizar la seguridad de los buques que transitaban por la zona de alto riesgo de piratería.

- Durante la operación de rescate se capturó a cinco piratas de Puntlandia (Somalia), que fueron trasladados a la República de Corea el 30 de enero de 2011. Conforme al auto de detención, solicitado por el fiscal y emitido por el Tribunal de Distrito de Busan, los cinco presuntos piratas fueron puestos bajo arresto en el Centro de Detención de Busan.
- Prosiguió la investigación sobre los piratas. El 25 de febrero de 2011, la Fiscalía del Distrito de Busan acusó a los cinco presuntos piratas de tentativa de homicidio durante el acto de piratería, tentativa de homicidio durante el robo, y de causar lesiones al obstruir específicamente el cumplimiento del deber público conforme al Código Penal e infringir la Ley de sanciones por causar daños a buques y estructuras marinas.

#### • Información personal de los presuntos piratas

<i>Nombre</i>	<i>Sexo</i>	<i>Edad</i>	<i>Lugar de nacimiento</i>
Mahomed Araye	Masculino	21	Puntlandia (Somalia)
Abdulahi Hussein Maxamuud	Masculino	20	Puntlandia (Somalia)
Awil Braale	Masculino	18	Puntlandia (Somalia)
Abdulahi Ali	Masculino	23	Puntlandia (Somalia)
Abdikhadar Aman Ali	Masculino	21	Puntlandia (Somalia)

#### • Cargos presentados contra los presuntos piratas

Los cinco piratas, en connivencia con otros ocho piratas, secuestraron el buque *Samho Jewelry* el 15 de enero de 2011 y solicitaron un rescate por su liberación. Entre tanto, los piratas despojaron por la fuerza a la tripulación de sus bienes, hirieron a tres miembros de la Armada de la República de Corea como consecuencia de un intento frustrado de homicidio, hirieron a un marinero, intentaron matar a cuatro marineros, incluido el capitán, utilizándolos como escudos humanos, y dispararon al capitán con intención de matarlo.

#### • Procesos judiciales

- 25 de febrero de 2011: Acusación por parte de la Fiscalía del Distrito de Busan contra cinco presuntos piratas de tentativa de homicidio durante un acto de piratería, etc.
- 23 de mayo a 1 de junio: Proceso judicial y fallo del Tribunal de Distrito de Busan (tribunal de primera instancia).
- 31 de mayo a 2 de junio: Recursos de apelación interpuestos por la Fiscalía del Distrito de Busan y por cada uno de los cinco acusados.
- 8 de agosto a 8 de septiembre: Proceso judicial y fallo del Tribunal Superior de Busan (tribunal de apelación).
- 9 a 15 de septiembre: Recursos de apelación interpuestos por la Fiscalía Superior de Busan y por cada uno de los cinco acusados.
- 22 de diciembre: Decisión del Tribunal Supremo.

## ii. Apoyo de otros países al enjuiciamiento por actos de piratería

### • Apoyo del Japón al enjuiciamiento por actos de piratería

- El 6 de marzo de 2011, en la alta mar del Mar Arábigo, la Armada de los Estados Unidos de América detuvo a cuatro piratas a bordo del petrolero japonés *Guanabara* cuando intentaban secuestrarlo. El 11 de marzo de 2011 el Japón se hizo cargo de los cuatro piratas, que fueron entregados por la Armada de los Estados Unidos de América, y la Fiscalía del Distrito de Tokio inició las investigaciones. La Fiscalía del Distrito de Tokio acusó a tres adultos sospechosos el 1 de abril de 2011 y a un menor de edad sospechoso el 2 de mayo de 2011, de conformidad con la Ley japonesa de medidas para luchar contra la piratería.
- A petición del Gobierno japonés, el 24 de junio de 2011 se celebró en la Fiscalía del Distrito de Busan una reunión bilateral entre la República de Corea y el Japón para tratar las investigaciones en materia de piratería.
- En esa reunión, la Fiscalía del Distrito de Busan apoyó activamente al Gobierno japonés en el enjuiciamiento de los piratas, compartiendo con él su experiencia en lo relativo a la investigación y el enjuiciamiento de los piratas que habían secuestrado el buque *Samho Jewelry* y suministrándole información sobre los problemas prácticos y jurídicos que se plantean en los procesos de investigación.

### • Apoyo de los Estados Unidos de América al enjuiciamiento por actos de piratería

- Los días 28 y 29 de septiembre de 2011 tanto la Fiscalía de Distrito de Busan como la Oficina Federal de Investigaciones y el Servicio de Investigación Criminal Naval colaboraron en las labores de investigación. Esta colaboración tenía por objeto poner de manifiesto: 1) la conexión entre los cinco piratas acusados en la República de Corea, entre otras cosas, de secuestrar el buque *Samho Jewelry* y los acusados o condenados por piratería en los Estados Unidos de América; y 2) la red de piratería.

---

#### Notas de pie de página:

1 Ley Penal, artículo 340 (Piratería)

- 1) Quien, mediante la amenaza de la fuerza colectiva en el mar, se apodere por la fuerza de un buque o de los bienes de otras personas tras irrumpir en un buque será castigado con cadena perpetua o con pena de prisión de siete años como mínimo.
- 2) Quien cometa el delito contemplado en el párrafo 1) y cause lesiones a otra persona será castigado con cadena perpetua o con la pena de prisión de diez años como mínimo.
- 3) Quien cometa el delito contemplado en el párrafo 1) y mate o viole a otra persona o provoque la muerte de otra persona será castigado con la pena de muerte o cadena perpetua.

2 Ley de sanciones por causar daños a buques y estructuras marinas

Artículo 6 (Apoderamiento de buques)

- 1) Quien se apodere de un buque o una estructura marina que esté en funcionamiento utilizando la violencia, amenazas o cualquier otro medio o quien fuerce a alguien a manejar un buque será castigado con la pena de prisión acompañada de trabajo penitenciario de por vida o durante cinco años como mínimo.
- 2) Quien prepare la comisión del delito contemplado en el párrafo 1) o conspire para cometerlo será castigado con la pena de prisión acompañada de trabajo penitenciario

durante cinco años como máximo, teniendo en cuenta que quien se entregue voluntariamente antes de perpetrar el delito que pretendía cometer será castigado con una pena atenuada o no será castigado.

Artículo 12 (Homicidio intencional, homicidio simple o lesiones como consecuencia de una agresión física durante el apoderamiento de un buque)

- 1) Quien mate a otra persona o provoque la muerte de otra persona durante la comisión o la tentativa de comisión del delito contemplado en el artículo 6 1) será castigado con la pena de muerte o con la pena de prisión acompañada de trabajos penitenciarios de por vida o durante diez años como mínimo, mientras que quien lesione a otra persona o provoque que se causen lesiones a otra persona durante la comisión o la tentativa de comisión de ese delito será castigado con pena de prisión acompañada de trabajos penitenciarios de por vida o durante siete años como mínimo.
- 3 El Tribunal de Distrito de Busan condenó a Mahomed Araye a cadena perpetua, a Abdulahi Hussein Maxamuud y a Awil Braale a la pena de prisión de 15 años y a Abdulahi Ali y a Abdikhadar Aman Ali a la pena de prisión de 13 años.
- 4 Tribunal Supremo de Busan (tribunal de apelación) mantuvo el fallo del tribunal inferior, excepto en lo relativo a la atenuación de la condena de Abdulahi Hussein Maxamuud a la pena de prisión de 12 años.
- 5 Tribunal Supremo confirmó el fallo del Tribunal Superior de Busan. Las penas impuestas a los piratas condenados se aplicarán bajo la dirección del fiscal.

## República de Moldova

[Original: inglés]

La República de Moldova participa activamente en la Organización Marítima Internacional en las cuestiones generales relativas a la piratería y, en particular, la ejercida frente a las costas de Somalia.

La República de Moldova sigue la práctica de otros Estados del pabellón en relación con la lucha contra la piratería y, sobre la base de las recomendaciones formuladas por la Organización Marítima Internacional para los Estados del pabellón con respecto a la contratación individual de personal armado a bordo de buques en zonas de alto riesgo (MSC.1/Circ.1406/Rev.1), se emitió una notificación a todos los propietarios de buques para que evitaran esas zonas y, en caso de transitarlas, para que adoptaran todas las medidas de salvaguardia con arreglo al documento anteriormente mencionado de la Organización Marítima Internacional.

Conforme al artículo 289 del Código Penal de la República de Moldova, la piratería es considerada delito según la legislación nacional.

## Singapur

[Original: inglés]

1. Como nación marítima, Singapur comparte la seria preocupación de la comunidad internacional por la piratería en la región del Golfo de Adén. Singapur se ha comprometido a trabajar con la comunidad internacional en diversas iniciativas encaminadas a erradicar la piratería frente a las costas de Somalia.

2. Singapur tiene la legislación en vigor necesaria para enjuiciar los actos de piratería cometidos en alta mar, incluidos los relacionados con secuestros. Se adjunta una copia de la legislación nacional de Singapur sobre piratería, que se presentó a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en febrero de 2010 mediante una nota verbal (núm. de referencia MFA/IOD/00051/2010).

3. Singapur celebra y apoya la aprobación de la resolución 2015 (2011) del Consejo de Seguridad. Si bien las operaciones navales de diversos países han ayudado a prevenir en alguna medida los actos de piratería en el Golfo de Adén, es claro que no será posible lograr una solución permanente si no se soluciona el problema del enjuiciamiento de los responsables, lo que incluye consolidar la capacidad de los Estados de la región para someter a juicio y encarcelar a quienes cometan actos de piratería y toma de rehenes frente a las costas de Somalia. Seguiremos trabajando estrechamente con las Naciones Unidas y por conducto del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia con miras a la elaboración de soluciones integrales para el problema de la piratería frente a las costas de Somalia.

[...]

**Extracto del “Código Penal” (Cap. 224), Capítulo VI.A, “Piratería”**

**Piratería en virtud del derecho de gentes. Cf. 12 y 13 Victoria c. 96 (Ley (colonial) sobre delitos contra el derecho marítimo de 1849)**

**130B.**— 1) Comete piratería quien cometa un acto que, de conformidad con el derecho de gentes, se considere piratería.

2) Quien cometa piratería será condenado a cadena perpetua y a no menos de 12 azotes, pero si al cometer o intentar cometer piratería asesina o intenta asesinar a otra persona o comete cualquier acto que ponga en peligro la vida de otra persona, será castigado con la pena de muerte.

**Actos de piratería**

**130C.** Toda persona que, en Singapur – o fuera de este

- a) Se apodere de un buque de Singapur;
- b) Sustraiga o, sin autoridad legal, arroje por la borda, dañe o destruya cualquier bien que sea parte del cargamento, los suministros o los aparejos de un buque de Singapur;
- c) Cometa o intente cometer un acto de rebelión en un buque de Singapur; o
- d) Aconseje o incite a una persona a realizar cualquiera de los actos mencionados en los párrafos a), b) o c),

será condenada a una pena de prisión no superior a 15 años y podrá ser castigada con azotes.

**Extracto de la Ley sobre delitos marítimos (cap. 1708)**

**Secuestro de buques**

**3.**— 1) Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2), toda persona que ilícitamente, con recurso a la fuerza o mediante amenazas de cualquier tipo, se apodere de un buque o ejerza control sobre un buque será culpable de delito, sea cual fuere su nacionalidad o ciudadanía e independientemente del Estado en que esté matriculado el buque y de si el buque se encuentre en Singapur o en otro lugar.

2) El párrafo 1) no se aplicará a ningún acto cometido en relación con un buque de guerra o cualquier otro buque utilizado como unidad naval auxiliar o que preste servicios de aduana o de aplicación de la ley, a menos que—

- a) Quien se apodere del buque o ejerza control sobre este sea ciudadano de Singapur;
- b) El acto se cometa en Singapur; o
- c) El buque se use en los servicios naval, de aduana o de aplicación de la ley en Singapur.

**Dstrucción de buques o daños a buques, etc.**

4.— 1) Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 5), toda persona que, en forma ilícita e intencional—

- a) Destruya un buque;
- b) Cause daño a un buque o a su cargamento en forma que ponga en peligro o pueda poner en peligro la navegación del buque; o
- c) Cometa un acto de violencia a bordo de un buque que pueda poner en peligro la navegación del buque, será considerada culpable de delito.

2) Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 5), toda persona que en forma ilícita e intencional coloque o haga colocar en un buque un artefacto o una sustancia susceptible de destruir el buque o causar daños al buque o su cargamento y de poner en peligro su navegación será considerada culpable de delito.

3) Nada de lo dispuesto en el párrafo 2) se interpretará en el sentido de que limita las circunstancias en que la comisión de un acto pueda—

- a) Constituir un delito de conformidad con el párrafo 1); o
- b) Constituir tentativa de comisión o conspiración para la comisión del delito o complicidad, encubrimiento, asesoramiento o incitación para la comisión del delito.

4) Salvo lo dispuesto en el párrafo 5), los párrafos 1) y 2) se aplicarán con independencia de si un acto al que se hace referencia en esos párrafos se comete en Singapur o en otro lugar, de la nacionalidad o ciudadanía de la persona que comete el acto y del Estado en que esté matriculado el buque.

5) Los párrafos 1) y 2) no se aplicarán a ningún acto cometido en relación con un buque de guerra o cualquier otro buque utilizado como unidad naval auxiliar o en los servicios de aduanas o de aplicación de la ley, a menos que—

- a) El autor del acto sea ciudadano de Singapur;
- b) El acto se cometa en Singapur; o
- c) El buque se utilice en los servicios naval, de aduanas o de aplicación de la ley en Singapur.

[...]

**Delitos que incluyen amenazas**

6.— 1) Una persona será culpable de delito si—

a) Para obligar a otra persona a realizar o abstenerse de realizar un acto, amenaza con cometer personalmente o por intermedio de otra persona un acto en relación con un buque que constituya un delito de conformidad con el artículo 4 1); y

b) La formulación de esa amenaza puede poner en peligro la navegación del buque.

2) Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4), una persona será culpable de delito si—

a) Para obligar a otra persona a realizar o abstenerse de realizar un acto amenaza con cometer personalmente o por intermedio de otra persona un acto que constituya un delito de conformidad con el artículo 5 1); y

b) La formulación de esa amenaza puede poner en peligro la navegación del buque.

3) Salvo lo dispuesto en el párrafo 4), los párrafos 1) y 2) se aplicarán con independencia de si un acto al que se hace referencia en esos párrafos se comete en Singapur o en otro lugar, de la nacionalidad o ciudadanía de la persona que comete el acto y del Estado en que esté matriculado el buque.

4) El artículo 4 5) se aplicará a los efectos del párrafo 1) como se aplica a los efectos del artículo 4 1); y el artículo 5 6) se aplicará a los efectos del párrafo 2) como se aplica a los efectos del artículo 5 1).

**Delitos conexos**

7.— 1) Todo acto de violencia cometido por una persona en relación con un delito tipificado en los artículos 3, 4 o 5 que esa persona haya cometido o intentado cometer se considerará cometido en Singapur y constituirá un delito punible conforme a la legislación vigente en Singapur, con independencia del lugar en que se haya cometido el acto de violencia, del Estado en que esté matriculado (si lo está) el buque en cuestión y de la nacionalidad o ciudadanía de la persona que comete o intenta cometer el acto.

2) El párrafo 1) se entenderá sin perjuicio del artículo 180 de la Ley de la marina mercante (cap. 179).

3) Toda persona que en Singapur incite a la comisión, en otro lugar, de un acto que—

a) Salvo lo dispuesto en el artículo 3 2) sea un delito de conformidad con ese artículo;

b) Salvo lo dispuesto en el artículo 4 5) sea un delito de conformidad con ese artículo;

c) Salvo lo dispuesto en el artículo 5 6) sea un delito de conformidad con ese artículo; o

d) Salvo lo dispuesto en el artículo 6 4) sea un delito de conformidad con ese artículo,

será considerada culpable de delito.

[...]

### **Sanciones de carácter general**

9.— 1) Toda persona culpable de delito tipificado en esta ley para el que no se contemple expresamente una sanción podrá ser condenada a cadena perpetua.

2) Para evitar dudas, el párrafo 1 no se aplicará a un acto que constituya un delito punible con arreglo a la legislación en vigor en Singapur aplicable en virtud del artículo 7 1).

### **Consentimiento para el proceso penal**

10.— 1) No se instituirá un proceso penal con arreglo a esta ley sin el consentimiento escrito de la Fiscalía.

2) Aunque no se haya dado el consentimiento en relación con el delito de conformidad con el párrafo 1)—

- a) Se podrá detener a una persona por la comisión de un delito tipificado en la presente ley;
- b) Se podrá expedir y ejecutar una orden de detención contra una persona respecto de todo delito tipificado en la presente ley;
- c) Se podrá acusar a una persona de un delito tipificado en la presente ley; y
- d) Se podrá detener provisionalmente o conceder libertad bajo fianza a una persona acusada de un delito tipificado en la presente ley,

pero no se podrán adoptar otras medidas procesales en relación con el delito hasta que se obtenga el consentimiento de la Fiscalía.

## **Turquía**

[Original: inglés]

1. El Código Penal de Turquía contiene cláusulas sustantivas y de procedimiento sobre los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. En el párrafo 2 del artículo 8 sobre jurisdicción territorial se hace extensiva la jurisdicción penal de los tribunales turcos a los delitos cometidos en el mar territorial de Turquía, así como a los cometidos en alta mar contra naves de bandera turca o contra ciudadanos turcos a bordo de naves de bandera extranjera. Asimismo, de conformidad con el artículo 13 1) i), se aplicará la legislación de Turquía en casos de apoderamiento ilícito o secuestro de medios de transporte aéreo o marítimo. El delito de secuestro de naves tiene una pena de prisión de dos a cinco años (artículo 223 2)).

2. A ese respecto, los actos ilícitos cometidos contra un medio de transporte aéreo o marítimo en alta mar se tipifican en las disposiciones pertinentes del Código Penal. Por ejemplo, los artículos 81 y 86 del Código Penal penalizan el homicidio intencional y el daño intencional, respectivamente. El artículo 106 del Código Penal penaliza la coacción armada y los artículos 148 y 149 penalizan el robo a mano armada. Por último, el artículo 152 penaliza los actos de daño grave a la propiedad.

3. Otro delito que puede tener relación con la piratería es el apoderamiento ilícito de una plataforma fija instalada en la plataforma continental o la zona económica exclusiva de Turquía, que también tiene una pena de prisión de cinco a quince años (artículo 224).
4. En caso de intento de comisión de actos de piratería o robo a mano armada en el mar, el Código Penal contiene dos artículos sobre intento y abandono voluntario, los artículos 35 y 36 respectivamente. En caso de intento, la pena se reduce a entre una cuarta parte y tres cuartas partes de la pena por el delito cometido.
5. Respecto de la conspiración, las cláusulas generales figuran en los artículos 37 a 41 del Código Penal. El grado de responsabilidad de un conspirador depende del tipo de conspiración. Algunos de los casos que se contemplan en esos artículos son: autor principal, incitación, asistencia y el caso de abandono voluntario en delitos de comisión conjunta. Esto también se aplica a la complicidad y el encubrimiento.
6. Respecto del establecimiento de una organización con el fin de cometer un delito, el Código Penal contiene una cláusula general en su artículo 220. Se necesitan por lo menos tres personas para constituir una organización delictiva. La posesión de armas es un factor agravante. Si el delito previsto se comete, se castiga por separado.
7. Respecto del enjuiciamiento de personas que hayan cometido o que se consideren sospechosas de haber cometido actos de piratería o robo a mano armada, el artículo 12 del Código Penal estipula que los acusados de delitos de cierta gravedad serán enjuiciados, independientemente de su nacionalidad, por tribunales turcos. En particular, el párrafo 2 dice lo siguiente:

“Cuando el delito mencionado se comete en detrimento de un ciudadano turco o en detrimento de una persona jurídica establecida de conformidad con la legislación civil turca y el autor del delito se encuentra en Turquía y no ha sido condenado en otro país por el mismo delito, el autor, previa denuncia de la víctima, será sancionado con una pena con arreglo en la legislación turca”.
8. A efectos del enjuiciamiento la nacionalidad de los piratas es irrelevante, dado que el artículo 13 1) establece:

“Se aplicará la legislación turca a los siguientes delitos cometidos en un país extranjero, independientemente de que hayan sido cometidos por un ciudadano de Turquía o por una persona que no sea ciudadano de Turquía:

(...)

  - i) Apoderamiento o secuestro de un medio de transporte aéreo, marítimo o ferroviario ...”
9. Sin embargo, la nacionalidad es fundamental en relación con la extradición.
10. Respecto de la jurisdicción, como se indicó anteriormente, el párrafo 2 del artículo 8 del Código Penal, que trata sobre la jurisdicción territorial, hace extensiva la jurisdicción penal de los tribunales turcos a los delitos cometidos en el mar territorial de Turquía, así como en alta mar cuando se cometan actividades delictivas contra naves de bandera turca. Además, el artículo 13 1) i) establece que se aplicará la legislación de Turquía en casos de apoderamiento o secuestro de medios de transporte aéreo o marítimo. Por consiguiente, los tribunales turcos siempre tienen jurisdicción sobre los delitos cometidos contra naves turcas, mientras que su

jurisdicción respecto de naves extranjeras está sujeta a una serie de condiciones (en particular lo dispuesto en el artículo 12).

11. La detención y la investigación de personas que hayan cometido delitos relacionados con la piratería por prerrogativas del comandante del buque turco en la zona, que hará uso de su autoridad de conformidad con la legislación turca, en particular la decisión núm. 934, de 10 de febrero de 2009, de la Gran Asamblea Nacional de Turquía, que autoriza al Gobierno de Turquía a enviar fuerzas navales a la zona en cuestión. Posteriormente, en virtud de la decisión núm. 956 de la Gran Asamblea Nacional de Turquía, de 2 de febrero de 2010, el período de vigencia de esta decisión se prorrogó un año, y finalmente, el 25 de enero de 2012, la decisión se prorrogó un año más. Las cuestiones relativas a la detención y la investigación están reguladas fundamentalmente por el Código de Procedimiento Penal.

---