



ACADEMIA NACIONAL DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y ESTRATÉGICOS
ANEPE

REVISTA POLÍTICA Y ESTRATEGIA

Nº 122 JULIO - DICIEMBRE 2013

ARTÍCULOS

- LA ESTABILIDAD POLÍTICA EN BOLIVIA Y SU RELACIÓN CON LA DEMANDA MARÍTIMA
CLAUDIO COLOMA ROJAS
- DESBROZANDO MITOS: AMÉRICA LATINA Y CHILE ANTE LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR
RAÚL SANHUEZA CARVAJAL
- LA MEDICIÓN DE LOS "VALORES" Y MOTIVACIONES PROFESIONALES EN LAS FUERZAS ARMADAS
MARINA MALAMUD

TEMAS DE ACTUALIDAD

- PIRATERÍA MARÍTIMA: UNA AMENAZA ACTUAL
JUAN C. FERNÁNDEZ SANZ
- OBSERVACIONES (NUEVAS Y VIEJAS) SOBRE LAS FUERZAS ARMADAS EN EL MUNDO ATLÁNTICO: LAS AMENAZAS Y DESAFÍOS ACTUALES Y FUTUROS EN PERSPECTIVA HISTÓRICA
FREDERICK M. NUNN
- ROL Y FUNCIONES DE LAS FUERZAS ARMADAS EN EL SIGLO XXI: UN ENFOQUE DESDE LAS NUEVAS ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD
VÍCTOR GUZMÁN MARTÍNEZ

ENSAYOS

- JUDICIALIZAR AL MARGEN DE LA LEY
JOSÉ RODRÍGUEZ ELIZONDO

PIRATERÍA MARÍTIMA: UNA AMENAZA ACTUAL^{*∞}

JUAN C. FERNÁNDEZ SANZ^{**}

“YA HOMBRES PODEROSOS POR SU CAUDAL, ILUSTRES EN SU ORIGEN Y SEÑALADOS POR SU PRUDENCIA, SE ENTREGARON A LA PIRATERÍA Y QUISIERON SACAR GANANCIA DE ELLA, PARECIÉNDOLES UN EJERCICIO QUE LLEVABA CONSIGO CIERTA GLORIA Y VANIDAD”.

–PLUTARCO: “VIDAS PARALELAS DE LOS HOMBRES ILUSTRES”.

RESUMEN

En el presente artículo se realizará un análisis de la situación actual del delito de piratería, definido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, y del robo a mano armada perpetrado contra buques conceptualizado por la Organización Marítima Internacional. Este estudio estará enfocado en los lugares en que es más común la ocurrencia de estos actos ilícitos, como Somalia y en el Sudeste Asiático. Este análisis comprende una exposición de los factores condicionadores de estos delitos; como también se hará una panorámica revisión estadística y de los modus operandi de los eventos de piratería y de robo a mano armada perpetrado contra buques, junto con la identificación de las zonas geográficas en donde es más frecuente la ocurrencia de estos actos ilícitos. Finalmente, se estudiarán las respuestas y las operaciones navales de seguridad y defensa que la comunidad internacional ha implementado en contra de aquellos actos.

Palabras clave: Piratería, robo a mano armada perpetrado contra buques, factores condicionadores, Somalia, Sudeste Asiático.

* Artículo escrito sobre la base de la obra: FERNÁNDEZ Sanz, J.C. El delito de piratería en el derecho internacional marítimo: un análisis jurídico y criminológico. Memoria (Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales). Profesor guía: Felipe Abbott Matus. Santiago, Chile, Universidad de Chile, 2013. 137p.

** Abogado. Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile. Ayudante adjunto del Departamento de Ciencias Penales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Actualmente se desempeña como jefe de gabinete del Decanato de la misma Facultad. Chile. jcfernandez@derecho.uchile.cl

∞ Fecha de recepción: 270513
Fecha de aceptación: 121113

THE THREAT OF THE CURRENT MARITIME PIRACY

ABSTRACT

This study aims to conduct an analysis of the current piracy situation -as defined in the UN Convention on the Law of the Sea 1982- and the International Maritime Organization's armed robbery against ships concept. This analysis is focusing on those places in which it is more common the occurrence of these violations, such as Somalia and Southeast Asia. This study includes a statement of its causal factors, as well as a review of statistical and 'modus operandi' of those crimes. It will be also shown the identification of the geographical zones where the attacks at sea are more frequently. Finally it an study of the the answers and the naval operations that the international community has developed against those felonies, will be presented.

Key words: Piracy, armed robbery against ships, causal factors, Somalia, Southeast Asia.

Introducción

La reciente liberación del chileno Eddy López a fines de abril de 2013, plagiado por piratas somalíes en enero de 2011¹, ha llamado la atención sobre el problema de la piratería en los mares del mundo. La *piratería* es un delito que ha experimentado un auge en su perpetración en las aguas internacionales durante los últimos años, especialmente en el interludio de los años 2008 a 2012 frente a las costas de Somalia y de otros países que conforman el Cuerno de África. Motivado por aquella situación, el presente estudio hace un breve análisis de las normas del Derecho del Mar que regulan a la piratería y a su delito complementario: el robo a mano armada perpetrado contra buques, como también se encarga de entregar una visión panorámica de la realidad actual de la comisión de estos actos ilícitos.

En este artículo se tratarán los factores condicionadores del delito de piratería y del robo a mano armada perpetrado contra buques en la época contemporánea, es decir, aquellos elementos de la realidad política, social, económica y cultural de los países que sufren de estos flagelos y que propician la comisión de los crímenes en comento en sus territorios. Para después realizar una revisión

¹ Aíslan a chileno plagiado por piratas. *El Mercurio*. Santiago, Chile, 4 mayo 2013, p. C29.

de las tendencias mundiales de ocurrencia de los actos de piratería y de robo a mano armada perpetrado contra buques.

En seguida, se relacionarán estos datos estadísticos con los lugares en los que estas infracciones penales tienen lugar en el escenario global contemporáneo, y se verán los *modus operandi* empleados por los modernos filibusteros. Estos modos varían de acuerdo a la zona geográfica del mundo en la que estos cometen sus ataques criminales. Para los efectos de este artículo, solamente serán analizadas las formas de operar más frecuentes de los piratas que actúan frente a las costas de Somalia y de los países ribereños del Mar del Sur de China.

Finalmente, se presentan las respuestas de la comunidad internacional para hacer frente a la piratería y al robo a mano armada perpetrado contra buques. Asimismo, se presentarán los organismos internacionales que han asumido el rol de luchar contra los actos constitutivos de estos asaltos marítimos ocurridos en el Océano Índico, especialmente frente a las riberas de Somalia; y los alcances de las diversas respuestas fácticas que estos han adoptado para refrenar al fenómeno delictivo en estudio.

I. Definición de los asaltos marítimos: El delito de piratería y el robo a mano armada perpetrado contra buques

Con el término genérico *asaltos marítimos* se hará referencia en este artículo tanto al delito de *piratería* regulado por la Convención de las Naciones Unidas (N.U.) sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) como a su especie complementaria: el delito de *robo a mano armada perpetrado contra buques* (RACB) tipificado por la Organización Marítima Internacional (OMI), que es la agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) encargada de la seguridad de la navegación comercial².

En este artículo, la piratería y el RACB son agrupados bajo la denominación de *asaltos marítimos* con el fin de mostrar de manera más clara el problema general de la seguridad marítima en los espacios geográficos transnacionales, pues así se incluyen en un solo término a los actos de piratería y a los casos de RACB. Estos últimos son incidentes ocurridos en aguas territoriales que, por cuestiones legales, no cuadran en la definición de piratería de la CONVEMAR³, como se verá en seguida en la presente sección de este artículo.

² MORELLI, María. La prevención de la piratería en aguas jurisdiccionales, ¿nueva costumbre del Derecho internacional? **Lecturas seleccionadas**. Montevideo 3(16):14-19, junio 2010. p. 18.

³ KONTOROVICH, Eugene y ART, Steven. An empirical examination of universal jurisdiction for piracy. **American journal of international law**. Washington D.C. 104(3): 436-453, julio 2010. p. 438. Estos autores

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o Convemar, adoptada en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en Montego Bay (Jamaica) el día 10 de diciembre de 1982, entró en pleno vigor internacional el 16 de noviembre de 1994⁴. Este es el tratado internacional encargado de establecer un orden jurídico común para los mares y océanos del mundo, constituyéndose en el principal instrumento regulatorio del actual Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar⁵.

Esta Convención, en su Parte VII sobre “Alta Mar”, define casuísticamente en su artículo (art.) 101 a los actos constitutivos del delito de *piratería* de la siguiente manera:

“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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.

El delito de piratería solo puede ser cometido por un grupo de personas, debido a que para la navegación una *embarcación pirata* es necesaria la colaboración colectiva; es por ello que en el concepto de este delito aparecen como autores la *tripulación* o *pasajeros* –que tengan la intención de ejecutar actos de piratería– de un buque o aeronave privados, es decir, no pertenecientes a un Estado⁶. A su vez, se incluyen en la precitada definición, como autores de piratería, a los tripulantes o pasajeros de las *aeronaves piratas* en vuelo, los cuales deben

agrupan a estos actos ilícitos bajo el nombre de “*maritime attacks*” o “*attacks at sea*”. Se ha preferido en este artículo la denominación de “asaltos marítimos”.

⁴ La CONVEMAR fue incorporada al ordenamiento jurídico de Chile a través del Decreto Supremo N° 1.393 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 28 de agosto de 1997, publicado en el *Diario Oficial* de 18 de noviembre de 1997.

⁵ BENADAVA, Santiago. Derecho internacional público. 6ª ed. Santiago, Edit. Jurídica ConoSur, 1999. 382 pp., p. 232.

⁶ RUBIN, Alfred. The law of piracy. 2ª ed. Nueva York, Transnational Publishers Inc. 1998. pp. 343 y 356.

exclusivamente dirigir sus ataques desde del aire en contra de barcos ubicados en el mar⁷.

Por su parte, la OMI, en párrafo 2.2 de su *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques*, contenido en su Resolución A.1025 (26) de 2009, define al *robo a mano armada perpetrado contra buques* (RACB) de la siguiente forma:

“1) todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este; dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipiélagicas y mar territorial; 2) todo acto que tenga por objeto incitar o facilitar intencionalmente los actos descritos anteriormente”⁸.

Esta última figura penal tiene por objeto sortear el límite jurisdiccional impuesto al delito de piratería por el art. 101 CONVEMAR, que reduce su ámbito solo a las aguas internacionales: Alta Mar, Zona Económica Exclusiva (ZEE) y Zona Contigua⁹; puesto que el RACB es un delito similar a la piratería que puede ser cometido en aguas que se encuentren sometidas a la total soberanía del Estado costero; como el mar territorial, aguas archipiélagicas, puertos y demás aguas interiores¹⁰.

⁷ *Ibid.* pp. 357-358. RUBIN señala que ello así porque los ataques cometidos exclusivamente en el aire no son regulados por la CONVEMAR ni por el Derecho del Mar, sino que por el Derecho Aeronáutico, el cual se encarga de regular la “piratería aérea” en el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (*ibid.* pp. 321-323).

⁸ Resolución A.1025 (26) de la Organización Marítima Internacional, aprobada en su 26ª sesión, celebrada el 2 de diciembre 2009, titulada: “Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships” (traducción libre del autor del texto en inglés).

⁹ MORELLI, María. *Loc. cit.*

Sobre estos espacios marítimos, la CONVEMAR dispone que:

- “La **alta mar** está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar (...) comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral: a) La libertad de navegación; b) La libertad de sobrevuelo (...)” (art. 87).

- “La **zona económica exclusiva** es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a este” (art. 55). En la ZEE, “el Estado ribereño tiene: a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos (...)” (art. 56). La ZEE mide hasta “200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial” (art. 57).

- “En una **zona contigua** a su mar territorial (...), el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para: a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos (...). La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”. (art. 33).

¹⁰ ROACH, J. Ashley. Countering piracy off Somalia: international law and international institutions. *American journal of international law*. Washington D.C. 104(3):397-416, julio 2010. p. 399.

En Chile, el artículo 434 del Código Penal (C.P.) se encarga de castigar a la piratería, aunque no la define. La actual redacción del mismo es fruto de las Leyes N° 19.029 de 1991 y N° 13.303 de 1959, las que modificaron su forma original (del año 1874), la que penalizaba la condición o estado de pirata hasta con pena de muerte¹¹. El texto del art. 434 C.P. es:

“Los que cometieren actos de piratería serán castigados con la pena de presidio mayor en su grado mínimo [desde 5 años y 1 día] a presidio perpetuo”.

Frente al brevísimo contenido de este artículo, que a simple vista contrasta con la extensa definición dada por el art. 101 CONVEMAR, es posible definir a la *piratería* en el Derecho chileno como:

“un robo con fuerza en las cosas o intimidación en las personas agravado por su condición de ser efectuado en el mar y entre embarcaciones, pero cometido exclusivamente en aguas interiores y en el Mar Territorial de nuestro Estado”¹².

Conforme a lo señalado precedentemente, los actos de piratería regulados por el art. 434 C.P. solo pueden ser cometidos en el *mar territorial* de Chile como dentro de sus *aguas interiores*, entendiéndose por tales a sus puertos, ríos, lagos y canales navegables¹³; en armonía con lo establecido por el art. 5° C.P¹⁴.

A su vez, la República de Chile está facultada para capturar y procesar buques o aeronaves piratas en cualquier espacio marítimo del mundo¹⁵, en virtud de lo dispuesto en el art. 6° N° 7 del Código Orgánico de Tribunales¹⁶; eso sí, en

Sobre estos espacios marítimos, la CONVEMAR dispone que: “La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipiélago, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de **mar territorial**” (art. 2). “Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base (...)” (art. 3).

¹¹ RICCI BURGOS, Eduardo. El delito de piratería en el marco de nuestra legislación nacional: caso de los ‘gatos de San Vicente’ y la sentencia del tribunal constitucional. **Revista de Marina**. Valparaíso 125/905(4):333-341, julio-agosto 2008. Notas 17 a la 19.

¹² *Ibid.* p. 341.

¹³ BENADAVA, Santiago. *Op. cit.* pp. 234-241.

¹⁴ “[...] Los delitos cometidos dentro del mar territorial o adyacente quedan sometidos a las prescripciones de este Código”.

¹⁵ RICCI, Eduardo. *Op. cit.*, p. 337.

¹⁶ “Quedan sometidos a la jurisdicción chilena los crímenes y simples delitos perpetrados fuera del territorio de la República que a continuación se indican: [...] 7°) La piratería”.

ese caso se debe castigar a los eventuales piratas aplicando la CONVEMAR (que es parte integrante de la legislación nacional) y no el art. 434 C.P.¹⁷.

II. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CONDICIONADORES DE LOS ASALTOS MARÍTIMOS

Se usará aquí el término *factores condicionadores* para hacer referencia a la pluralidad de variables positivas o negativas que coadyuvan a la aparición de un resultado criminal probablemente esperado¹⁸. De esta forma, es posible agrupar a los principales factores condicionadores de los asaltos marítimos en: políticos y socioeconómicos. Cabe tener presente que conjugación de todos esos factores se encarga de convertir a determinadas regiones del mundo en verdaderos *santuarios de seguridad para piratas (safe havens)*, debido a que estas condiciones interactúan entre sí, y aunque alguna de ellas predomine, todas están presentes de algún modo dondequiera que la piratería y el RACB exista¹⁹.

1. Factores políticos

1.1 Ambiente político corrupto

Un ambiente político corrupto es un factor común a toda clase de piratería en cualquier parte del mundo. Los Estados que poseen un gran nivel de corrupción política a nivel nacional o local permiten a las pandillas piráticas operar con impunidad, ya que los organismos de control social formal, como la policía y los órganos judiciales, fingen con disimulo no ver los casos de perpetración de este crimen a cambio de sobornos. Los países con problemas de piratería en sus costas que presentan estos patrones en la actualidad son principalmente: Somalia, Indonesia, Filipinas, Nigeria y Bangladesh²⁰.

Sin perjuicio de que la *Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción*²¹ no entrega una definición de *corrupción política*; de todas formas ella se encarga de enumerar casuísticamente las conductas que la constituyen, siendo

¹⁷ RICCI, Eduardo. *Op. cit.*, p. 341.

¹⁸ LÓPEZ-REY, Manuel. Compendio de criminología y política criminal. Madrid, Edit. Tecnos, 1985. pp. 72-73.

¹⁹ MURPHY, Martin. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security. *Adelphi paper*. Londres (388):1-108, julio 2007. pp. 9 y 14.

²⁰ *Ibid.* pp. 15-16 y 26-27. MURPHY sostiene que: Somalia, Indonesia, Filipinas, Nigeria y Bangladesh están dentro del 20% de los países más corruptos del mundo, según el Índice de Percepción de Corrupción [2006] del *Internet Center for Corruption Research (ibid. p. 41)*.

²¹ Adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003, incorporada al ordenamiento jurídico de Chile a través del Decreto Supremo N° 375 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 23 de noviembre de 2006, publicado en el *Diario Oficial* de 30 de enero de 2007.

estas: el soborno de funcionarios públicos nacionales (art. 15), el soborno de funcionarios públicos extranjeros y de funcionarios de organizaciones internacionales públicas (art. 16), la malversación o peculado, apropiación indebida u otras formas de desviación de bienes por un funcionario público (art. 17), el tráfico de influencias (art. 18), el abuso de funciones (art. 19), y el enriquecimiento ilícito (art. 20).

El abuso del poder sociopolítico es un elemento condicionador de todo delito²², y en la especie ocurre que tanto los organismos de control social formal como los grupos de poder social y político (*upper world*) de estos Estados explotan corruptamente sus facultades institucionales para colaborar o auspiciar a las bandas de piratas, impulsados por las suculentas ganancias que esta actividad ilícita les puede llegar a dar²³.

1.2 Persecución penal débil y subfinanciada

Una institucionalidad política tambaleante repercute negativamente en las fuerzas de orden y seguridad de los Estados, puesto que los funcionarios de estas, los cuales suelen ser corruptos y mal pagados, son tentados por los réditos económicos que pueden llegar a obtener si ayudan a los piratas en la comisión de sus actos²⁴.

La existencia de evidentes redes de apoyo local con las que cuentan los piratas, tales como: el personal y la infraestructura portuaria necesaria para el desembarque de la carga de los barcos robados, el avituallamiento y la información de inteligencia para sus aventuras navales; solo son posibles que subsistan gracias a las conductas omisivas que tienen los organismos locales de control social formal para reprimirlas, e incluso, estas entidades están muchas veces implicadas con dichas redes de apoyo²⁵.

A todo esto hay que sumarle el hecho de que la vigilancia de espacios marítimos para controlar del cumplimiento de la ley (*law enforcement*) por parte de los países que deben lidiar contra la piratería requiere de la adopción de costosas políticas públicas, puesto que estos deben hacerse cargo de: patrullar áreas muy grandes que componen su mar territorial, dar un entrenamiento técnico y ético adecuado a su policía y a su guardia costera, adquirir modernas lanchas patrulleras con radares, construir estaciones navales de soporte logístico y una

²² LÓPEZ-REY, Manuel. *Op. cit.* pp. 74-75. Este autor define *poder sociopolítico* como “la facultad [institucionalmente organizada] de imponer una decisión, política o programa respecto a terceros (...) para pretender y obtener lo que se desea” (*Ibid.* p. 75).

²³ TEITLER, Ger. Piracy in southeast Asia. A historical comparison. *Maritime Studies*. Amsterdam 1(1):67-83, 2002. pp. 72-73.

²⁴ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 16.

²⁵ *Ibid.*

red de telecomunicaciones e inteligencia que funcione para monitorear el movimiento de los barcos dentro de sus aguas jurisdiccionales²⁶.

La adopción de tales medidas para combatir la piratería es demasiado gravosa para el erario de un Estado en vías de desarrollo que debe lidiar con este delito, tal como es el caso de Indonesia, Filipinas²⁷ y Nigeria²⁸.

1.3 Inestabilidad política interna (guerra civil somalí)

Los países que viven situaciones de desorden interno graves, tales como un guerra civil, son más propensos a sufrir actos de piratería en sus costas, debido a que un conflicto bélico interno conlleva la ausencia de organismos estatales que controlen a una población que desarrolla esta actividad criminal como una forma más de supervivencia. Ello ocurrió así durante la guerra civil de *El Líbano* entre los años 1975 a 1990 y ocurre actualmente en *Somalia* desde 1991²⁹.

La *República de Somalia* es el arquetipo de un *Estado fallido*, ya que gobierno de ese país ha dejado de realizar sus funciones de tal, en especial la de preservar el orden público a través del uso monopólico de la fuerza; tareas que han quedado en manos de diversas facciones que se disputan entre ellas el poder político y económico del país hasta el día de hoy. Esta situación trajo consigo un *“gravísimo proceso de deterioro económico y desintegración política, que ha arrasado con los fundamentos y las instituciones del país, que hoy carece de las estructuras administrativas básicas, entre ellas, un sistema de administración de justicia y de policía dignas de tal nombre”*³⁰.

Existe un estado de caos generalizado en Somalia a partir de la caída del régimen socialista del dictador Mohamed Siad Barre en 1991, quien fue derrocado por los caudillos que lideraban los clanes locales, quienes se tomaron el poder por el desastroso manejo financiero y la corrupción política imperante durante su gobierno, que llevó al país a un completo colapso económico³¹.

Desde 1991 que no ha existido un gobierno central con la capacidad de ejercer el control sobre la totalidad del territorio somalí. La guerra civil que comenzó en ese año ha sido protagonizada por una serie de distintos clanes y grupos que se han disputado el poder entre sí, los cuales pelean por obtener la

²⁶ *Ibid.* p. 15.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ DE WIJK, Rob. The new piracy: The global context. *Survival*. Londres 52(1):39-43, febrero-marzo 2010. p. 41.

²⁹ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 15.

³⁰ JIMÉNEZ PIERNAS, Carlos. Los estados fracasados y el derecho internacional: el caso de Somalia. *Revista española de derecho internacional*. Madrid LXII(1):17-59, 2010. pp. 20-21 y 51.

³¹ ANDERSON, David. The new piracy: The local context. *Survival*. Londres 52(1):44-49, febrero-marzo 2010. p. 46.

supremacía política y económica de ciertas zonas del país. Sin perjuicio de ello, ningún grupo o clan ha logrado imponerse sobre el otro para el control de toda Somalia, pero sí han tenido el poder suficiente para dominar algunas de sus regiones, y también han logrado impedir el establecimiento de un gobierno unitario nacional eficaz³².

Sumado a todo este escenario, ya se han autoproclamado como Estados independientes dos provincias del norte de Somalia: *Somalilandia* (en 1991) y *Puntlandia* (en 1998). Estas provincias separatistas desconocen al gobierno central somalí, situación que ha causado la división de Somalia en tres naciones de facto: *Somalia*, la que formalmente es dirigida por un Gobierno Federal de Transmisión desde Mogadiscio; *Somalilandia*, cuya capital es Hargesia; y *Puntlandia*, cuya ciudad capital es Garowe). Los gobiernos recién reseñados tienen pretensiones territoriales empalmadas, disputas que agravan la guerra civil existente en ese país, pues los ejércitos de dichos gobiernos ya se han enfrentado bélicamente por esto³³.

En el año 2004 se formó un Gobierno Federal de Transición (GFT), que es el organismo que representa internacionalmente a Somalia en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y que formalmente ejerce las funciones de gobierno de todo ese país. El GFT sobrevivió, con ayuda de las fuerzas militares etíopes, a los ataques perpetrados entre 2006 y 2007 por la Unión de Tribunales Islámicos (UTI), conglomerado de clérigos moderados y radicales de los clanes tribales de Mogadiscio que tuvo por objetivo arrebatarle el poder al GFT para establecer en Somalia un Estado de corte teocrático-fundamentalista³⁴.

El GFT –desde enero de 2009– en alianza con los clanes tribales opuestos a los que formaron la UTI, y con el apoyo militar prestado por la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM o *African Union Mission in Somalia*), ha logrado mantener una débil supremacía militar y política en la mayor parte de Somalia; con excepción de las regiones de Puntlandia y Somalilandia, que el 14 de enero de 2007 reafirmaron su independencia y soberanía frente a Somalia y su GFT, escenario que “*ha hecho fracasar hasta ahora cualquier proceso de transición hacia una situación de paz civil*”³⁵.

A pesar que la ONU aún no reconoce legalmente a los Estados separatistas de Somalilandia y Puntlandia, igual trabaja con las autoridades de estos, pues al menos ejercen sus funciones de gobierno en esas zonas del país. Ade-

³² JIMÉNEZ, Carlos. *Op. cit.* pp. 20-24; MURPHY, Martin. *Op. cit.* pp. 28-29.

³³ JIMÉNEZ, Carlos. *Loc. cit.*; ANDERSON, David. *Op. cit.* pp. 47-48.

³⁴ JIMÉNEZ, Carlos. *Op. cit.* p. 21, n. 16 y pp. 21-22.

³⁵ *Ibid.* pp. 23-24.

más, se trata de autoridades que no están ligadas a grupos fundamentalistas islámicos, aunque es sabido públicamente que algunos influyentes políticos y empresarios de Puntlandia cooperan con las bandas de piratas por los beneficios económicos que estas últimas les reportan³⁶.

1.4 Disputas territoriales (mar del Sur de China)

Las disputas territoriales entre algunos países no hacen más que entorpecer la cooperación internacional necesaria para prevenir y reprimir la piratería. En este trabajo se analizará brevemente el caso del mar del Sur de China, por ser una de las regiones que presentan un mayor número de casos de actos de piratería.

En el mar de la China Meridional, donde circula la tercera parte del tráfico mundial de carga marítima, se empalman una serie de pretensiones territoriales de los países ribereños: China, Brunei, Filipinas, Malasia, Taiwán y Vietnam. Todos estos Estados reclaman sus 200 millas marinas (m.m.) de ZEE proyectadas desde sus líneas de bajamar, con excepción de la República Popular China, que alega “soberanía indiscutible sobre todo su mar meridional” según registros históricos que aseguran que esta porción de mar le pertenece por haber sido parte del Imperio Chino desde los inicios del primer milenio de esta era³⁷.

Estas desavenencias fronterizas causan que los países costeros de aquella zona no patrullen las áreas marítimas en conflicto, o que lo hagan con renuencia, para de esta manera evitar todo *impasse* diplomático internacional, o para no mostrar la debilidad de sus fuerzas navales y guardacostas con los Estados vecinos. Los grupos piratas saben esto, y se aprovechan de la falta de control y persecución penal en esta área para perpetrar sus asaltos, a lo que hay que sumar la existencia de dos cadenas de islas en disputa –las Paracel y las Spratly– que se han convertido en un verdadero santuario de impunidad para los piratas que operan desde sus bases establecidas allí³⁸.

2. Factores socioeconómicos

2.1 Depredación ilegal del mar somalí

Sin perjuicio del completo colapso de la economía somalí luego de la caída del régimen de Siad Barre en 1991, se desató un desastre en el sector ma-

³⁶ ANDERSON, David. *Op. cit.* pp. 47-48.

³⁷ El poder de Beijing divide al sudeste asiático en medio de disputa territorial. *El Mercurio*. Santiago, Chile, 13 julio 2012, p. A10.

³⁸ TEITLER, Ger. *Op. cit.* pp. 73-74; MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 13.

rítimo producido por la pesca ilegal realizada por buques extranjeros en aguas somalíes. Los clanes rivales se pelearon por el manejo de los recursos pesqueros, mientras los barcos de otros países empezaron a saquear la ZEE somalí, aprovechándose del caos político imperante en el país, que trajo consigo la total falta de control que este Estado ribereño podía ejercer sobre sus espacios marítimos³⁹.

Según un informe del año 2008 de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el 40% de las capturas de las especies marinas realizadas en las costas somalíes son llevadas a cabo de manera ilegal (contrarias a la CONVEMAR) por barcos pesqueros extranjeros. Los más perjudicados con esta situación son los pescadores artesanales, quienes tienen menores posibilidades de trabajar como tales, pues no pueden competir con la extracción realizada por esta flota de alrededor de 700 pesqueros industriales; los que además han realizado una sobreexplotación de los recursos marinos somalíes, haciendo mella en la principal fuente de alimentación y economía de las comunidades litorales locales⁴⁰.

Ante esta situación, algunos ex pescadores artesanales han optado por la piratería como un medio para poder sobrevivir frente a esta debacle económica producida por la depredación de recursos naturales. A su vez, las bandas de piratas existentes se han aprovechado de este escenario, utilizando a la pesca ilegal extranjera como excusa para sus actos de bandidaje; es más, algunos grupos piratas se han autodenominado como “guardacostas”, justificando así los ataques que realizan a los buques foráneos que faenan en el mar territorial, la Zona Contigua y la ZEE somalíes⁴¹.

2.2 Geografía favorable para el tráfico marítimo

Históricamente, los actos de piratería se han ejecutado desde lugares costeros cercanos a las rutas de tráfico marítimo más concurridas, tales como: el mar Mediterráneo, el mar Caribe y el mar del Sur de China. En la actualidad, esta situación no ha sufrido alteraciones, ya que la piratería está concentrada en zonas del mundo que siguen los mismos patrones de antaño: el mar del Sur de China y las aguas que conforman el Sudeste Asiático, el Golfo de Bengala, los

³⁹ ANDERSON, David. *Op. cit.* p. 47.

⁴⁰ FERNÁNDEZ Fadón, Fernando. Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima. Documentos de Trabajo del Real Instituto Elcano [en línea]. N° 10, febrero 2009 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt10-2009>

⁴¹ *Ibid.*

mares de la costa este africana (principalmente Somalia y Tanzania), los mares de la costa oeste africana (principalmente Benín y Nigeria), y algunos espacios marítimos de América del Sur⁴².

Los lugares de mayor tráfico marítimo (*seagoing traffic*) coinciden con los que son escenario de actos piráticos. Cuando los buques mercantes navegan por las masivamente utilizadas rutas comerciales marítimas, tienen que hacerlo a velocidades más reducidas de las que suelen usar cuando navegan en alta-mar; debido a que por razones comerciales tienen que desplazarse cerca de los puertos, y por razones náuticas deben conducirse a menor velocidad, pues así se reduce el número de colisiones con otros barcos que hacen uso de las mismas vías de tráfico marítimo. Asimismo, estas rutas náuticas suelen atravesar estrechos, bahías, golfos y archipiélagos; los que otorgan a los piratas un gran número de locaciones geográficas ribereñas que pueden usar como bases, las cuales siempre se encontrarán a corta distancia de sus eventuales objetivos⁴³.

Todo esto representa para los piratas una *oportunidad* invaluable, ya que tienen a su alcance una mayor cantidad de barcos frente a sus bases, y a la sazón, sus potenciales víctimas están obligadas a moverse más lento, lo que facilita enormemente la operación de abordaje de naves para asaltarlas; pues en estas vías marítimas los barcos no pueden ejecutar maniobras evasivas para defenderse de las lanchas piratas, tales como aumentar la velocidad para escapar, o mover el barco en zigzag (*fishtailing*) para desestabilizar a las pequeñas naves piratas; porque si ejecutaren esas maniobras allí, se correría el riesgo de causar un accidente con otros buques⁴⁴.

2.3 Aceptación cultural

El ejercicio de la piratería no es algo socialmente mal visto en los lugares que son escenario de este delito. Por ejemplo, desde el s. XVI, en los territorios regentados por los *sheikhs* (gobernadores islámicos) de Somalia, en la sultanía del archipiélago Sulú (actual Filipinas) y en la sultanía de las islas Riau-Lingga (hoy Indonesia); la piratería estaba muy ligada con la nobleza dirigente local, la cual recibía suculentos tributos de los piratas⁴⁵. Ello ha causado que –en la actualidad– la mayor parte de los actos de piratería en esas partes del mundo sean

⁴² MURPHY, Martin. *Op. cit.* pp. 14-15.

⁴³ TEITLER, Ger. *Op. cit.* p. 72.

⁴⁴ MURPHY, Martin. *Loc. cit.*

⁴⁵ ANDERSON, David. *Op. cit.* p. 45; TEITLER, Ger. *Op. cit.* pp. 69-71.

llevados a cabo por ladrones de mar que están unidos entre sí por lazos de familia, o sean partes de un clan que ha desempeñado este oficio durante siglos⁴⁶.

Como consecuencia de lo anterior, estos piratas han adquirido una sólida tradición marítima que los ha convertido en una cohesionada comunidad de excelentes navegantes, que incluso les ha permitido mantener nexos con las poblaciones vecinas de pescadores, quienes les ofrecen una fuerte red de encubrimiento y de apoyo, de manera que los piratas usufructúan y aprenden de sus habilidades náuticas⁴⁷.

2.4 Potencial de ganancia económica

La piratería se caracteriza por ser un delito que reporta suculentas ganancias para sus perpetradores, por ello que es tan atractivo abrazar la profesión de pirata. En Somalia, las bandas piráticas logran obtener como retorno grandes sumas de dinero en comparación a la inversión inicial que realizan, puesto que los ingresos que obtienen en por los despojos de un atraco van entre US\$ 10.000 (diez mil dólares estadounidenses) a US\$ 20.000 (veinte mil dólares estadounidenses). Por concepto de rescate, estas bandas pueden llegar a recolectar por barco secuestrado –como promedio– entre US\$ 600.000 (seiscientos mil dólares estadounidenses) a US\$ 5.000.000 (cinco millones de dólares estadounidenses) como tope; todo ello en una pobrísima sociedad donde el ingreso per cápita anual es de alrededor de US\$ 600 (seiscientos dólares estadounidenses)⁴⁸.

El potencial de ganancia económica es un acicate para la piratería mayor que la pobreza de los eventuales piratas, sin embargo, esta última razón fue un factor condicionante del aumento de este delito en el Sudeste Asiático durante la crisis económica que sufrió esa región en el ínterin de los años 1997-1998. Sin perjuicio de lo anterior, la docilidad con la que las compañías de seguros pagan los rescates exigidos por los piratas, y la facilidad con la que se trafican los bienes robados, demuestran que el lucro es el motor principal de este acto ilícito; tanto es así que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha declarado que la piratería es “*una actividad económica altamente lucrativa*”⁴⁹.

La actividad económica en el mar ha experimentado un aumento sostenido desde el fin de la Guerra Fría, ya que ha crecido el intercambio comercial entre las naciones que se realiza por vía marítima. Según el Banco Mundial,

⁴⁶ DE WIJK, Rob. *Op. cit.* p. 42.

⁴⁷ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 17 y pp. 48-49.

⁴⁸ DE WIJK, Rob. *Loc. cit.*

⁴⁹ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 17.

el tráfico comercial marítimo acarreó en todo el mundo –aproximadamente–: 21.480.000.000 (veintiún mil cuatrocientos ochenta millones) de toneladas por milla en 1999, 35.000.000.000 (treinta y cinco mil millones) de toneladas por milla en 2010, y acarreará 41.800.000.000 (cuarenta y un mil ochocientos millones) de toneladas por milla en 2014. La tendencia actual es usar menos y más grandes buques mercantes; los que deben pasar por rutas de navegación fijas, y atracar en un número limitado de enormes puertos principales, lo que ha traído como consecuencia que a los piratas les resulte más fácil cometer sus crímenes, puesto que sus objetivos son más grandes y vulnerables que antaño, ya que tienen rutas e itinerarios predecibles⁵⁰.

III. Revisión estadística de las tendencias mundiales de los asaltos marítimos

Para la revisión estadística de las tendencias mundiales de la piratería se usarán los números de casos de los *actos de piratería* definidos por la CONVEMAR y de los actos de RACB conceptualizados por la OMI; los que se denominarán en este apartado, cuando se exhiba el número de eventos de ambas figuras penales en forma conjunta, como *asaltos marítimos*.

Los datos puestos en el gráfico y tablas que se mostrarán a lo largo de este acápite fueron recogidos de una combinación de fuentes, tales como los *Informes anuales sobre actos de piratería y RACB (Reports on acts of piracy and armed robbery against ships)*, contenidos en diversas Circulares del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, los que se basan en denuncias directas hechas a dicho organismo trasnacional⁵¹. Empleando estos datos en referencia, el Gráfico 1 (ver más adelante) se encarga de mostrar el número de asaltos marítimos y actos de piratería entre 1998 y 2012 por año:

⁵⁰ *Ibid.* pp. 75-76 y 79.

⁵¹ Los datos empleados en este artículo provienen de estas fuentes, según año:

1) Desde 1998 a 2009 de KONTOROVICH, Eugene y ART, Steven. *Op. cit.* pp. 438-441.

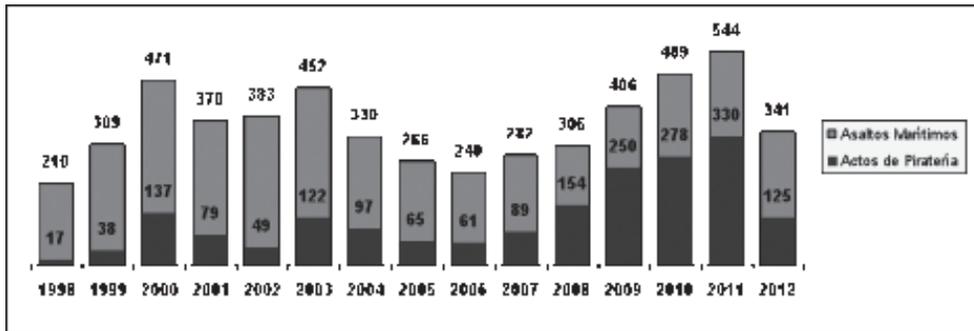
2) Desde 2010 a 2013 de las siguientes Circulares del COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA:

- Circular N° 169. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2010 [en línea]. Abril 2011 [consulta: 20 mayo 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/169_Annual2010.pdf>

- Circular N° 180. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2011 [en línea]. Marzo 2012 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/180_Annual2011.pdf>

- Circular N° 193. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2012 [en línea]. Abril 2013 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/193_Annual2012.pdf>

Gráfico 1
 Número de asaltos marítimos y actos de piratería entre 1998 y 2012 por año⁵²



Sin perjuicio de lo exhibido en el Gráfico 1, se estima que son informados a la OMI y a la *International Maritime Bureau* (IBM) –rama especializada de la *International Chamber of Commerce* (ICC) en hacerle frente a los fraudes y otros crímenes marítimos internacionales⁵³– aproximadamente el cincuenta por ciento (50%) de todos los casos de asaltos marítimos ocurridos efectivamente en el mundo, es por ello que se puede afirmar que se trabaja estadísticamente con alrededor de la mitad de la información real. Denunciar la comisión consumada o frustrada de un acto de piratería o RACB, o la perpetración de uno de estos actos sin la posibilidad de identificar a los fugados culpables (*“hit-and-run” incident*), trae consecuencias económicas negativas para las empresas navieras, puesto que implicaría una serie de acciones que les harían perder dinero y clientes, tales como: mantener detenido e inactivo a un buque mercante por un largo tiempo en un puerto, el alza de la prima del seguro marítimo, y la potencial pérdida de confianza de los usuarios que transportan sus mercancías con ellos⁵⁴.

Para dar inicio al análisis de las tendencias de los *asaltos marítimos* (piratería y RACB), es menester separar todos los actos cometidos en el íterin de los años 1998-2012 en dos grupos: los hechos ocurridos entre 1998-2007, y los acaecidos entre 2008-2012. Esto, porque en los intervalos mencionados se han producido variaciones estadísticas relevantes con tendencias que merecen un tratamiento aparte, junto con un desplazamiento de las zonas de mayor ocurrencia de los delitos en comento, tal como se apreciará con más detalle enseguida.

⁵² Gráfico de elaboración propia sobre la base de las fuentes indicadas en la nota 53 de este artículo.

⁵³ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 8.

⁵⁴ KONTOROVICH, E. y ART, S. *Op. cit.* pp. 440-441.

1. Años 1998-2007

En el transcurso de los años 1998-2007, de un total de 3.313 casos de asaltos marítimos, el 77% de los actos fueron de la especie catalogada por la OMI como RACB. Sin perjuicio de ello, las acciones de piratería definidas por la CONVEMAR tuvieron crecimientos destacados y sorpresivos en los años 2000 y 2003 (ver más atrás Gráfico 1); aunque estas últimas acciones –que representaron el 23% de los crímenes transnacionales en el mar– no registraron la importancia cuantitativa que tuvo el RACB durante aquella época, según se desprende de lo expuesto en la Tabla 1 (ver más adelante), la cual se encarga de exponer comparativamente las variaciones anuales experimentadas por las tendencias de los asaltos marítimos durante el periodo 1998-2012.

Tabla 1

Número y porcentaje de asaltos marítimos entre 1998 y 2007 por región⁵⁵

Región	Actos de Piratería	Actos de RACB	Asaltos Marítimos
Mar del Sur de China	190 (5,7%)	937 (28,3%)	1.127 (34%)
Océano Índico	94 (2,8%)	524 (15,8%)	618 (18,7%)
África Occidental	46 (1,4%)	388 (11,7%)	434 (13,1%)
América del Sur	25 (0,8%)	373 (11,3%)	398 (12%)
Estrecho de Malaca	239 (7,2%)	158 (4,8%)	397 (12%)
África Oriental	144 (4,3%)	140 (4,2%)	284 (8,6%)
Resto del Mundo	15 (0,5%)	22 (0,7%)	37 (1,1%)
Mares Mediterráneo y Negro	1 (0%)	17 (0,5%)	18 (0,5%)
Total	754 (23%)	2.559 (77%)	3.313 (100%)

Tal como se desprende de la Tabla 1, en el correr de los años 1998 a 2007, las regiones que concentraban la mayor cantidad de *asaltos marítimos* eran: el mar del Sur de China (34%), África Occidental (13,1%), el estrecho de Malaca (12%), Sudamérica (12%) y África Oriental (8,6%). Cabe destacar que la zona del estrecho de Malaca –vía marítima natural angosta compartida entre Indonesia, Malasia y Singapur– fue la que más *actos de piratería* registró en este periodo, con 239 incidentes; seguida de cerca por el mar del Sur de China, con 190 eventos.

2. Años 2008-2012

En el periodo 2008-2012 se observa una tendencia negativa respecto del delito de RACB (ver Tabla 2 más adelante), pues tan solo correspondió al 45%

⁵⁵ Tabla de elaboración propia sobre la base de las fuentes indicadas en la nota 53 de este artículo.

del total de los 2.086 actos ilícitos internacionales registrados en el mar. Por su parte, el delito de piratería tuvo una ocurrencia de 1.137 episodios durante ese mismo espacio de tiempo, constituyendo el 55% de los asaltos marítimos. Este último crimen tuvo constantes alzas en cada año, así, de 154 casos reportados en 2008, se alcanzó la cifra récord de 330 en 2011; empero, se registró un descenso de actos de piratería en 2012, llegando a registrarse tan solo 125 casos, tal como se ve en el Gráfico 1 (ver más atrás).

Tabla 2

Número y porcentaje de asaltos marítimos entre 2008 y 2012 por región⁵⁶

Región	Actos de Piratería	Actos de RACB	Asaltos Marítimos
África Oriental	773 (37,1%)	77 (3,7%)	850 (40,8%)
Mar del Sur de China	137 (6,6%)	343 (16,4%)	480 (23%)
África Occidental	73 (3,5%)	195 (9,3%)	268 (12,8%)
Océano Índico	128 (6,1%)	126 (6%)	254 (12,2%)
América del Sur	14 (0,7%)	131 (6,3%)	145 (7%)
Estrecho de Malaca	9 (0,4%)	39 (1,9%)	48 (2,3%)
Resto del Mundo	2 (0,1%)	28 (1,3%)	30 (1,4%)
Mares Mediterráneo y Negro	1 (0%)	10 (0,5%)	11 (0,5%)
Total	1.137 (55%)	949 (45%)	2.086 (100%)

En contraste con el periodo 1998-2007, en el ínterin de los años 2008 a 2012 (ver Tabla 2), las tendencias geográficas de los crímenes internacionales en el mar sufrieron notorias alteraciones, pues África del Este (sobre todo Somalia) se convirtió en la región líder de estos actos ilícitos, llegando a representar el 40,8% del total de estos. Luego, le siguen lejanamente: el mar de China Meridional, con el 23% de los eventos; África del Oeste (golfo de Guinea), con el 12,8%; el océano Índico, con el 12,2%; y América del Sur, con tan solo el 7%. El estrecho de Malaca tuvo una brusca caída de las denuncias en relación con periodo 1998-2007, puesto que registró apenas el 2,3% de estas entre 2008-2012. Durante la época en estudio, África Oriental es la zona con peores cifras de piratería, pues han acaecido 773 incidentes; en fortísima oposición con el mar del Sur de China y el océano Índico, las regiones que le siguen en frecuencia, que solamente aportan 137 y 128 eventos respectivamente.

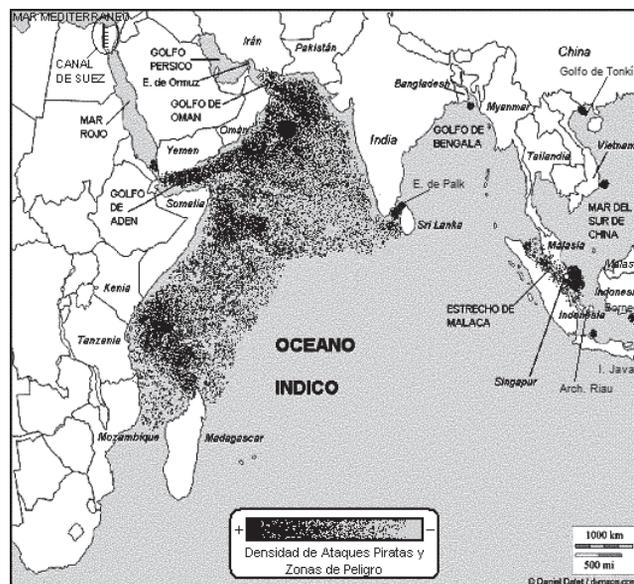
⁵⁶ Tabla de elaboración propia sobre la base de las fuentes indicadas en la nota 53 de este artículo.

IV. Identificación de las zonas geográficas con más incidentes de asaltos marítimos

La IMB realizó en 2011 un informe que permite localizar las zonas geográficas en el mundo que más reportes de ataques piratas han registrado durante el primer semestre de aquel año. De acuerdo con este informe, se puede observar que las regiones del mundo que más actos de piratería y RACB tienen son las aguas: (i) del *mar del Sur de China*, (ii) del *océano Índico Occidental*, o sea, las que bañan las costas de los países de África Oriental, del sur de la península de Arabia y del poniente del Subcontinente Indio; y (iii) las del *golfo de Guinea*⁵⁷. Estos espacios geográficos serán analizados ahora con detalle.

Mapa 1

Densidad de ataques piratas en el océano Índico y zonas de peligro entre los años 2009 a 2011⁵⁸



⁵⁷ INTERNACIONAL MARITIME BUREAU (IMB). Piracy and armed robbery against ship: report for the period of 1 January - 31 March 2011 [en línea]. [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <<http://www.kvnr.nl/stream/2012-annual-imb-piracy-report&q=Piracy+and+armed+robbery>>

⁵⁸ Mapa de elaboración propia sobre la base de:
 - ARTEAGA, Félix. La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar. Análisis del Real Instituto Elcano (ARI) [en línea]. N° 52, marzo 2011 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/afrika+subsahariana/ari52-2011>
 - INTERNACIONAL MARITIME BUREAU. *Op. cit.* [en línea].
 - INDIEN 06. D-Maps [en línea]. Escala 1:100.000.000. Proyección Mercator. 2011. 1 mapa mudo, b/n, 1066 x 970 píxeles. [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2013]. Disponible en <http://d-maps.com/carte.php?lib=oceano_indico_mapa&num_car=3251&lang=es>

En el *mar del Sur de China*, ubicado en el océano Índico Oriental (ver Mapa 1), solo se observan locaciones geográficas en las que los ataques de piratas aparecen diseminados a lo largo de todo el estrecho de Malaca, sobre todo en el área cercana de Singapur, y de las islas de Tioman y Aur (en Malasia). Hay rodiales en el mar meridional de China que detentan una alta concentración de este delito, siendo estos: el archipiélago Riau (en Indonesia), al sur y al noroeste de la Isla de Borneo (áreas isleñas indonesias de Anambas, Natuma, Mangkai, Subi Besar, Merundung), al noroeste de la isla de Java (Indonesia), frente a las costas de Vietnam Central (Vung Tau); y en el norte del golfo de Tonkín (Vietnam y China)⁵⁹.

En el *océano Índico Occidental* (ver Mapa 1) se puede constatar que los siguientes espacios marítimos son las zonas de mayor ocurrencia o riesgo de asaltos de *piratas somalíes*, que para el presente análisis constituyen zonas de concentración agrupadas, siendo estos sectores: todo el mar jurisdiccional somalí de 200 m.m. de ancho (370,4 km), el sur del mar Rojo (golfo de Adén), el mar Árabe poniente (golfo de Omán), el estrecho de Bab El Mandeb (que separa Somalia de Yemen), el canal de Mozambique (entre Mozambique y Madagascar); y las aguas africanas situadas frente a las costas de Kenia, Tanzania, Comoras y Seychelles⁶⁰.

En el *golfo de Guinea*, situado al sudeste del océano Pacífico, en África Occidental, la piratería está presente de manera dispersa en las aguas del golfo de marra que comprenden –de norte a sur– las costas de estos países: Guinea (puerto capital de Conakry), Benín, Nigeria (delta de los ríos Níger y Benue, y el puerto capital de Lagos), Camerún (puerto de Douala). En este golfo, la mayor parte de los ataques son cometidos por miembros del nigeriano *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND), en asociación con otros grupos separatistas: los *Freelance Freedom Fighters* (o FFF de Nigeria), los de la península de Bakassi (Camerún), los de Guinea Ecuatorial y de Angola⁶¹.

Existen en el *resto del mundo* otras áreas en donde los atracos de piratas se aglutinan. En el caso del golfo de Bengala, estos puntos están: en el puerto de Chittagong (Bangladés), en parte poniente de Maldivas y de las islas indias Laquedivas (al oeste de la península Indostani), y en el estrecho de Palk (entre India y Sri Lanka). En América del Sur, los actos piráticos se posicionan alrededor de los puertos de: Vila do Conde (norte de Brasil), Santos (sur de Brasil), Callao

⁵⁹ INTERNACIONAL MARITIME BUREAU. *Op. cit.* [en línea].

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ INTERNACIONAL MARITIME BUREAU. *Op. cit.* [en línea]; DE WIJK, Rob. *Op. cit.* p. 41.

(Perú), Puerto La Cruz (Venezuela) y Puerto Príncipe (Haití)⁶². En Chile no se han registrado asaltos de piratas como los descritos en el art. 101 Convemar⁶³.

V. Análisis de los *modus operandi* empleados por los piratas

1. Piratas somalíes

La *piratería* es un *crimen organizado*, que incluso en un nivel rudimentario, necesita de un grupo de piratas y de conexiones en tierra para ser llevada a cabo⁶⁴. En este país del África Oriental, donde se concentran ahora la mayor cantidad de ataques piráticos del mundo, los piratas se organizan en alrededor de diez entidades criminales distintas para llevar a cabo sus fechorías⁶⁵. Los principales grupos en comento son: los “*Marines Somalíes*”, los “*Guardacostas Voluntarios Nacionales*”, y los *grupos de Marka y Puntlandia*.

En primer lugar están los “*Marines Somalíes*”, que es la banda de piratas más activa, grande, importante, y mejor organizada de todo el país. Su estructura y disciplina es similar a la de un ejército. Sus áreas de influencia delictual se extienden por los espacios marítimos del centro y del norte del mar somalí, junto con el noroeste del océano Índico. Se les sindicó como el grupo responsable de la mayor cantidad de ataques piráticos y secuestros ocurridos en esa zona. Sus bases principales se encuentran en los puertos de *Harardere* y *Eyl* (ver Mapa 2 más adelante). La mayor parte de sus miembros pertenecen al clan *Hawiye*, dominantes de la región levante de Puntlandia. Todos los restantes grupos que se enumeran a continuación derivan de este último, y se relacionan de alguna forma con aquella organización criminal⁶⁶.

⁶² INTERNACIONAL MARITIME BUREAU. *Op. cit.* [en línea].

⁶³ RICCI, Eduardo. *Ob. cit.*, p. 341.

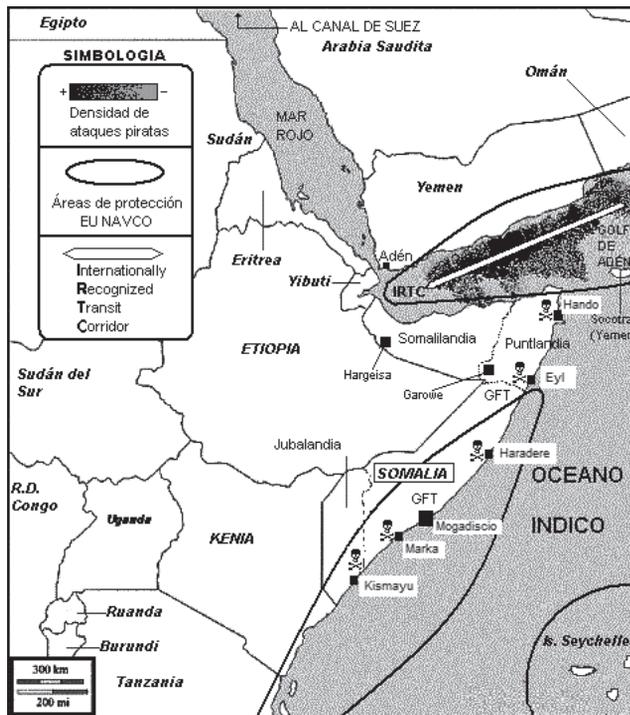
⁶⁴ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 9.

⁶⁵ ANDERSON, David. *Op. cit.* p. 49.

⁶⁶ MACKINLAY, Alejandro. La lucha contra la piratería en aguas del océano Índico: la necesidad de una aproximación integral. Documentos de Trabajo del Real Instituto Elcano [en línea]. N° 19, junio 2010 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/defensa+y+seguridad/dt19-2010>

Mapa 2

Detalle de Somalia y densidad de los ataques piratas en el golfo de Adén en el año 2008 junto con las áreas de protección de las fuerzas aeronavales europeas (EU NAVCO / EU NAVFOR)⁶⁷



Después se encuentran las bandas de piratas más pequeñas, como los autodenominados *National Volunteer Coast Guard (NVCG)* o “*Guardacostas Voluntarios Nacionales*”, que operan en el área meridional de Somalia, frente a las costas del puerto de *Kismayu* en la región de Jubalandia (ver Mapa 2). También están las diversas asociaciones autónomas de piratas manejadas por adalides (*warlords*), conocidas como los *Grupos de Marka*, cuya base matriz corresponde a la ciudad portuaria de *Marka*, al centro del país. Luego vienen una mezcla de mafias de piratas más chicas, basadas en los puertos aledaños a la localidad de *Hando*, en la parte más septentrional del Cuerno de África conocidas como los *Grupos de Puntlandia*, que son los piratas más antiguos del país, pues

⁶⁷ Mapa de elaboración propia sobre la base de:
 - FERNÁNDEZ, Fernando. *Op. cit.* [en línea].
 - AFRIQUE EST 22. D-Maps [en línea]. Escala 1:30.000.000. Proyección Mercator. 2011. 1 mapa mudo, b/n, 972 x 1087 píxeles. [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2013]. Disponible en <http://d-maps.com/carte.php?lib=cuerno_de_africa_mapa&num_car=25593&lang=es>

operan allí desde la década de 1970; sus integrantes son originarios del clan de pescadores *Darod*, el cual se relaciona no muy amistosamente con sus colegas, los Marines Somalíes⁶⁸.

Mención aparte merece las operaciones del grupo terrorista de corte islamista radical más grande de Somalia, *Al Shabaab* (“Los Jóvenes”); el cual se originó cuando la UTI perdió el control de Mogadiscio entre los años 2006-2007. Esta entidad terrorista no se especializa en llevar a cabo actos de piratería, sino que forma alianzas con los grupos de piratas ya enumerados para obtener la cobertura logística necesaria para el transporte y distribución de mercancía ilegal –fuente indispensable de su financiamiento– tales como seres humanos y armas. Ello contribuye a que las bandas de piratas establecidas amplíen su espectro de ejercicio criminal a la realización de otras actividades ilícitas adicionales a la piratería, como el contrabando de bienes y personas⁶⁹.

El *modus operandi* de los piratas somalíes es bastante regular. Se arma un pequeño grupo de alrededor de diez bucaneros que aborda una lancha de reducidas dimensiones, conocidas como *esquifes*; las cuales suelen zarpar, dependiendo de donde esté ubicada la base de la organización criminal pirática, de alguno de estos puertos: Hando, Eyl, Harardere, Marka o Kismayu⁷⁰ (ver Mapa 2 más atrás). También estos esquifes pueden proceder de barcos mercantes o petroleros robados de grandes proporciones convertidos en *buques nodrizas* piratas, lo que le permite a estos filibusteros ampliar su radio de acción a más de 1.800 m.m. (3.333 km) fuera de las costas de Somalia, cubriendo un área que va desde el norte del canal de Mozambique (15° de latitud sur) al oeste de la isla de Sri Lanka (80° de longitud este) [ver Mapa 1]. Se estima que existen cerca de setenta buques nodrizas piratas actualmente operativos⁷¹.

Estas lanchas tripuladas por piratas son lanzadas por sorpresa a toda velocidad hacia toda clase de naos vulnerables que naveguen por las rutas de tráfico marítimo del *océano Índico Occidental*. Las posibles víctimas pueden ser: *dhows* (pequeñas naves mercantes locales del mar Árabe), yates de recreo, buques mercantes, y barcos pesqueros o petroleros de cualquier tamaño. Los esquifes piratas pueden venir desde la costa somalí, aunque ahora es más común que salgan desde un *buque nodriza*, ya que esta última clase de nao posee sofisticados medios de comunicación, posicionamiento e información que le

⁶⁸ FERNÁNDEZ, Fernando. *Op. cit.* [en línea].

⁶⁹ *Ibid.*; MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

⁷⁰ JIMÉNEZ, Carlos. *Op. cit.* p. 25; MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

⁷¹ HIJMANS, Michiel. Africa: Threats of the sea. The World Today (Chatham House, Royal Institute of International Affairs). Londres 67(11) [en línea], noviembre 2011. [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <<http://allafrica.com/stories/201111030907.html>>. El mismo autor indica que el buque nodriza más grande del que se tiene noticia es un petrolero de 319.000 toneladas de peso muerto (tara).

permiten a estos bandidos acechar durante días la altamar, e inclusive, operar durante el tormentoso periodo de monzones de verano que azota el Índico poniente durante los meses de enero a marzo⁷².

Una vez que los esquifes piratas están cerca de su objetivo, empiezan a intimidarlo con disparos de fusiles de asalto soviéticos tipo AK-47 y lanzacohe-tes clase RPG-7. Después, los bucaneros abordan a su presa por sus lugares más accesibles, utilizando para ello escalas portátiles y grampines (anzuelos triples de abordaje de gran tamaño)⁷³; para luego proceder a secuestrar a toda su tripulación, y conducir la nave capturada a algunos de los puertos que usen como fondeadero estos malhechores. Posteriormente, la organización pirática se contacta con el armador del barco para negociar un rescate millonario para liberar a los rehenes y al buque apresado, los cuales son devueltos a su propietario o naviero previo pago de una parte del salvamento en efectivo⁷⁴. *“El dinero de los rescates se reparte entre los piratas, las redes de apoyo y las poblaciones donde se refugian los piratas con lo que se aseguran su apoyo y cobertura”*⁷⁵.

2. Piratas del mar del Sur de China

Sin perjuicio que los ataques de piratas en esta parte del mundo han disminuido considerablemente, de todas formas es necesario traer a colación los *modus operandi* utilizados por los filibusteros indonesios y malayos a inicios de la década pasada, quienes tenían en común el uso de naos fondeadas en las múltiples islas de densa vegetación que componen estos Estados para perpetrar sus fechorías⁷⁶.

Los piratas indonesios se caracterizaban por usar pequeños barcos pesqueros para atacar buques mercantes que transportaran mercancías valiosas que transitaran por las aguas aledañas a las islas que conforman Indonesia, especialmente las del archipiélago Riau, cercanas al estrecho de Malaca; mediante atracos a los remolcadores, los cuales solían no ser muy violentos, para

⁷² HIJMANS, Michiel. *Op. cit.* [en línea]; JIMÉNEZ, Carlos. *Op. cit.* p. 25.

⁷³ MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

⁷⁴ JIMÉNEZ, Carlos. *Op. cit.* pp. 25-26.

Sostiene MACKINLAY (*Op. cit.* [en línea]) que: *“como solo los grupos más importantes como los Marines Somalíes disponen de los fondeaderos, las bandas menores, o los oportunistas, pueden “vender” sus presas a algún grupo principal, que tenga la infraestructura necesaria para llevar a cabo el proceso de negociación y cobro de los rescates”*.

⁷⁵ ARTEAGA, Félix. *Op. cit.* [en línea], quien señala que: *“el mayor pago conocido en 2010, pagado por el petrolero ‘Samho Dream’ surcoreano, podría aproximarse a los 9,5 millones de dólares, superando las cifras récord pagadas en 2009 por el ‘Maran Centauros’ griego, entre los 5,5 millones y los 7 millones de dólares, y los 3 millones que se pagaron por el buque ‘Sirius Star’ [de pabellón liberiano] en 2008”*.

⁷⁶ TEITLER, Ger. *Op. cit.* p. 72.

así revender los objetos robados desde estos⁷⁷. En cambio, sus colegas malayos eran muchísimo más agresivos, usando un *modus operandi* muy similar al de los bucaneros somalíes de hoy, y tenían un radio de acción que iba desde estrecho de Malaca al golfo de Tonkín. Sus principales atributos eran matar a toda la tripulación, revender toda su mercancía; y hacer desaparecer al barco secuestrado, al cual transformaban en uno distinto, con una apariencia, nombre, tripulantes y papeles diferentes⁷⁸.

VI. Los organismos internacionales que luchan contra los asaltos marítimos y sus principales acciones

Las agencias especializadas de la ONU que actualmente luchan contra los asaltos marítimos son: (i) la *Organización Marítima Internacional* (OMI) y (ii) la *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito* (UNODC). Las otras organizaciones intergubernamentales –independientes de las N.U.– abocadas a la lucha antipirática son: (i) la *Unión Europea* (UE), (ii) la *Organización del Tratado del Atlántico Norte* (OTAN), (iii) el *Grupo de Contacto sobre la piratería en las costas de Somalia*⁷⁹ y (iv) el *Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia* (ReCAAP-ISC)⁸⁰.

La OMI, a través de su Asamblea, ha adoptado una serie de resoluciones desde 1983 para orientar el actuar de los gobiernos y de los privados en el combate contra los asaltos marítimos (piratería y RACB); además, la OMI lleva desde 1984 las estadísticas oficiales de estos actos ilícitos alrededor del mundo. En 1998, esta organización adoptó un plan antipiratería de duración indefinida de alcance global⁸¹. En este sentido, un gran acierto de la OMI fue la dictación del ya citado *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques*, el día 2 de diciembre de 2009 [Res. A.1025 (26)]⁸².

El mayor aporte que ha hecho la OMI, además de asesorar al resto de las agencias especializadas de la ONU en todo lo relativo a la paz y seguridad del tráfico en el mar, fue llamar la atención del Secretario General de la ONU a través de la Resolución de su Asamblea A. 1002 (25), de noviembre de 2007; para

⁷⁷ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 27.

⁷⁸ TEITLER, Ger. *Op. cit.* pp. 74-75.

⁷⁹ ROACH, J. A. *Op. cit.* p. 409.

⁸⁰ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* pp. 67-68.

⁸¹ ROACH, J. A. *Op. cit.* p. 410.

⁸² *Ibid.* Ver más atrás la nota 8 de este artículo.

que así aquel personero buscara la ayuda del Consejo de Seguridad de las N.U. (CdS) necesaria para dictar las medidas que pusieran coto a la piratería somalí; esfuerzo que se tradujo en la serie de resoluciones pronunciadas a partir de junio de 2008 por este último organismo⁸³.

Por su parte, la UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*) confeccionó en 2008 un detallado reporte que daba cuenta de un estudio de campo sobre la piratería en las costas somalíes que sirvió de guía para las resoluciones del CdS (*International Expert Group on Piracy off the Somali Coast*). Además, este órgano ayuda con el programa de asistencia judicial conjunta que tiene con la Unión Europea (*EU / UNODC Programme: Support to the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects*) para colaborar –desde mayo de 2009– con los tribunales de Kenia, Seychelles, Tanzania, Mauritania y Yemen que deban procesar a los bucaneros somalíes capturados, estableciéndose para ello una oficina de la UNODC en Nairobi (Kenia)⁸⁴.

La UE, en el ámbito de su *Política Europea de Seguridad y Defensa*, regulada en los artículos 42 a 46 del Tratado de la UE, acordó mediante la Acción Común 2008/749/PESC (de 20 de septiembre de 2008) el establecimiento de una fuerza naval intergubernamental conocida como *Célula de Coordinación Naval* (EUNAVCO: *European Union Naval Coordination Cell*), para dar protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA), dependiente de la Organización de las N.U. para la alimentación y la Agricultura (FAO)⁸⁵, que navegaban desde el puerto keniano de Mombasa hasta la capital de Somalia, Mogadiscio; cargados con ayuda humanitaria, la cual era robada por los filibusteros de ese país. Esta célula militar extendió sus operaciones a la protección de otras naves y áreas marítimas de Índico occidental, pasando a llamarse después *Operación Atalanta* (EUNAVFOR / *Atalanta*)⁸⁶.

La OTAN, en octubre de 2008, se desplegó con siete buques militares del Grupo Marítimo Permanente N° 2 (*Standing NATO Group 2*) –cuya flota comprende navíos de Alemania, EE.UU., Grecia, Italia, Reino Unido y Turquía– la operación militar *Allied Provided* (“Provisión Aliada”) para la lucha contra la piratería

⁸³ *Ibid.* p. 411. Ver más adelante el apartado VII de este artículo: *EL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS Y SUS RESOLUCIONES SOBRE LA PIRATERÍA SOMALÍ*.

⁸⁴ ROACH, J. A. *Op. cit.* pp. 411-412.

⁸⁵ SALAMANCA Aguado, M^a Esther. La represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia: la acción de la Unión Europea en el marco de la política común de seguridad y defensa. *Revista de estudios europeos*. Valladolid (55):57-86, julio-diciembre 2010. p. 77, n. 78.

⁸⁶ TREVIÑO Ruiz, José. La seguridad marítima y la piratería. Análisis del Real Instituto Elcano (ARI) [en línea]. N° 51, marzo 2010 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari51-2010>.- Ver más adelante el apartado VIII de este artículo: *LAS OPERACIONES NAVALES DE SEGURIDAD Y DEFENSA CONTRA LA PIRATERÍA SOMALÍ*.

frente a la costa de Somalia y la protección los buques que transporten cargamentos de ayuda humanitaria del PMA. En 2009, se instauraron con las naos militares del *Standing NATO Group 1*, las maniobras estratégicas *Allied Protector* (“Protector Aliado”) y *Ocean Shield* (“Escudo Oceánico”), ambas con el cometido de disuadir, defender y evitar las actividades bucaneras realizadas contra el tráfico marítimo en la región del Cuerno de África⁸⁷.

También está el Grupo de Contacto sobre la piratería en las costas de Somalia (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*), el cual se originó en Nueva York el día 14 de enero de 2009 como una respuesta a la Res. 1851 (2008) del CdS. Son partes en él 24 naciones y 6 organismos internacionales. Las principales tareas del Grupo de Contacto son servir como mecanismo para: compartir información de inteligencia naval, coordinar las acciones jurisdiccionales y militares en el mar somalí, ayudar al establecimiento de las “buenas prácticas” de autoprotección de la marina mercante y del “Fondo Fiduciario para Apoyar las Iniciativas de los Estados que Luchan contra la Piratería frente a las Costas de Somalia”, este último administrado por UNODC⁸⁸.

Al alero de este Grupo de Contacto y de la OMI, 17 naciones –casi todas del África del Este– adoptaron en Yibuti, en enero de 2009, el *Código de conducta para la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén*, o “Código de Conducta de Yibuti”, el cual proporciona un marco jurídico para hacer funcionar determinados mecanismos de coordinación y cooperación de las capacidades regionales en la lucha antipirática, incluida la realización de operaciones navales conjuntas y el intercambio de información de inteligencia naval⁸⁹.

Finalmente se encuentra el organismo internacional llamado *Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia* (ReCAAP-ISC: *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia’s Information Sharing Centre*). El acuerdo que sirve de marco a este Centro fue celebrado entre 17 naciones –la mayoría de ellas asiáticas– en Tokio el día 11 de noviembre de 2004, entrando en vigor el 4 de septiembre de 2006⁹⁰. La información dada por el ReCAAP-ISC ha permitido dar respuestas militares apropiadas frente a los asaltos marítimos ocurridos en los mares de Asia, lo que ha redundado en una disminución considerable de estos ilícitos en aquella re-

⁸⁷ FERNÁNDEZ, Fernando. *Op. cit.* [en línea]; TREVIÑO, José. *Op. cit.* [en línea].

⁸⁸ ROACH, J. A. *Op. cit.* p. 413; MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

⁸⁹ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* p. 68; MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

⁹⁰ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* pp. 67-68.

gión. Verbigracia de ello son los patrullajes navales iniciados en el año 2004 por los buques de guerra de las marinas de Indonesia, Malasia y Singapur (“*MAL-SINDO*” *patrols*) para reducir los ataques de piratas en sus aguas territoriales⁹¹.

VII. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y sus resoluciones sobre la piratería somalí

El *Consejo de Seguridad* (CdS) es el órgano fundamental de la *Organización de las Naciones Unidas* (ONU) que tiene por misión el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, actuando frente a cualquier transgresión de ella con diversas medidas de sanción, las cuales gradualmente pueden ir aumentando hasta el uso de la fuerza bélica, de acuerdo a lo establecido –principalmente– en el Capítulo VII de la Carta de las N.U. (Cap. VII C.N.U.), que trata sobre acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión⁹².

La primera Resolución (Res.) del CdS que calificó la situación política y social de Somalia como “una amenaza a la paz y seguridad internacionales” fue la Res. 733 (de 23 de enero de 1992). Desde ese entonces, el CdS ha invocado el Cap. VII C.N.U. en todas sus demás declaraciones, lo que le permite a este órgano tomar toda clase de medidas que fueran menester para el mantenimiento de la paz, incluso las de carácter militar⁹³.

La Res. 1816 del CdS (de 2 de junio de 2008) es la primera que se encarga de tratar los asaltos marítimos frente a las costas somalíes. En el párrafo 12 del preámbulo de esta, el CdS determinó que: “*los incidentes de piratería y robo a mano armada en contra de buques en las aguas territoriales de Somalia y en alta mar frente a la costa de Somalia, agravan la situación de Somalia, que sigue constituyendo un peligro para la paz y seguridad internacionales en la región*”⁹⁴. A la sazón, Martin Murphy agrega que: “*la piratería tiene lugar en varias partes del mundo y, aunque el fenómeno tiene una importante dimensión internacional en algunos casos, esta no representa en la actualidad un problema de escala global*”⁹⁵.

⁹¹ *Ibid.*; MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 28.

⁹² BENADAVA, Santiago. *Op. cit.* pp. 370-373.

⁹³ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* pp. 68-69.

⁹⁴ *Ibid.* SALAMANCA agrega que: “*el CdS deja claro que ‘lo que constituye una amenaza para la paz y la seguridad internacionales no es la piratería en sí y por sí misma, sino la situación en Somalia’, que se ve agravada por tales actos (...) la piratería desempeña, además, un papel importante en la financiación a las violaciones del embargo de armas*” (*Ibid.* p. 69).

⁹⁵ MURPHY, Martin. *Op. cit.* p. 11 (traducción libre del autor).

La fórmula del párrafo 12 del preámbulo de la Res. 1816 se repite en los prefacios de todas las demás resoluciones posteriores del CdS sobre el mismo tema dictadas al alero del Cap. VII C.N.U.: Res. 1838 (de 7 de octubre de 2008), Res. 1846 (de 2 de diciembre de 2008), Res. 1851 (de 18 de diciembre de 2008), Res. 1897 (de 30 de noviembre de 2009), Res. 1918 (de 27 de abril de 2010, única no adoptada bajo el Cap. VII C.N.U.), Res. 1950 (de 23 de noviembre de 2010), Res. 2020 (de 22 de noviembre de 2011)⁹⁶, y Res. 2077 (de 21 de noviembre de 2012)⁹⁷.

Las Res. 1816 (2008) fue la primera en conferir una *autorización exclusiva y limitada* a los Estados y organizaciones internacionales que cooperen con el Gobierno Federal de Transición de la República de Somalia (GFT) –limitación en razón de los sujetos intervinientes⁹⁸, el cual dio su consentimiento al CdS para que estas naciones puedan penetrar en el mar territorial somalí (limitación territorial), con el fin de prestarle asistencia al GFT para reprimir y prevenir los actos de piratería y RACB que ocurran frente a sus costas (limitación en razón de la materia), usando para ello todos los medios que fueran menester⁹⁹.

Respecto a la limitación temporal dada por la Res. 1816 (2008), que en un principio autorizaba estas medidas antipiráticas por un plazo de seis meses a contar de su adopción el 2 de junio de 2008; las Resoluciones: 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1950 (2010), 2020 (2011)¹⁰⁰ y 2077 (2012) prorrogaron en forma continua y sucesiva por 12 meses el plazo dado por la Res. 1816 (2008), llegando a dejar vigente esta autorización hasta el 21 de noviembre de 2013, fecha que el CdS puede seguir aplazando si la situación así lo amerita.

Las Resoluciones 1838 (2008) y 1851 (2008) señalan que dichos Estados podrán emplear como medidas antipiráticas sus buques de guerra y aeronaves militares como una fuerza de policía en altamar, lo que le permite a aquellas naves perseguir a los piratas hasta sus bases en la costa somalí, y atacar estas; como también proceder al decomiso e incautación de sus embarcaciones, armas y otros equipos conexos¹⁰¹.

⁹⁶ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.*: p. 69; p. 69, n. 36 y p. 70, n. 46.

⁹⁷ Resolución 2077 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CdS), aprobada en su 6867ª sesión, celebrada el 21 de noviembre de 2012. Preámbulo.

⁹⁸ SALAMANCA señala que los sujetos de Derecho Internacional que deseen cooperar con el GFT deben notificar previamente su decisión al Secretario General de la ONU conforme dispone la Res. 1816 (2008). A fines de 2010 estos sujetos eran: Australia, Canadá, China, Dinamarca, España, EE.UU., Rusia, Francia, India, Holanda, Reino Unido, Corea del Sur, Irán, Turquía, la UE y la OTAN (*Op. cit.* p. 74, n. 61).

⁹⁹ *Ibid.* pp. 70-75, sobre la base de las resoluciones del CdS citadas.

¹⁰⁰ Res. 2077 (2012), CdS. Párrafos 12 y 35 de la parte dispositiva.

¹⁰¹ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* pp. 70-75.

Otros fines indicados por estos dictámenes del CdS hacen referencia a la necesidad de prestar asistencia técnica al GFT en la lucha contra la piratería, como también a que los Estados intercambien información de inteligencia entre sí y presenten ayuda fáctica a los buques amenazados por piratas. Las Resoluciones 1851 (2008) y 1897 (2009) hacen hincapié en la cooperación de los Estados para determinar su jurisdicción sobre los piratas capturados, con el fin de investigar sus fechorías y enjuiciar a los responsables, pudiendo para estos fines celebrarse acuerdos con los países de la región que deseen asumir la competencia para procesar a estos bucaneros¹⁰².

Estas declaraciones del CdS, aunque solo traten y sean aplicables a la situación somalí, no son más que una precisión del deber de los Estados de cooperar en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en aguas internacionales¹⁰³, obligación explicitada en el art. 100 CONVEMAR: *“todos los Estados cooperarán en 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”*.

VIII. Las operaciones navales de seguridad y defensa contra la piratería somalí

El Consejo de la UE, mediante la Decisión 2008/918/PESC (de 8 de diciembre de 2008) en relación con la Acción Común 2008/851/PESC (de 10 de noviembre de 2008), dio inicio a la operación militar denominada *“EUNAVFOR/Atalanta”* (*European Union Naval Force / Operación Atalanta*), la cual está destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los delitos marítimos transnacionales ocurridos frente a las costas de Somalia a través de todos los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza bélica en los territorios y aguas jurisdiccionales de Somalia, Seychelles y Yibuti –medios previamente consentidos por estas naciones africanas–. A su vez, dicho operativo naval asumió todas las labores que antes le correspondían a EUNAVCO¹⁰⁴.

La Acción Común 2009/907/PESC (de 8 de diciembre de 2009) aumentó el grado de atribución de EUNAVFOR / Atalanta, al permitirle a aquella fuerza naval supervisar las actividades de los buques pesqueros que faenaren frente a las costas de Somalia, Yibuti y Seychelles, además de los cometidos que originalmente se le asignaron. La duración de esta operación se ha ampliado suce-

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ ROACH, J. A. *Op. cit.* p. 404.

¹⁰⁴ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* pp. 77-79 y p. 77, n. 78.

sivamente hasta diciembre de 2012¹⁰⁵. Cabe recordar que esta agrupación naval es la respuesta de la UE al llamado de asistencia contra la piratería y el RACB frente a las riberas somalíes hecho por las Resoluciones del CdS¹⁰⁶ ya revisadas anteriormente.

El Cuartel General de este contingente multinacional, que en 2011 contaba con más de 20 naves y 1.800 efectivos de las Armadas de: Alemania, Bélgica, Francia, Grecia, Italia, España, Noruega, Países Bajos y Suecia; se encuentra en Northwood (Reino Unido). Las áreas a proteger por parte de esta fuerza aeronaval (ver Mapa 2 más atrás) equivalen a un total de un millón de millas cuadradas (2.510.000 km²), y corresponden a partes del mar Rojo, del golfo de Adén, del océano Índico poniente, la ZEE de Seychelles y 500 m.m. (926 km) más allá de las costas de Somalia¹⁰⁷.

Esta operación ha permitido proteger con éxito a los buques mercantes, pesqueros y recreacionales que transitan por el derrotero que va desde el golfo de Adén al canal de Suez (aproximadamente 30.000 barcos al año), de 5 m.m. (9,26 km) de ancho en cada sentido y 480 m.m. (888 km) de largo, llamado *Corredor de Tránsito Internacionalmente Reconocido* (IRTC: *Internationally Recognized Transit Corridor*) [ver Mapa 2 más atrás]. La tutela fáctica de EUNAVFOR / Atalanta a esas potenciales embarcaciones víctimas se extiende también cuando naveguen por las áreas protegidas por dicha operación; siempre y cuando soliciten su auxilio contra todo ataque externo o intrusión. La fuerza naval de la UE sigue teniendo por mandato evitar que los barcos fletados por el *Programa Mundial de Alimentos* (dependiente de la ONU) sean presa fácil de los bucaneros somalíes, permitiendo así mantener la regularidad de los envíos de ayuda alimentaria a cerca de dos millones de personas en Somalia¹⁰⁸.

EUNAVFOR / Atalanta puede capturar a los piratas que cometan asaltos marítimos frente a las zonas de acción autorizadas para esta operación, además de incautar los objetos empleados para estos delitos. Los sospechosos de cometer estos actos ilícitos pueden ser entregados al Estado que haga el arresto, o al del pabellón de la nave atacada –si así lo requiere¹⁰⁹–, o al que haya deseado ejercer jurisdicción sobre estas personas en virtud de los acuerdos de trans-

¹⁰⁵ ARTEAGA, Félix. *Op. cit.* [en línea].

¹⁰⁶ TREVIÑO, José. *Op. cit.* [en línea].

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ ARTEAGA, Félix. *Op. cit.* [en línea]; MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea]; FERNÁNDEZ, Fernando. *Op. cit.* [en línea].

¹⁰⁹ Para MACKINLAY, la gran mayoría de los buques tiene *bandera de conveniencia*, entre “Panamá, Liberia, Bahamas e Islas Marshall abanderan más del 50% del tonelaje mundial, pero indiscutiblemente resultaría algo temerario dejar en manos de las marinas [y tribunales] de esas naciones la seguridad de las líneas de comunicación internacionales” (*Op. cit.* [en línea]).

ferencia (*transfer agreements*) ya mencionados. Todo lo aquí expuesto guarda plena relación con las Resoluciones del CdS sobre la piratería y RACB reseñadas más arriba¹¹⁰.

En el mes de agosto de 2008 se estableció una coalición naval aliada llamada “*Combined Maritime Forces*”(CMF) o “*Fuerza Naval Combinada*”, liderada por EE.UU.; la que dio origen a la *Fuerza de Tarea Combinada N° 150* (CFT-150: *Combined Task Force 150*), para dar seguridad al tráfico marítimo que pasaba por el Golfo de Adén, mediante la fijación allí de un *Área de Patrullaje para la Seguridad Marítima* (MSPA: *Maritime Security Patrol Area*), que luego devino en el *Corredor de Tránsito Internacionalmente Reconocido* (IRTC). Seguidamente, CFT-150 pasó a ser remplazado en enero de 2009 por una nueva agrupación naval: CFT-151, la que amplió las funciones de su antecesor, cubriendo además operaciones antipiráticas en el golfo de Adén y frente a las costas somalíes con competencias muy similares a las propias de EUNAVFOR / Atalanta. La fuerza CFT-151 estuvo compuesta inicialmente por 20 buques de guerra estadounidenses, europeos y asiáticos. El año 2012 dicha fuerza quedó compuesta por los buques de las Armadas de: Dinamarca, EE.UU., Nueva Zelandia, Pakistán, República de Corea, Singapur, Turquía y Tailandia¹¹¹.

Los otros países que interesados en combatir la piratería en el Cuerno de África que han enviado hacia allá buques de sus Armadas (aproximadamente 30 en el año 2010) son: Arabia Saudita, China, India, Irán, Japón, Malasia, Pakistán, República de Corea, Rusia y Yemen. En el año 2012 permanecieron con aquel propósito los buques de las Armadas de: China, India, Japón, Malasia, República de Corea y Rusia. Todos las naciones mencionadas –junto a la UE, la OTAN y CMF– se coordinan con el objeto de evitar interferencias a nivel táctico en sus actuaciones, a través de un foro de sus representantes navales conocido como *SHADE* (*Shared Awareness and Deconfliction*)¹¹².

IX. “Buenas prácticas” de autoprotección de la marina mercante

Las “buenas prácticas” (*best practices*) de autoprotección adoptadas por la marina mercante que navega por el golfo de Adén –especialmente usando el IRTC–, conocidas también como *Self Protection Measures* (SPM) o *Vessel Pro-*

¹¹⁰ SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* p. 80.

¹¹¹ FERNÁNDEZ, Fernando. *Op. cit.* [en línea]; TREVIÑO, José. *Op. cit.* [en línea]; Res. 2077 (2012), CdS. Preámbulo.

¹¹² MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea]; SALAMANCA, M. E. *Op. cit.* p. 71; Res. 2077 (2012), CdS. Preámbulo.

*tection Detachments (VPDs)*¹¹³, son aquellas acciones que pueden ser definidas como las que tienen por objetivo:

*“optimizar las condiciones de seguridad de la navegación, contribuyendo a reducir las oportunidades de éxito de los piratas, mediante un sistema de información y coordinación de movimientos con las fuerzas militares en el área y la aplicación de medidas de autoprotección desarrolladas para conseguir incrementar la resistencia de los buques a los asaltos de los piratas”*¹¹⁴.

Por lo anterior, se sugieren una serie de acciones que deben ser pacíficas, y estar orientadas a hacer más difícil el acceso a la cubierta del barco comercial a ser abordado por piratas. Aquellas medidas pueden consistir en: la contratación de guardias de seguridad privados armados que estén a bordo de las naves que solo actúen a la defensiva frente a los ataques, la colocación de alambres de púas a lo largo de todo el perímetro exterior de la nave, el empleo de tácticas de navegación evasivas con el timón para hacer que el barco se mueva rápidamente en zigzag (*fishtailing*), y repeler los abordajes con el chorro de poderosas mangueras contraincendios¹¹⁵.

Otra arista de estas “buenas prácticas” es la adopción de un sistema de intercambio de información y recomendaciones para coordinar el apoyo de las fuerzas navales internacionales estacionadas en el Cuerno de África con los barcos mercantes que transitan por aquella riesgosa zona. Estos centros navales de control del tráfico marítimo son: *Maritime Security Centre - Horn of Africa* (MSC-HOA) de la UE, *NATO Shipping Centre* (NSC), *Maritime Liaison Officer* (MARLO) de EE.UU., y el *Maritime Trade Organisation* (UKMTO) de Reino Unido¹¹⁶. Para que el contingente militar antipirático pueda actuar sin poner en riesgo la vida de los tripulantes del barco abordado por piratas, la marina mercante ha establecido el uso de “salas seguras” (*safe rooms*) al interior de cada nave comercial. De este modo, la dotación del buque mercante puede refugiarse por horas o días en una sala de este, mientras la operación armada para expulsar a los filibusteros toma lugar en la cubierta del mismo¹¹⁷.

¹¹³ MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea]; HIJMANS, Michiel. *Op. cit.* [en línea].

¹¹⁴ MACKINLAY, Alejandro. *Loc. cit.*

¹¹⁵ KRASKA, James y WILSON, Bryan. Somali piracy: a nasty problem, a web of responses. **Current history**. Philadelphia 108(718):227-231, mayo 2009. p. 228.

¹¹⁶ MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea]. Según HIJMANS, la magnitud de la zona geográfica a controlar por estas fuerzas transnacionales de policía marítima es tan grande, que es como pedir ayuda a un agente policial de España para que detenga *in fraganti* a un delincuente en Noruega (*Op. cit.* [en línea]).

¹¹⁷ HIJMANS, Michiel. *Op. cit.* [en línea].

Las asociaciones privadas transnacionales de armadores que han apoyado el empleo de estas medidas de autocuidado son: *International Chamber of Shipping*, *International Association of Independent Tanker Owners* (Intertanko), *Oil Companies International Marine Forum* (Ocimf), *Baltic and International Maritime Council* (Bimco). Las sendas organizaciones internacionales de tripulantes y de aseguradores que han hecho lo mismo son: *International Transport Workers' Seafarers Federation (ITF Seafarers)*, *International Union of Marine Insurance* (Iumi), *International Protecting and Indemnity Group* (Igp&I); y *Joint War Committee (Lloyd's & International Underwriting Association Company Markets)*, esta última es la más importante alianza de aseguradores marítimos del mundo¹¹⁸.

Conclusiones

En este artículo se ha realizado un examen de la situación actual de los asaltos marítimos, o actos de piratería y de robo a mano armada perpetrado contra buques (RACB), buscando destacar determinadas características de los actos ilícitos en comento, las que se exponen ahora a modo de conclusión.

En primer lugar, a pesar de que se planteen varias cuestiones legales como consecuencia de analizar el contexto actual de los incidentes de piratería y RACB en los mares del mundo contemporáneo, lo importante es que bajo la denominación de estas figuras penales como *asaltos marítimos* se logra estar a salvo de toda posible confusión conceptual; porque la piratería y el RACB tipifican exactamente los mismos supuestos de hecho, con la única distinción del lugar de su comisión, pues la piratería se aplica a las aguas internacionales –Alta Mar, ZEE y Zona Contigua– y el RACB a las aguas jurisdiccionales de los Estados, o sea, su Mar Territorial, puertos y aguas interiores.

Luego, es sumamente necesario que la comunidad internacional en su conjunto reformule los conceptos que actualmente tiene de los asaltos marítimos, de manera que la definición de piratería de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) incorpore los supuestos de hecho de los actos constitutivos de RACB descritos por la Organización Marítima Internacional, o mejor aún, que se dicte un nuevo tratado internacional que se encargue exclusivamente de regular a la piratería y al RACB en los espacios marítimos transnacionales.

Ahora bien, interpretando los factores condicionadores de los asaltos marítimos en los países en los cuales es más común su ocurrencia en el interludio de los años 1998 a 2012, como Somalia y Sudeste Asiático; se puede afirmar que

¹¹⁸ MACKINLAY, Alejandro. *Op. cit.* [en línea].

los elementos de la realidad política, social, económica y cultural propiciadores de estos delitos son los siguientes: la corrupción, la persecución penal débil, la guerra civil, las disputas territoriales, la depredación de los recursos naturales, la configuración geográfica mayoritariamente marítima del Estado, y la tentación de ganancia rápida que se obtiene con el ejercicio de estas acciones criminales.

Sin perjuicio de la concurrencia de estos factores condicionadores, tanto en Somalia como en el Sudeste Asiático, se puede decir que la piratería y RACB somalí son un fenómeno delictivo más bien reciente que ha destacado solo en el último lustro, a diferencia de los asaltos marítimos, que se siguen cometiendo frente a las costas del mar del Sur de China.

Consecuentemente con lo indicado, el escenario de perpetración de los asaltos marítimos cambió, pues en el ínterin de los años 1998 a 2007, estos ataques estaban concentrados en el Sudeste Asiático, y luego se condensaron en los mares de África a partir del año 2008, sobre todo frente a las costas de Somalia, experimentando un alza significativa en su comisión en el lapso de los años 2008 a 2012. Ello puede avalarse a partir de la revisión estadística y la identificación de las zonas geográficas donde son más frecuentes los asaltos marítimos entre los años 1998 a 2012, efectuadas en este trabajo.

Sin perjuicio de que nuestro país no se han registrado asaltos de piratas como los descritos en la CONVEMAR, es remarcable que la legislación chilena sobre la piratería (contenida en el artículo 434 del Código Penal) dé facultades a los organismos de persecución penal nacional para actuar en caso de que algún barco se dedique eventualmente a la piratería o al RACB en las aguas jurisdiccionales nacionales, como también de reaccionar si algún buque de pabellón chileno es atacado por piratas en aguas internacionales. Con ello, Chile cumple con el deber de todo Estado de cooperar en la represión de la piratería impuesto por el artículo 100 CONVEMAR.

En cuanto a los modus operandi de la piratería y del RACB, se puede decir que ellos siempre son perpetrados por grupos criminales organizados y altamente coordinados desde un punto de vista operativo. Los piratas somalíes han ido progresivamente sofisticando su manera de actuar en los últimos cinco años para, de esta forma, poder ampliar su radio de operaciones a más áreas del océano Índico, tal como lo hicieron a finales de la década de 1990 los bucaneros del mar Meridional de China.

En seguida, puede postularse que el más importante organismo internacional abocado a la lucha antipirática es el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el cual pronunció numerosas resoluciones a contar del mes de junio del año 2008, la mayor parte de ellas sobre la base de lo establecido en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, para refrenar los asaltos maríti-

mos ocurridos frente a las costas de Somalia, los que agravaban la situación de aquel país, que constituye –a la fecha– un peligro para la paz y seguridad de la navegación mundial.

Las resoluciones del Consejo de Seguridad han sido un incentivo para que las naciones hayan adoptado una serie de operaciones navales de seguridad y defensa interestatales en el océano Índico occidental que, en la práctica, se han convertido en una fuerza multinacional que se encarga de vigilar permanentemente la seguridad marítima de vastas áreas de protección delimitadas en aquel Océano, y de patrullar las aguas aledañas al corredor de tránsito seguro establecido en el golfo de Adén.

Sin embargo, la magnitud de la zona geográfica a controlar por estas fuerzas transnacionales es muy grande, lo que reduce su capacidad de respuesta inmediata frente a un asalto marítimo. Es por ello que la marina mercante que transita por las aguas aledañas al Cuerno de África se ha visto en la necesidad de adoptar una serie de medidas de autoprotección pacíficas frente al ataque de filibusteros, conocidas como “buenas prácticas”, las cuales han permitido hacerle más difícil el trabajo de abordaje a los piratas somalíes.

A pesar de todo, el control ejercido por los organismos internacionales para hacer frente a los asaltos marítimos en las aguas internacionales no ha podido erradicar a la piratería y al RACB de los mares del mundo. Por sus formas de operar, los piratas somalíes han podido adaptarse a la presencia militar internacional, principalmente, debido al empleo de estrategias propias del crimen organizado, como la agrupación en bandas delictuales disciplinadas y jerárquicamente estructuradas que permiten la realización de violentos y coordinados ataques armados contra los buques que navegan frente a las costas del Cuerno de África. En suma, puede sostenerse que la piratería y el RACB constituyen un fenómeno delictivo que no desaparecerá en un futuro próximo, manteniendo por un buen tiempo su carácter de amenaza para la navegación, el comercio y la seguridad marítima internacional.

Bibliografía

Libros y artículos en revistas

- ANDERSON, David. The new piracy: The local context. **Survival** (International Institute for Strategic Studies). Londres 52(1):44-49, febrero-marzo 2010.
- BENADAVA, Santiago. Derecho internacional público. 6ª ed. Santiago, Edit. Jurídica ConoSur, 1999. 382p.
- DE WIJK, Rob. The new piracy: The global context. **Survival** (International Institute for Strategic Studies). Londres 52(1):39-43, febrero-marzo 2010.
- JIMÉNEZ Piernas, Carlos. Los estados fracasados y el derecho internacional: el caso de Somalia. **Revista española de derecho internacional**. Madrid LXII(1):17-59, 2010.
- KONTOROVICH, Eugene y ART, Steven. An empirical examination of universal jurisdiction for piracy. **American journal of international law**. Washington D.C. 104(3): 436-453, julio 2010.
- KRASKA, James y WILSON, Bryan. Somali piracy: a nasty problem, a web of responses. **Current history**. Philadelphia 108(718): 227-231, mayo 2009.
- LÓPEZ-REY, Manuel. Compendio de criminología y política criminal. Madrid, Edit. Tecnos, 1985, 239 pp.
- MORELLI, María. La prevención de la piratería en aguas jurisdiccionales, ¿nueva costumbre del Derecho internacional? **Lecturas seleccionadas** (Escuela de Guerra Naval de Uruguay). Montevideo 3(16):14-19, junio 2010.
- MURPHY, Martin. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security. **Adelphi paper**. Londres (388):1-108, julio 2007.
- RICCI BURGOS, Eduardo. El delito de piratería en el marco de nuestra legislación nacional: caso de los 'gatos de San Vicente' y la sentencia del tribunal constitucional. **Revista de Marina** (Armada de Chile). Valparaíso 125/905(4):333-341, julio-agosto 2008.
- ROACH, J. Ashley. Countering piracy off Somalia: international law and international institutions. **American journal of international law**. Washington D.C. 104(3):397-416, julio 2010.
- RUBIN, Alfred. The law of piracy. 2ª ed. Nueva York, Transnational Publishers Inc. 485 pp.
- SALAMANCA Aguado, Mª Esther. La represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia: la acción de la Unión

Europea en el marco de la política común de seguridad y defensa. **Revista de estudios europeos** (U. de Valladolid). Valladolid (55):57-86, julio-diciembre 2010.

TEITLER, Ger. Piracy in southeast Asia. A historical comparison. **Maritime Studies** (Centre for Maritime Research MARE). Ámsterdam 1(1):67-83, 2002.

Artículos de prensa

Aíslan a chileno plagiado por piratas. *El Mercurio*. Santiago, Chile, 4 mayo 2013, p. C29.

El poder de Beijing divide al sudeste asiático en medio de disputa territorial. *El Mercurio*. Santiago, Chile, 13 julio 2012, p. A10.

Documentos normativos

Código Orgánico de Tribunales de la República de Chile.

Código Penal de la República de Chile.

Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción de Nueva York de 31 de octubre de 2003, incorporada al ordenamiento jurídico de Chile a través del Decreto Supremo N° 375 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 23 de noviembre de 2006, publicado en el *Diario Oficial* de 30 de enero de 2007.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de Montego Bay (Jamaica) de 10 de diciembre de 1982, incorporada al ordenamiento jurídico de Chile a través del Decreto Supremo N° 1.393 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 28 de agosto de 1997, publicado en el *Diario Oficial* de 18 de noviembre de 1997.

Resolución 2077 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, aprobada en su 6867ª sesión, celebrada el 21 de noviembre de 2012.

Resolución A.1025 (26) de la Organización Marítima Internacional, aprobada en su 26ª sesión, celebrada el 2 de diciembre 2009, titulada: "Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships" [texto en inglés].

Páginas web

AFRIQUE EST 22. D-Maps [en línea]. Escala 1:30.000.000. Proyección Mercator. 2011. 1 mapa mudo, b/n, 972 x 1087 píxeles. [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2013]. Disponible en <http://d-maps.com/carte.php?lib=cuerno_de_africa_mapa&num_car=25593&lang=es>

ARTEAGA, Félix. La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar. Análisis del Real Instituto Elcano (ARI) [en línea]. N° 52, marzo 2011 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/africa+subsahariana/ari52-2011>

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (OMI). Circular N° 169. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2010 [en línea]. Abril 2011 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/169_Annual2010.pdf>

_____ Circular N° 180. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2011 [en línea]. Marzo 2012 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/180_Annual2011.pdf>

_____ Circular N° 193. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2012 [en línea]. Abril 2013 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/193_Annual2012.pdf>

FERNÁNDEZ Fadón, Fernando. Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima. Documentos de Trabajo del Real Instituto Elcano [en línea]. N° 10, febrero 2009 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt10-2009>

HIJMANS, Michiel. Africa: Threats of the sea. The World Today (Chatham House, Royal Institute of International Affairs). Londres 67(11) [en línea], noviembre 2011. [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <<http://allafrica.com/stories/201111030907.html>>

- INDIEN 06. D-Maps [en línea]. Escala 1:100.000.000. Proyección Mercator. 2011. 1 mapa mudo, b/n, 1066 x 970 píxeles. [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2013]. Disponible en <http://d-maps.com/carte.php?lib=oceano_indico_mapa&num_car=3251&lang=es>
- INTERNACIONAL MARITIME BUREAU (IMB). Piracy and armed robbery against ship: report for the period of 1 January - 31 March 2011 [en línea] [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <<http://www.kvnr.nl/stream/2012-annual-imb-piracy-report&q=Piracy+and+armed+robbery>>
- MACKINLAY, Alejandro. La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de una aproximación integral. Documentos de Trabajo del Real Instituto Elcano [en línea]. N° 19, junio 2010 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/defensa+y+seguridad/dt19-2010>
- TREVIÑO Ruiz, José. La seguridad marítima y la piratería. Análisis del Real Instituto Elcano (ARI) [en línea]. N° 51, marzo 2010 [consulta: 20 de mayo de 2013]. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari51-2010>

ANEPE

Eliodoro Yáñez 2760 - Providencia - Santiago

Teléfono: (56-2) 2598 1000

Fax: (56-2) 2598 1043

Página web: www.anepe.cl

Correos Electrónicos: publicac@anepe.cl

anepe@anepe.cl

