GLOSSAE
European Journal of Legal History

ISSN 2255-2707

Edited by
Institute for Social, Political and Legal Studies
(Valencia, Spain)

Chief Editor
Aniceto Masferrer, University of Valencia

Assistant Chief Editors
Wim Decock, University of Oxford
Gabriela Cobo del Rosal Pérez, Universidad Rey Juan Carlos
Juan A. Obarrio Moreno, University of Valencia

Editorial Board
Isabel Ramos Vázquez, University of Jaén (Secretary)
Fernando Hernández Fradejas, University of Valladolid
M.C. Mirow, Florida International University
José Miguel Piquer, University of Valencia
Andrew Simpson, University of Aberdeen

International Advisory Board
Javier Alvarado Planas, UNED; Juan Baró Pazos, University of Cantabria; Mary Sarah Bilder, Boston College; María José Bravo Bosch, University of Vigo; Orazio Condorelli, University of Catania; Emanuele Conte, University of Rome III; Daniel R. Coquillette, Boston College – Harvard University; Serge Dauchy, University of Lille; Salustiano de Dios, University of Salamanca; José Domingues, University of Lusíada; Seán Patrick Donlan, The University of the South Pacific; Matthew Dyson, University of Oxford; Antonio Fernández de Buján, University Autónoma de Madrid; Remedios Ferrero, University of Valencia; Manuel Gutan, Lucian Blaga University of Sibiu; Jan Hallebeek, VU University Amsterdam; Dirk Heirbaut, Ghent University; Richard Helmholz, University of Chicago; David Ibbetson, University of Cambridge; Emily Kadens, University of Northwestern; Mia Korpiola, University of Turku; Pia Letto-Vanamo, University of Helsinki; Orazio Licandro, University of Catania; Jose María Llanos Pitarch, University of Valencia; Marju Luts-Sootak, University of Tartu; Magdalena Martínez Almira, University of Alicante; Pascual Marzal Rodríguez, University of Valencia; Dag Michaelsen, University of Oslo; María Asunción Mollá Nebot, University of Valencia; Emma Montanos Ferrín, University of La Coruña; Olivier Moréteau, Louisiana State University; John Finlay, University of Glasgow; Anthony Musson, University of Exeter; Vernon V. Palmer, Tulane University; Agustin Parise, Maastricht University; Heikki Pihlajamäki, University of Helsinki; Jacques du Plessis, Stellenbosch University; Merike Ristikivi, University of Tartu; Remco van Rhee, Maastricht University; Luis Rodríguez Ennes, University of Vigo; Jonathan Rose, Arizona State University; Carlos Sánchez-Moreno Ellart, University of Valencia; Mortimer N.S. Sellers, University of Baltimore; Jørn Øyrehagen Sunde, University of Oslo; Martin Sunnqvist, Lund University; José María Vallejo García-Hevia, University of Castilla-La Mancha; Norbert Varga, University of Szeged; Helle Vogt, University of Copenhagen; Tammo Wallinga, University of Rotterdam; José Luís Zamora Manzano, University of Las Palmas de Gran Canaria

Citation

Manuela Fernández Rodríguez, "La Operación Atalanta como laboratorio de expansión funcional del Derecho penal", *GLOSSAE. European Journal of Legal History* 23 (2026), pp. 252-280 (available at http://www.glossae.eu). https://doi.org/10.64567/glossae.v1i23.798

Esta obra está bajo una licencia de *Creative Commons* Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional.

La Operación Atalanta como laboratorio de expansión funcional del Derecho penal

Operation Atalanta as a Laboratory for the Functional Expansion of Criminal Law

Manuela Fernández Rodríguez*
Universidad Rey Juan Carlos

ORCID ID: 0000-0003-0708-4203

Recibido: 22.04.2026
Aceptado: 06.07.2026

Resumen
A partir del estudio del marco jurídico internacional sobre piratería —especialmente la CONVEMAR y el Convenio SUA— se examinan los límites de la jurisdicción universal, las dificultades de persecución penal y los problemas derivados de la actuación en aguas internacionales y territoriales de Estados fallidos como Somalia. La UE ha articulado una respuesta regional basada en la seguridad colectiva, la cooperación operativa y la ampliación progresiva de competencias en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común, sin llegar a construir un Derecho penal europeo armonizado en materia de piratería. Asimismo, se analiza la evolución del fenómeno pirático en Somalia, la participación de actores internacionales (OTAN, ONU, misiones multinacionales), el papel de los acuerdos con terceros Estados y las implicaciones jurídicas del ejercicio de jurisdicción.

Palabras clave
Piratería marítima; Operación Atalanta; Union Europa; Somalia; Seguridad marítima

Abstract
Drawing on an analysis of the international legal framework on piracy—particularly UNCLOS and the SUA Convention—this study examines the limits of universal jurisdiction, the difficulties of criminal prosecution, and the challenges arising from operations in the international and territorial waters of failed states such as Somalia. The EU has developed a regional response based on collective security, operational cooperation and the progressive expansion of competences within the framework of the Common Foreign and Security Policy, without going so far as to establish harmonised European criminal law on piracy. It also analyses the evolution of piracy in Somalia, the involvement of international actors (NATO, the UN, multinational missions), the role of agreements with third states, and the legal implications of the exercise of jurisdiction.

Keywords
Maritime piracy; Operation Atalanta; European Union; Somalia; Maritime security

* Este artículo se ha desarrollado en el marco del Proyecto "El mar como espacio de seguridad y desafío geopolítico: de la Antigüedad al siglo XXI", presentado para su financiación a la convocatoria de ayudas para la financiación de actividades de investigación del Centro Universitario de la Guardia Civil, en 2026.

Sumario: 1. Recorrido histórico por la cooperación internacional contra la piratería; 2. El concepto de piratería, robo a mano armada y terrorismo marítimo. Un delito contra todos; 3. Problemas en la aplicación de la jurisdicción universal; 4. La regionalización de la jurisdicción universal sobre piratería; 5. Las Estrategias de Seguridad Marítima de la Unión Europea; 6. Operación Atalanta. Mandato operativo en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común; 7. Las dificultades para el enjuiciamiento. El caso del secuestro del *Alakrana*. Apéndice bibliográfico. Referencias normativas.

1. Recorrido histórico por la cooperación internacional contra la piratería

La piratería es, históricamente, uno de los delitos con más impacto sobre el ámbito internacional debido a que por su naturaleza intrínseca afecta al tránsito marítimo, impactando principalmente sobre la actividad comercial, un espacio de la actividad humana que se caracteriza por la intervención de al menos dos colectivos diferenciados —comprador y vendedor—y que, en su vertiente mercantil marítima, pronto adquirió tintes internacionales al ser frecuente que unos y otros pertenecieran a comunidades políticas diferentes.

Esta estrecha vinculación con lo internacional ha provocado que, desde la Antigüedad, los Estados contemplaran la lucha contra la piratería como un fenómeno que requería cooperación y coordinación interestatal, dadas las particulares características de esta forma delincuencial concreta. Un ejemplo temprano fue el acuerdo del 675-674 entre el imperio asirio y la ciudad de Tiro, que incluía cláusulas que garantizaban el libre acceso a los puertos y la prohibición de cometer injusticias sobre los marinos o dañar los barcos, estableciendo así la necesidad de colaborar para garantizar la seguridad y, por tanto, limitar las actividades piráticas[1].

La percepción de esta necesidad fue tan clara que el entendimiento en la lucha contra los piratas se produjo incluso entre rivales estratégicos, como fueron Cartago y Roma. Así, en el acuerdo firmado entre ambas potencias en el año 506 a. C., las medidas para contener la delincuencia naval en aguas del Tirreno era uno de los aspectos más destacados del texto legal[2], y volvió a ser clave en el tratado que ambas suscribieron en el año 386 a. C., ambos previos a la eclosión bélica de las tensiones entre púnicos y romanos[3].

De igual forma que ocurrió en el Mediterráneo occidental, durante la Penteconteia —esto es, los aproximadamente cincuenta años comprendidos entre las grandes victorias frente a los persas y el estallido de la Guerra del Peloponeso que constituyen el punto de máximo esplendor de la Grecia Clásica[4]— Atenas recurrió a la cooperación con otras polis y entidades políticas para combatir la piratería, siendo este uno de los objetivos

[1] Ferrer Albelda, E., "La piratería en los tratados entre Cartago y Roma", VV.AA., *Piratería y seguridad marítima en el mundo antiguo*, Sevilla, 2013, p. 103.

[2] Al respecto, ver Giuffrida Ientile, M., *La pirateria tirrenica. Momenti e fortuna,* Roma, 1983.

[3] La vinculación de ambos textos diplomáticos con la piratería es analizada en Ferrer Albelda, "La piratería en los tratados entre Cartago y Roma", pp. 95-126.

[4] Martínez Peñas, L., *Sic transit gloria mundi*, Valladolid, 2017, p. 19.

centrales —aunque no expresamente reconocidos— de la construcción en el año 478 a. C. de la Liga Ática-Délica[5].

Incluso la República romana tardía, prácticamente en el apogeo de su poder, recurrió a fórmulas de cooperación internacional para afrontar el problema de los piratas. En el año 100 a. C., Roma declaró a los piratas enemigos no solo de la República, sino también de sus aliados[6]. Así, cuando Pompeyo lanzó su gran campaña contra los piratas cilicios, en su flota se encontraban navíos de múltiples aliados de Roma en el Mediterráneo oriental, como las embarcaciones aportadas por la isla de Rodas o las de diversas entidades del Egeo griego.

En el Medievo la cooperación internacional contra la piratería fue aumentando en importancia y complejidad jurídica e institucional, siendo una de las motivaciones más importantes tras la creación de la Liga Hanseática en los mares del norte de Europa, preocupación esta que se manifestó en las leyes de Wisby, al abordar, entre otros extremos, la responsabilidad del capitán mercante con respecto de la carga y su valor, en el caso de ataque pirático sobre su embarcación.

Por su parte, en la Edad Moderna se inició una tendencia que se mantendría hasta finales del siglo XVIII: la principal forma de colaboración internacional no era directa, sino a través de acuerdos más amplios -en muchos casos, de limitación de esferas de influencia-, que eliminaban los espacios jurídicos y geográficos en los que la piratería prosperaba. Un caso muy significativo al respecto fueron los acuerdos, en ocasiones tácitos, que suscribieron venecianos, Habsburgo y otomanos para mantener bajo control a los piratas uscoques en el mar Adriático.

De igual manera, el Tratado de Utrecht, y en mayor medida del Tratado de Sevilla de 1729, contribuyeron a acotar el campo de actuación de la piratería caribeña, al establecer delimitaciones entre las esferas de influencia británica y española, así como al reforzamiento de los vínculos comerciales entre ambas potencias, que convertía el proteger a la contraparte de los ataques piráticos en un interés económico propio. Esta colaboración se vio reforzada por el Tratado de 1739, que autorizaba a la inspección de los barcos que resultaran sospechosos de actividades delincuenciales, cláusula que acabaría conduciendo a la Guerra de la Oreja de Jenkins o Guerra del Asiento[7].

En los mares orientales, otra muestra de cooperación internacional contra la piratería la constituye el Tratado Anglo-Holandés de 1824, en el que, además de acordar una serie de delimitaciones entre las mutuas zonas de interés en Asia, estableció el compromiso de ambas naciones a colaborar en la lucha contra los piratas que infestaban aquella aguas, con los británicos operando desde el puerto de Singapur y los neerlandeses desde Batavia[8], la actual Yakarta[9]. No fue este el único acuerdo británico en la zona que

[5] Ferrer Albelda, "La piratería en los tratados entre Cartago y Roma", p. 98.

[6] Fernández Vizcaíno, B., "La piratería en la Roma republicana: la *lex Gabinia de Piratis Persequendis*", *Revista Internacional de Derecho romano*, 2015.

[7] Al respecto, ver Otero, E., *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, 2004.

[8] Wright, H. R. C., "The Anglo-Dutch Dispute in the East, 1814-1824", *The Economic History Review*, nº 3 (1950), pp. 229-239.

[9] Los británicos se habían asentado en Singapur merced a un acuerdo de 1819 firmado con las autoridades locales, dentro de su política general de contención de la influencia neerlandesa en la región

tuvo implicaciones en la lucha contra la piratería, también la colaboración entre las fuerzas de Su Majestad británica y el rajá de Sarawack, ubicado en la costa de Borneo, fue intensa, algo comprensible si se tiene en cuenta que dicho rajá era el otrora aventurero británico —y cazador de piratas— James Brooke[10].

De igual forma, los británicos establecieron acuerdos de colaboración contra la piratería con los poderes locales del mar Arábigo y el golfo Pérsico, dando lugar a los llamados Estados de la Tregua, sobre la base jurídica del Tratado General Marítimo de 1820 y de la Tregua Marítima Perpetua de 1853. El primero de los acuerdos mencionados fue firmado con los Estados que hoy en día conforman Emiratos Árabes Unidos, y prohibía tanto la piratería como el tráfico de esclavos en aguas del golfo Pérsico[11], y su vigencia se vio renovada y reforzara por el acuerdo de 1853.

El Mediterráneo decimonónico no fue ajeno a las acciones internacionales conjuntas contra la piratería y el corso. Quizá las más notables fueron las Guerras de Berbería, en las que los Estados Unidos contaron con cooperación sueca y del Reino de Sicilia para hacer frente a la amenaza que proyectaban los piratas argelinos y tripolitanos sobre las aguas del *mare nostrum*. Ante la amenaza que en 1816 representaban los argelinos, en cuyas incursiones piráticas se capturaba a gran número de cristianos para ser vendidos como esclavos en los mercados norteafricanos, una nueva coalición internacional, formada por británicos y neerlandeses, bombardeó el puerto argelino. Pese al éxito táctico obtenido —que redundó en la liberación de casi 3.000 prisioneros—, la acción no supuso un gran cambio en las políticas de los piratas berberiscos, que siguieron constituyendo una amenaza notable, hasta el punto de que las medidas a adoptar para lograr el final definitivo de sus actividades predatorias fue uno de los temas que se debatieron en 1818 en el congreso que las grandes potencias celebraron en Aix le Chapelle, si bien sin lograr acuerdos de relevancia al respecto[12].

Tras la Guerra de Crimea, cuya conclusión se negoció en París en 1856, también se trató en paralelo un acuerdo entre las grandes potencias que regulara diversas cuestiones vinculadas con el ámbito marítimo. Fruto de ello fue la Declaración de París, que, tras milenios de aceptación como una práctica bélica más, prohibía por completo la guerra de corso[13]. Con ello, la comunidad internacional eliminaba uno de los refugios jurídicos en los que tradicionalmente se habían movido los piratas, el espacio en el que la distinción entre pirata y corsario era difuso.

Este somero recorrido histórico pone de manifiesto que la lucha contra la piratería ha sido objeto de cooperación internacional desde la aparición del comercio marítimo. La Operación Atalanta, objeto central del presente artículo, cuya complejidad y alcance constituyen un hito en la colaboración internacional en la lucha contra la piratería,

(Marks, H. J., "Anglo-Netherlands Rivalry in the East to the End of 1819", VV. AA., *The First Contest for Singapore 1819-1824*, Brill, 1957, p. 37).

[10] Respecto de esta colaboración puede verse Madjid, M. D., “James Brooke And His Attempts To Instill British Power In Sarawak In The 19th Century”, *Ikhtisar Jurnal Pengetahuan Islam,* nº 3 (2023), pp.104-115.

[11] Sobre esta cuestión, ver Al-Qasimi, S. B. M., *The myth of Arab piracy in the Gulf*, Londres, 1983.

[12] Bridge, R., "Allied Diplomacy in Peacetime: The Failure of the Congress 'System,' 1815-23", Sked, A. (ed.), *Europe's Balance of Power, 1815-1848*, Londres, 1979, pp 34–53.

[13] Se establecía una única excepción a esta prohibición: el derecho de represalia, es decir, el derecho a utilizar el corso contra una potencia no firmante que, a su vez, lo hubiera utilizado previamente contra el actor firmante.

constituye así uno de los episodios más destacados de una tradición securitaria, jurídica y diplomática que supera los 2.500 años de antigüedad.

Los delitos de piratería en el siglo XXI no alcanzan el volumen numérico de otros ilícitos, como el tráfico de drogas, la trata de personas o el terrorismo[14]. Ahora bien, que no sea tan frecuente no implica que su comisión carezca de relevancia si tenemos en cuenta parámetros como que en este mundo globalizado en torno al 80 o 90% de los intercambios comerciales se realizan por vía marítima. En este contexto, cualquier alteración de la libertad de navegación tiene importantes consecuencias económicas y de suministro, especialmente si se produce en las rutas comerciales en las que existen pasos estrechos —como el Canal de Panamá, el Canal de Suez o el Estrecho de Magallanes, entre otros—, vitales dado que reducen las distancias y los días navegación. Un ejemplo paradigmático de esto lo constituye el canal de Suez, por donde transita la mayor parte del comercio marítimo procedente de Asia con destino a Europa, totalizando hasta un 13.5% del comercio mundial, siendo especialmente relevante para el flujo comercial de hidrocarburos[15].

La obligación de transitar estos pasos facilita la comisión de ataques de la mano de piratas, por lo general bien pertrechados gracias a otro ilícito, el comercio ilegal de armas, ataques estos que generan lucrativas ganancias para los piratas modernos. La incapacidad de algunos Estados ribereños para mantener el orden en sus aguas territoriales o la desaparición del delito de piratería en un buen número de códigos penales occidentales también ha favorecido la comisión de este tipo de actos delincuenciales[16].

2. El concepto de piratería, robo a mano armada y terrorismo marítimo. Un delito contra todos

La piratería es un delito regulado a nivel internacional por la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958[17], y por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, CONVEMAR), de 1982, con una redacción casi idéntica[18]:

> "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:

[14] Las cifras de los delitos de piratería se publican mensualmente en la página de la Organización Marítima Internacional. https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/piracy-reports-default.aspx (consultado el 29 de enero de 2026)

[15] Prada Pardal, J. C., "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental". *Documento Marco IEEE 03*/2023, pp. 4-5.

[16] Treviño Ruiz, J. M., "La seguridad marítima y la piratería", *ARI* 51/2010, p. 3.

[17] La Convención de Ginebra, a su vez bebió del Proyecto de Convención sobre la Piratería de Harvard que establecía tres elementos para su comisión: debía existir violencia o pillaje, sus fines debían ser privados y el ataque debía provenir de otro buque o aeronave. Artículo 3. *Harvard Draft Convention on Piracy*, 1932. Ibáñez Gómez, F. "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*", Revista CIDOB d'afers internacionals,* n.º 99, (septiembre 2012), p. 160.

[18] Artículos 15 y 101 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar y la CONVEMAR. respectivamente. Cabe recordar que, dado que España es firmante de ambos documentos, estos forman parte del ordenamiento legal español.

> i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
>
> ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
>
> b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
>
> c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente".

El artículo 102 CONVEMAR además extendió el delito a los mismos actos perpetrados por buques de guerra, de Estado o aeronaves de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado de ellas[19].

Tan solo habían pasado tres años desde la aprobación de la CONVEMAR cuando, en septiembre de 1985, se produjo el secuestro del crucero italiano Achille Lauro por terroristas del Frente de Liberación de Palestina. El incidente evidenció que era necesario penalizar acciones terroristas realizadas por personas embarcadas en el mismo buque o contra plataformas fijas, ya que el secuestro de la nave italiana en el Mediterráneo no pudo ser considerado un acto de piratería debido a que la motivación de los secuestradores no era económica sino política y a que los secuestradores eran pasajeros del propio buque, por lo que jurídicamente se les otorgó la consideración de amotinados, en vez de la de piratas.

A la vista de lo acontecido en el Achille Lauro, la regulación de Naciones Unidas se completó con el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA). Su articulado estaba inspirado en el Convenio de Montreal de 1971, sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. De haber podido aplicarse esta normativa al ataque al Achille Lauro, el acto habría sido considerado terrorista[20]. Junto al Convenio SUA también se aprobó el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental de 1988[21].

[19] En la CONVEMAR, la Unión Europea participó como observadora en calidad de organización internacional interesada. Dado que ya existían competencias comunitarias afectadas por las materias debatidas en la Convención se planteó la necesidad de incluir una cláusula CEE que reservara esos ámbitos de aplicación a las reglas comunitarias. La política de pesca fue una de las primeras que se incluyó en los tratados de Roma debido a que la superficie de aquella incipiente Comunidad de seis países, igual que ocurre en la actualidad, es más mar que tierra. Sobrino Heredia, J. M., "El mar y la UE: la necesidad de una política marítima integrada", *Revista de Derecho Comunitario Europeo,* 61, septiembre-diciembre (2018), pp. 837-839. Otras perspectivas las ofrecen: Molina Schmid, T., "La Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Las actividades marítimas unidas por su nexo común: la mar", *Revista General de Marina*, vol. 261, julio 2011, pp. 43 –54. Zamora Roselló, Mª. R., "Política marítima comunitaria: La economía azul de la Unión Europea y la seguridad marítima", *Actualidad Jurídica Ambiental, 1 de abril de 2014*, pp. 1-20.

[20] Ibáñez Gómez, F. "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*", Revista CIDOB d'afers internacionals,* n.º 99, (septiembre 2012), p. 164.

[21] *Supression of Unlawful Acts*.

Un nuevo impulso a la regulación de ataques en el mar vino de los atentados terroristas cometidos en suelo estadounidense el 11 de septiembre de 2001[22], los más sangrientos de la Historia. Estos llevaron a la aprobación por Naciones Unidas de un Protocolo en el año 2005 ampliando las acciones consideradas criminales a bordo de un buque o aeronave[23]. Así, se tipificó como atentado contra la seguridad marítima, por ejemplo, el uso de un buque como plataforma de un arma o el mero transporte de armas, considerando algunos autores que esta ampliación excedía la finalidad de garantizar una navegación segura, pues el mero transporte de armas no podría considerarse una amenaza para la navegación[24].

Entre las diferencias fundamentales de la CONVEMAR con respecto del SUA está que el segundo tiene como finalidad proteger la seguridad de la navegación independientemente de la finalidad del sujeto perpetrador de acciones. Para este instrumento resulta indiferente si el autor tiene motivaciones, personales, políticas, religiosas, económicas, etc. Con que haya intencionalidad de cometer el delito es suficiente para incurrir en el tipo. Tampoco distingue si las conductas se realizan desde otro buque o desde la costa, siendo este un elemento diferenciador con la piratería marítima. Lo que penaliza SUA, en definitiva, es la captura de un buque contra la voluntad de su capitán o comandante si media para ello uso de violencia o intimidación —quedando excluido el engaño—, los actos violentos contra el pasaje o la tripulación, la destrucción o daños al buque o su carga o la colocación a bordo de un artefacto susceptible de causarlos, independientemente de si el daño se materializa o no, pues considera que es suficiente tener la voluntad de causarlo. Castiga también la mera amenaza de ejercer violencia contra las personas, el buque o su carga o de colocar explosivos[25]. Además, también aparecen incluidos en la panoplia de conductas punibles actos tales como los daños contra faros, boyas de señalización o cualquier otro servicio de navegación marítima y el pirateo informático que altere las señales de geoposicionamiento marítimo, todo en virtud de los riesgos de colisión que pueden producir este tipo de acciones y comportamientos.

Por tanto, el Derecho internacional regula el delito de piratería del siguiente modo:

- Que haya dos naves, la atacante —que puede ser privada, de guerra o de Estado— y la atacada —necesariamente privada—[26].

- Que el ataque se produzca en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

[22] Al respecto puede verse Martínez Peñas, L., "El terrorismo como *casus belli*: el desafío del 11-S al *ius ad bellum*", en *Memoria y Civilización*, 2025.

[23] En enero de 2000 *Al Qaeda* había intentado colisionar una embarcación cargada de explosivos contra el *USS The Sullivans* en Yemen mientras el barco se estaba reabasteciéndose, sin embargo, por exceso de peso la embarcación se hundió antes de alcanzar su objetivo. Ese mismo año consiguieron impactar otra contra el *USS Cole.*

[24] Jáudenes Piferrer, J., "El buque de guerra como instrumento del Estado ante el Derecho internacional". *Revista Española de Derecho Militar*. Núm. 122, julio-diciembre 2024, p. 25.

[25] Muchos años antes de estos hechos se produjo la mayor explosión hecha por el hombre antes de la bomba atómica con ocasión del choque de dos barcos cargados de explosivos en Halifax. Feal Vázquez, J., "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo", *Boletín de Información,* nº304, 2008, p. 14.

[26] Un buque de Estado es un buque no estrictamente de guerra que dispone de autorización estatal y signos identificativos claros para la investigación y represión de estos delitos. Es el caso, por ejemplo, de algunos buques de proyección que tiene la Guardia Civil, que, aunque no son buques de guerra sí tendrían la consideración de buques de Estado, o los buques de aduanas si están autorizados.

- Que el propósito del ataque sea personal.

- Se considera, también, acto pirático la incitación a la comisión de un ataque con las características anteriores.

De lo anterior se extrae que los ataques realizados en zonas de soberanía estatal, es decir, aguas interiores y mar territorial —12 millas desde la costa, no constituyen piratería sino robos a mano armada—[27], delito que se comete más frecuentemente que el de piratería. Por su parte, la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI) lo establece así en su Resolución A.1025 (26) de 2009. Eso sí, ambos casos, piratería y robo a mano armada, requieren que la acción tenga propósito personal, pues si la finalidad fuera la desestabilización de un gobierno, la iniciación de un conflicto, sembrar el terror para someter a las autoridades a un chantaje, o cualquier tipo de finalidad de carácter religioso, étnico o político, se trataría de terrorismo marítimo.

Respecto a la persecución de la piratería tanto la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, como la CONVEMAR y la OMI son muy restringidas, en la medida en que los Estados solo pueden perseguir a los piratas en aguas internacionales y siempre que el delito exista en la legislación del país captor. En las 188 millas que comprenden la Zona Económica Exclusiva, más allá de las 12 de soberanía estatal y sobre las que el Estado ribereño tiene derecho y jurisdicción limitada a la exploración, conservación y ordenación de recursos naturales, buena parte de la doctrina interpreta que los ataques también constituyen piratería, así como en la Zona Contigua —12 millas desde el mar territorial—, pues lo relevante es la tipificación del acto y no el lugar de comisión[28]. En este sentido, la propia CONVEMAR indica que un barco pirata no podrá ser perseguido en las aguas territoriales de un Estado, salvo que este último lo autorice o el Estado del pabellón del buque perseguido lo consienta —según el artículo 92 de la CONVEMAR, el Estado del pabellón de un barco es el único que tienes soberanía exclusiva sobre el mismo, en base al principio de libertad de navegación—.

El medio a través del que los Estados luchan contra la piratería son los buques de guerra, aunque la persecución se extiende a otros buques de Estado incluso a los buques particulares, aunque estos solo podrían apresar a piratas al rechazar un ataque, es decir, *in fraganti,* no pudiendo realizar labores de búsqueda y persecución[29]. Respecto a la jurisdicción, la CONVEMAR establece que los piratas solo pueden ser juzgados por los tribunales del Estado que los capture[30].

3. Problemas en la aplicación de la jurisdicción universal

[27] El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobó en 2008 la Resolución 1816, en la que se distingue entre ambos delitos. Binomio que también tiene lugar en la Resolución A1025 de la Organización Marítima Internacional de 2009: *Código de prácticas para la investigación de delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos*.

[28] Ibáñez Gómez, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*"*, p. 162. En este mismo sentido se pronuncia Marín Castán, F., "La piratería como crimen internacional", *Cuadernos de estrategia,* nº 160, 2013, p. 123.

[29] Jáudenes Piferrer, "El buque de guerra como instrumento del Estado ante el Derecho internacional", pp. 15-16.

[30] Ibáñez Gómez, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*"*, p. 164.

Tradicionalmente, el delito de piratería se ha considerado un ataque al derecho de gentes abriéndose la vía de la justicia universal[31]. En ese sentido, el artículo 100 de la CONVEMAR establece que los Estados cooperarán en la medida de lo posible en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. El artículo 105 señala que en esos mismos lugares cualquier Estado puede apresar un buque o aeronave pirata o uno capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas.

El derecho a actuar contra un acto pirático no está circunscrito a ninguna nacionalidad, en virtud del principio de jurisdicción universal. Sin embargo, serán los tribunales del Estado que realiza el apresamiento los que tendrán jurisdicción sobre las penas y medidas a adoptarse[32]. El mandato es claro, sin embargo la práctica es dificultosa por falta de homogeneidad en las leyes internas de los Estados en cuanto a la persecución y punición del delito. Por ejemplo, el Código Penal Español de 1995 no recogía expresamente el delito de piratería en su articulado[33], ausencia que no se subsanó hasta su reforma del año 2010. La regulación que hizo entonces la legislación española se ajustó a las normas internacionales de la época, muchas de ellas recién aprobadas, considerando dicho delito independientemente del lugar de comisión y omitiendo el requisito de motivación personal, en la misma línea que el SUA:

> "El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años" (Art. 616 *ter*).

> *Quáter* 1. El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años.
> 2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión.
> 3. En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos."

Otro problema al que se enfrentaba la aplicación de la justicia universal enunciada en la CONVEMAR era que, en una mayoría de ocasiones, el asalto no se producía en alta mar o en territorio sin jurisdicción estatal. A este respecto, la Resolución 1816 del Consejo de Naciones Unidas, de 2 de junio de 2008 solventó la cuestión al extender el

[31] En una fecha tan temprana como el primer siglo, en torno al año 100 Cicerón ya consideró al pirata enemigo de Roma y sus aliados. Respecto del proceso de construcción del vínculo entre jurisdicción universal y defensa de los derechos humanos, ver Cortés Moreno, G., "La evolución hacia la plena jurisdiccionalidad como eficaz garantía de los derechos humanos en los planos internacional y doméstico", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 22, 2023, pp. 507-528.

[32] Se trata de un derecho limitado en la práctica a los buques y aeronaves militares o identificables como tales que operan al servició de un Gobierno, así como aquellos que presencien la comisión del delito *in fraganti.*

[33] Sobre la evolución histórica del Derecho penal, puede verse Masferrer, A., "La historiografía penal española del siglo XX: una aproximación a sus principales líneas temáticas y metodológicas", *Rudimentos legales: revista de historia del derecho*, Nº 5, 2003, pp. 29-126.

derecho de persecución y apresamiento, excepcionalmente, a las aguas territoriales de un Estado, siempre que este último otorgara su consentimiento[34].

4. La regionalización de la jurisdicción universal sobre piratería

En el ámbito de la Unión Europea existe una Política marítima integrada bajo cuyo paraguas se agrupan las medidas comunitarias tendentes a reforzar la llamada economía azul, es decir, todas las actividades económicas relacionadas con el mar. Como es sabido, para el mejor funcionamiento de estas se requiere un entorno seguro, motivo por el que se reconocen facultades de prevención y represión de actividades ilícitas en el mar. Sin embargo, estas competencias se enfrentan a una importante dificultad, ya que la Política Exterior y de Seguridad no forma parte del ámbito comunitario, sino de un ámbito de cooperación entre Estados que ha permitido que alguno, como Dinamarca, quedara excluido de la política de defensa y que la toma de decisiones requiera unanimidad, con las dificultades que ello implica en una organización formada por veintisiete países[35].

Una excepción a la unanimidad se establece en el artículo 83.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión, que permite que los casos considerados de especial gravedad —los llamados "eurodelitos"— puedan regularse conforme al procedimiento legislativo ordinario, que no exige la mencionada unanimidad[36].

La piratería y robo a mano armada que llevaron a la puesta en marcha de una operación naval europea en el Índico encajarían en el marco de delincuencia organizada. Sin embargo, la Unión Europea no ha adoptado directiva alguna que defina y sancione ese fenómeno delincuencial, aunque sí ha aprobado legislación sobre manifestaciones concretas del mismo, es decir, actividades específicas que suelen ser cometidas por organizaciones criminales. Son numerosas las ocasiones en las que se ha hecho uso de esta previsión. En materia de terrorismo, por ejemplo, puede destacarse la Directiva 2017/541, que armoniza la definición de terrorismo y establece penas mínimas para conductas terroristas como la financiación o el adiestramiento. Otro ejemplo es la Directiva 2011/36 sobre trata de seres humanos que también define delitos y establece sanciones y medidas de apoyo para las víctimas. Mucho más reciente, la Directiva

[34] En 2008, varios casos de piratería afectaron a barcos europeos -*Ponant* y *Playa de Bakio*- lo que llevó a que Francia y Estados Unidos, conjuntamente, elevaran la petición al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. La Resolución 1814 (2008) relativa a la situación de Somalia se exhortó a los Estados y organizaciones regionales a tomar medidas para proteger los buque que transporten ayuda humanitaria.

[35] Artículo 24.1 del Tratado de Unión Europea. […] La política exterior y de seguridad común se regirá por reglas y procedimientos específicos. La definirán y aplicarán el Consejo Europeo y el Consejo, que deberán pronunciarse por unanimidad salvo cuando los Tratados dispongan otra cosa. Queda excluida la adopción de actos legislativos […] DOCE C 83/2010 de 30 de marzo de 2010, p. 30.

[36] El artículo 83.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión menciona delitos como el terrorismo, la trata de seres humanos y la explotación sexual de mujeres y niños, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico ilícito de armas, el blanqueo de capitales, la corrupción, la falsificación de medios de pago, la delincuencia informática y la delincuencia organizada. La piratería que llevó a la puesta en marcha de la Operación Atalanta puede incluirse dentro de la última categoría de delincuencia organizada. DOCE C 83/47 de 30 de marzo de 2010, p. 80. Se utiliza el término eurodelitos para aludir a las anteriores categorías. Klip, A. *European criminal law. An integrative approach*. Louvain-la-Neuve: Intersentia, 2021. Hace un par de años, una Resolución del Parlamento Europeo ha propuesto incluir dentro de esa categoría la incitación al odio y los delitos de odio. Resolución del Parlamento Europeo del 18 de enero de 2024 (2023/2068(INI)). DOCE C/2024/5733, pp. 1-6. Sobre la evolución política de esta institución puede verse Pacheco Barrio, M. A., "La transformación del arco parlamentario europeo surgido de los comicios electorales (1979-2024)", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 26, 2025, pp. 377-432.

2024/1225 que tipifica las sanciones a establecer cuando se produzca vulneración de medidas restrictivas de la Unión Europea.

De esta manera, en materia de crimen organizado, la Unión Europea ha aprobado instrumentos —como acciones o decisiones— que no constituyen legislación europea y que, por tanto, no permiten armonizar el Derecho penal de los Estados miembro. Esto explica que la Unión haya puesto en marcha una operación militar aun cuando no existe un delito europeo de piratería ni tampoco se enmarca algunas de sus manifestaciones dentro del tipo más amplio de delincuencia organizada.

Para entender la, en principio contraituitiva, idea de que la piratería no es subsumible dentro del crimen organizado, hay que señalar que el primer instrumento sobre delincuencia organizada a nivel europeo fue la Acción Común 98/733/JAI de 21 de diciembre de 1998 relativa a la tipificación penal de la participación en una organización delictiva dentro de los Estados miembros de la UE. En ella se aludía a la necesidad de dar un enfoque común al problema de la participación en organizaciones delictivas, definiéndolas del siguiente modo:

> "una asociación estructurada de más de dos personas, establecida durante cierto período de tiempo, y que actúa de manera concertada con el fin de cometer delitos sancionables con una pena privativa de libertad o una media de seguridad privativa de libertad de un máximo de al menos cuatro años como mínimo […] con independencia de que esos delitos constituyan un fin en sí mismos o un medio de obtener beneficios patrimoniales […]".

Sobre la jurisdicción aplicable a este delito, el artículo 4 de la acción se establecía:

> "que los Estados miembros garantizarán que los comportamientos mencionados que se hayan producido en su territorio queden sometidos a la acción de la justicia sea cual fuere el territorio de los Estados miembros en el que la organización tenga su base o ejerza sus actividades delictivas […]"

A la vista de ello, se evidencia que la Acción europea solo se ocupaba de la delincuencia organizada cuyas actuaciones tienen lugar en el territorio de los Estados miembro, algo que excluye automáticamente a la piratería, dado que, en su formulación jurídica actual, esta solo puede cometerse en aguas internacionales.

El 15 de noviembre de 2000, Naciones Unidas aprobó la Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional conocida como Convención de Palermo, firmada por ciento veinticuatro países, en el que se establece que:

> "Por grupo delictivo organizado se entenderá un equipo estructurado de tres o más personas, que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o tipificados con arreglo a la Convención, con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro de orden material".

El Convenio no crea delitos internacionales, sino que obliga a los Estados firmantes a tipificar en su derecho interno ciertos comportamientos como era la participación en

grupos delictivos organizados, por lo que, en sentido estricto, tampoco creaba una jurisdicción penal supranacional[37]. Sin embargo, sí obliga- en su artículo 15, a que:

> "Cada Estado Parte adoptará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos cuando se cometa en su territorio o cuando se cometa a bordo de un buque que enarbole su pabellón o de una aeronave registrada conforme a sus leyes, también cuando se cometa contra uno de sus nacionales, sea cometido por uno de sus nacionales o por una persona apátrida que tenga residencia habitual en su territorio".

En 2008, en el marco estrictamente europeo, vio la luz la Decisión Marco 2008/841/JAI del Consejo de 24 de octubre, relativa a la lucha contra la delincuencia organizada, que deroga la Acción Común de 1998 y se convierte en el marco de referencia para todos los Estados de la UE en la lucha contra la delincuencia organizada transfronteriza. Una definición que sigue poniendo el foco en que la pena superior a cuatro años[38]. A través de ella, se buscaba la armonización de las legislaciones de los diversos Estados miembros, para que todos compartieran el mismo marco jurídico y, de nuevo, se ocupa fundamentalmente del crimen organizado con base en algún Estado miembro, pero también alude al ejercicio de una jurisdicción penal extraterritorial si el Derecho interno del Estado miembro lo permite.

Así, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el delito contemplado en la letra a), sea punible con una pena máxima de reclusión de "al menos entre dos y cinco años" y para garantizar que las personas jurídicas también puedan ser consideradas responsables -artículo 3-. En el artículo 8, por su parte, establece que esas conductas han perseguirse de oficio siempre que los hechos se cometan en su territorio[39].

La estrategia de la UE en el ámbito de la lucha contra el crimen organizado ha obligado a los Estados a ampliar su cooperación a cuestiones íntimamente ligadas a sus competencias exclusivas y soberanas, como es el ámbito de la defensa, pues la delincuencia organizada ha evolucionado de las estructuras clásicas de crimen organizado de carácter vertical y territorial centradas en actividades delictivas que controlaban mediante el uso de la amenaza de la violencia, a un modelo de operadores económicos globales y descentralizados, a lo que cabe añadir los vínculos crecientes e incluso la confusión que existe entre delincuencia organizada y grupos terroristas[40]. Tradicionalmente, eran los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado los que perseguían

[37] En su artículo 4 establecía que nada de los dispuesto en la Convención facultará a un Estado Parte para ejercer, en el territorio de otro Estado, jurisdicción o funciones que el derecho interno de ese Estado reserve exclusivamente a sus autoridades.

[38] Jiménez, C., "La lucha de la UE contra el actual crimen organizado: un reto esencial… pero difícil", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals,* n.111, pp. 40-41.

[39] a) la conducta de toda persona que, de manera intencionada y a sabiendas de la finalidad y actividad general de la organización delictiva o de su intención de cometer los delitos en cuestión, participe activamente en las actividades ilícitas de la organización, incluida la facilitación de información o de medios materiales, reclutando a nuevos participantes, así como en toda forma de financiación de sus actividades a sabiendas de que su participación contribuirá al logro de la finalidad delictiva de esta organización; b) la conducta de toda persona que consista en un acuerdo con una o más personas para proceder a una actividad que, de ser llevada a cabo, suponga la comisión de delitos conside rados en el artículo 1, aún cuando esa persona no participe en la ejecución de la actividad. Artículo 2 de la Decisión. DOUE, L 300/42,

[40] Jiménez, C., "La lucha de la UE contra el actual crimen organizado: un reto esencial… pero difícil", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals,* n.111, pp. 36-37.

los delitos relacionados con el crimen organizado, pero las nuevas formas de ejecución de este ilícito en un mundo global hacen que, en determinadas ocasiones, la actuación única de las fuerzas policiales sea insuficiente teniendo que apoyarse en Fuerzas Armadas o ampararse en formas de cooperación multinacionales[41]. Se habla entonces de una manifestación externa del crimen organizado en el que las acciones delictivas se cometen en diferentes países teniendo repercusiones en el territorio o sociedad de otro, que recurre a sus Fuerzas Armadas[42].

En relación con la piratería, la falta de regulación o mención europea puede deberse a su consideración como delito de Derecho internacional y no como un fenómeno específicamente europeo. Sin embargo, tampoco el terrorismo o la trata son fenómenos específicamente europeos y, en cambio, sí existen directivas específicas que los abordan[43]. En lo que sí se diferencian los dos anteriores con la piratería es en que se nombran de forma explícita en el artículo 83 del Tratado de Funcionamiento de la Unión.

Por otra parte, la piratería tiene una tradición jurídica consuetudinaria. Históricamente se ha concebido como un delito contra el Derecho de gentes porque perjudica a todos y sobre el que existe jurisdicción universal, pero lo mismo podría decirse de la trata de seres humanos, que se considera que ofende al Derecho de gentes debido a que denigra la dignidad humana.

A la vista de todo lo anterior, puede inferirse que la Unión Europea ha optado por un modelo de gestión de la piratería basado en la seguridad colectiva y la cooperación operativa, pero no en la construcción de un Derecho penal europeo. Al respecto puede recordarse el principio de subsidiariedad —artículo 5.3 del Tratado de la Unión Europea—, que establece que en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva —como es el caso de la legislación penal— la Unión intervendrá únicamente en la medida en que los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, pero sí puedan lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a nivel de la Unión. En este sentido ha de tenerse presente que el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas actúa a un nivel superior, con un principio de subsidiariedad a escala global, por lo que emite resoluciones vinculantes que habilitan para el uso de la fuerza.

[41] Vivas Prada, J. M. "Organizaciones Internacionales de Seguridad y empleo de capacidades y medios militares frente al crimen organizado", Magaz Álvarez, R., *Crimen organizado transnacional y seguridad.* IUGGM, Madrid, 2011, p. 163.

[42] Vivas Prada, "Organizaciones Internacionales de Seguridad y empleo de capacidades y medios militares frente al crimen organizado", p. 164.

[43] En materia de trata la Directiva 2011/36/UE del Parlamento europeo y del Consejo de 5 abril de 2011 relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/629/JAI del Consejo. Directiva (UE) 2024/1712 por la que se modifica la anterior. En relación con el terrorismo Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2017 relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo. Sobre como abordó la Unión Europea la lucha contra el terrorismo islamista en las dos primeras décadas del siglo, ver Talavera Figueroa, L., "La Unión Europea frente al terrorismo yihadista (2001-2017)", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 22, 2023, pp. 223-250; y Talavera Figueroa, L., "Operaciones yihadistas en la Unión Europea (2000-2017)", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales*, nº 6, 2023, pp. 37-80.

De hecho, la Operación Atalanta se apoya explícitamente en resoluciones del Consejo de Seguridad ejecutando a nivel regional un mandato definido a nivel global[44].

Así pues, la respuesta a la piratería se articula en distintos niveles —global, regional y estatal— conforme a una lógica de subsidiariedad funcional y de reparto de responsabilidades.

La Acción Común 2008/749/ PESC del Consejo, que establece la coordinación militar de la Unión Europea (EU NAVCO), fue la que puso en marcha la Operación Atalanta. En ella, al respecto del ejercicio de la jurisdicción, igual que la CONVEMAR, atribuye competencias para juzgar al Estado del pabellón del buque que haya realizado la captura, sea de un Estado miembro de la Unión Europea o un tercer Estado que previo acuerdo con la Unión, participe en la operación. Pero añade que, en caso de que el Estado del buque que realiza el apresamiento no quiera ejercer su jurisdicción, podrá ejercerla otro Estado miembro o un tercero, siempre que se hayan pactado, previamente, las condiciones de entrega conforme al Derecho internacional, en especial en materia de Derechos humanos[45], intentando con ello que el delito no quede impune. De este modo, la Unión Europea suscribió acuerdos, mediante canje de notas con Kenia y la República de Seychelles[46], aunque la aplicación del primero se suspendió pronto tras alegar el país africano falta de apoyo financiero y que la implementación del acuerdo supondría una presión excesiva sobre su sistema judicial y penitenciario.

Los acuerdos firmados por la Unión Europea evidenciaron que el ejercicio de la jurisdicción respecto a la piratería es complejo, por lo que la Resolución 1816/(2008) del Consejo de Seguridad exhortó a la comunidad internacional a la cooperación, instando a los países a cooperar con el Gobierno Federal de Transición de Somalia para que este les permitiera combatirla incluso en sus aguas territoriales —donde la tipificación precisa sería robo a mano armada—[47]. La Resolución 1846/2008, el Consejo de Seguridad instó a los Estados parte del Convenio SUA a cumplir plenamente las obligaciones derivadas del acuerdo con el territorio somalí. Una nueva Resolución, la 1851/2008 dio lugar, el 14 de enero de 2009, a la puesta en marcha del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia para facilitar el debate y la coordinación entre países[48]. También, en enero de 2009, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, se

[44] Sobre el concepto de seguridad colectiva puede verse Martín Escobar, R., "El sistema de seguridad colectiva. La aplicación del artículo 51 de la Carta de la ONU: el derecho a la legítima defensa de los estados", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 23, 2021, pp. 191-206.

[45] Marín Castán, F., "El tratamiento de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español", *Documento Marco 02/2011.* Instituto Español de Estudios Estratégicos, p. 14. Al respecto también puede verse Sozio, M., "¿Más allá de los derechos humanos? Los derechos fundamentales entre justicia, validez y eficacia", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 25, 2025, pp. 111-138; así como Pérez Salazar, Mª J., "La globalización y su impacto en los Derechos Humanos", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales*, nº 2, 2019, pp. 217-228.

[46] Decisión 2009/293 PESC del Consejo (DOUE L 79, de 25 de marzo de 2009) se aprueba el Canje de Notas entre el Gobierno de Kenia y la Unión Europea *sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la fuerza naval EUNAVFOR dirigida por la Unión Europea, así como de las propiedades incautadas en posesión de EUNAVFOR.*

[47] La cuestión del reconocimiento internacional de un gobierno no es tema baladí, tal y como señala Bertod Triana, H., "El principio de "una sola voz" (one voice) en las cortes inglesas: la cuestión del reconocimiento de gobiernos al hilo del asunto Maduro Board of the Central Bank of Venezuela v Guaidó Board of the Central Bank of Venezuela en la Corte Suprema del Reino Unido", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 19, 2022, pp. 507-528.

[48] Marín Castán, "El tratamiento de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español", p. 22.

elaboró el Código de Conducta de Djibouti sobre represión de la piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén[49].

Por su parte, los Estados de la región en torno a Somalia también fortalecieron sus fuerzas de seguridad, sistemas judiciales y penitenciarios, así como colaboraron con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM). En enero de 2010 se creó el Fondo Fiduciario Internacional de apoyo a las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia[50].

5. Las Estrategias de Seguridad Marítima de la Unión Europea

La seguridad marítima de un Estado rebasa los espacios delimitados por los conceptos de Zona Económica Exclusiva —188 millas— o mar territorial —12 millas— para extenderse a todas las líneas de comunicación marítima en las que ejerce su libertad de navegación, así como en los caladeros en los que se le permita la pesca gracias a acuerdos internacionales, convirtiéndose de este modo, la seguridad marítima, en un concepto global que incluye gran parte de los mares y océanos. La amplitud del espacio lleva a los países a recurrir a alianzas y tratados para garantizar la seguridad marítima. Es el caso, por ejemplo, de la OTAN que desde su creación dispuso de agrupaciones navales en el Atlántico y el Mediterráneo formadas por navíos de países miembros de la Alianza que operan como una unidad[51].

En el ámbito europeo fue la Directiva 2005/65/CE sobre mejora de la protección portuaria[52] o el establecimiento, en 2014, de una Estrategia de Seguridad Marítima —un documento estratégico sin carácter normativo— en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común que abarcaba distintos aspectos del ámbito marítimo como:

- La seguridad y la defensa, incluida la ciberseguridad
- Las infraestructuras críticas
- La protección del medio ambiente

[49] Inicialmente lo firmaron Yibuti, Etiopía, Kenia, Madagascar, Maldivas, Seychelles, Somalia, la República Unida de Tanzania y Yemen. Con posterioridad lo han firmado Arabia Saudí, Comoras, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Jordania, Mauricio, Mozambique, Omán, Sudáfrica y Sudán, 20 los países de los 21 que podían firmarlo. El documento puede consultarse en la página web de la OMI https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/content-and-evolution-of-the-djibouti-code-of-conduct.aspx (consultado el 5 de febrero de 2026).

[50] Marín Castán, "El tratamiento de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español", p. 22.

[51] En 2005 esas agrupaciones cambiaron de nombre y la *Standing NATO Marítime Group 2* que opera en el Mediterráneo se ha desplazado en ocasiones al Océano Índico para luchar contra la piratería en la región. En 2008 y 2009, por ejemplo, a petición de Naciones Unidas, esta fuerza se envió a Somalia para proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos -que tenían por destino a la población somalí- de los ataques de los piratas. Treviño, José María, "Operaciones navales de la OTAN en el Mediterráneo", *ARI,* 109/2011, pp. 2-3. Sobre la dificultad inherente a las operaciones en el contexto del siglo XXI, ver González Martín, V., "The contemporary operational commander: A modern faust´s dilemma", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales*, nº 8, 2025, pp. 39-103.

[52] DOUE» núm. 310, de 25 de noviembre de 2005, pp. 28 - 39

- La actividad pesquera
- El comercio y el transporte marítimo
- La energía
- El transporte
- El turismo

También se recogían medidas para enfrentar los actos ilícitos cometidos en el mar, como la inmigración ilegal, lo que puso en marcha una guardia costera europea destinada a vigilar las fronteras marítimas[53].

En 2021, por su parte, se incluyó el concepto de presencias marítimas coordinadas, una herramienta para impulsar el compromiso colectivo de la Unión Europea con la seguridad marítima en el golfo de Guinea y en el océano Índico noroccidental[54], estrategia que revisó en 2023 para profundizar en la colaboración mediante operaciones navales como Atalanta en Somalia e Irini en Libia[55]. En dicho documento se mencionaba la vinculación entre piratería y factores estructurales como la degradación medioambiental, cambio climático, inestabilidad económica y política y presión sobre los recursos marinos[56]. El resultado fue que, en febrero de 2024, se puso en marcha una nueva operación naval, Áspides, para salvaguardar la libertad de navegación en el mar Rojo y el Golfo.

Aunque la estrategia de seguridad alude a la delincuencia marítima, delitos que atentan a la libertad de navegación y ponen en peligro las rutas comerciales, entre ellas, la piratería o el robo con uso de armas en el mar, no define jurídicamente el concepto de piratería, sino que parte del marco clásico de la Convención de Naciones Unidas del Derecho del Mar, poniendo de manifiesto que la UE concibe la piratería como un problema de seguridad marítima internacional, pero no objeto de penalización europea armonizada.

6. Operación Atalanta. Mandato operativo en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común

[53] Reglamento (UE) 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas (DO L 251, 16.9.2016).

[54] Conclusiones del Consejo sobre la puesta en marcha del proyecto piloto relativo al concepto de Presencias Marítimas Coordinadas en el Golfo de Guinea de 25 de enero de 2021.

[55] La desintegración de Libia provocó intentos tráficos de personas, contra los que esperaba incidir Irini. Al respecto, ver Ben Fkih, Y., "La crisis de Libia: venta de esclavos e implicaciones para la Unión Europea", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales*, nº 1, 2018, pp. 91-122.

[56] La inestabilidad del país, como elemento estructural de la piratería se puso de manifiesto ya en 2009 de la mano de la Resolución 1872(2009) del Consejo de Seguridad, de 26 de mayo, que aludió a la falta de preparación de las Fuerzas Armadas somalíes para hacer cumplir las normas. La Unión Europea recogió el testigo en la Decisión 2010/96/PESC, de 15 de febrero, sobre una misión militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes.

Desde la caída del presidente Siad Barre en 1991, momento el cual el país se sumió en una espiral en apariencia interminable de conflictos civiles, Somalia carece de un gobierno central con autoridad efectiva sobre su territorio y padece un conflicto armado entre clanes y facciones en el que ningún bando ha logrado imponerse sobre los demás. A todo ello puede añadirse la aparición del terrorismo islámico, que ha llegado a controlar una parte sustancial del país[57].

Un pequeño rayo de esperanza se abrió paso en 2004 con la formación de un Gobierno Federal de Transición (GFT), que contó con el apoyo de Naciones Unidas y la Unión Africana y que consiguió mantener cierto control institucional y territorial frente a los grupos insurgentes[58], pero no fue suficiente para estabilizar el país a largo plazo. En 2005, la Organización Marítima Internacional, el organismo de Naciones Unidas responsable de la seguridad y de la protección del transporte, dio la voz de alarma sobre el elevado número de casos de piratería y robo a mano armada que se daban frente a las costas de Somalia, exhortando a los Estados y a las organizaciones internacionales a que actuaran en la prevención de ataques. Dos años más tarde, pidió al GFT que consintiera la persecución de los piratas que operaban en el océano Índico dentro de sus aguas territoriales[59].

En agosto de 2012 el GFT fue sustituido por el Gobierno Federal de Somalia que, junto a la Constitución provisional, sentó las bases de un Estado federal. Sin embargo, tampoco este nuevo ente ejecutivo fue capaz de consolidar un poder central frente a las autoridades regionales, dando lugar a lo que sin duda puede ser catalogado como un Estado fallido[60].

---

[57] Se considera que la actuación de los piratas somalíes ha servido para financiar al grupo terrorista Al Shabaab en numerosas ocasiones. Prada Pardal, J. C., "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental". *Documento Marco IEEE 03*/2023, p. 18.

[58] Jiménez Pernas, C., "Los Estados fracasados y el Derecho internacional: el caso de Somalia", *Revista Española de Derecho Internacional,* vol. LXII (2010), pp. 21-23. Así, en 1991, Somalilandia de predominio del clan Ishaak se independizó del resto del país o Puntlandia, en la que el clan dominante es *Darod* que en 1998 también se autoproclamó como Estado autónomo de Somalia. En 2006, la región de Galmudug también declaró su autonomía, existiendo toros movimientos independentistas en el sur del país. Prada Pardal, J. C., "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental" p. 7. Puede verse también. Doornbos, M. "¿Cuándo un Estado es un Estado? Explorando Puntlandia, Somalia", *Relaciones Internacionales*, núm. 18, octubre de 2011, pp. 157-177.

[59] Espaliú Berdud, C., "La operación atalanta de la Unión Europea en el marco de la lucha contra la piratería marítima", *Revista De Las Cortes Generales*, (79), 2010, p. 143.

[60] La expresión Estado fallido alude a un Estado que legalmente y ante la comunidad internacional es soberano de un territorio, pero que es incapaz de imponer el cumplimiento de normas básicas, garantizar la estabilidad, seguridad y uno servicios mínimos y elementales, así como imponer control en las regiones de su propio territorio. En ellos puede darse también una importante injerencia militar en la política, altos niveles de corrupción y una economía débil, en gran medida sumergida. Su incapacidad para cumplir las leyes y la ineficacia de su sistema judicial lleva a que se den altos índices de criminalidad. El Fondo para la Paz es una institución de investigación y educativa estadounidense que desde 2005 elabora un Índice de Estados fallidos en función de doce indicadores. De los diecinueve índices publicados -de 2006 hasta 2024- Somalia se ha situado en el primer puesto durante once años, en otros siete su posición era el segundo lugar y solo un año, 2006, se encontró en sexto puesto del raking. Los datos pueden consultarse en https://fragilestatesindex.org/global-data/ (visto el 9 de febrero de 2026). Un trabajo de Fernández Fadón, F. habla de "mares fallidos". "Piratería en Somalia: "mares fallidos" y consideraciones de la historia marítima", *Documento de Trabajo* nº 10/2009 Real Instituto Elcano, pp. 1-26.

En este contexto de ausencia de poder estatal, flotas extranjeras comenzaron a pescar de forma ilegal en las aguas del país y a emplearlas como cementerio de vertidos tóxicos radiactivos. Como fuerza para luchar contra esas prácticas, surgió la llamada Guardia Costera Voluntaria de Somalia, cuyos miembros, paradójicamente, se convirtieron en impulsores de la piratería. Con el paso del tiempo, las acciones delictivas por parte de somalíes se hicieron cada vez más frecuentes, actuando como polo de atracción para jóvenes del país que provenientes de zonas pobres que se unían a bandas organizadas formadas por excombatientes[61].

La evolución inicial del fenómeno delictivo fue tan espectacular que las cifras de piratas en la zona ascendieron del centenar del año 2002 al millar y medio en 2009, atacando barcos de cualquier tipo —de recreo, pesqueros, petroleros, etc—. Además del incremento del número de acciones, la evolución del fenómeno ha favorecido la profesionalización en las organizaciones, que cuentan con los más modernos medios de su tiempo para su ejecución delictiva: lanchas rápidas, sistemas de localización y otros dispositivos de telecomunicaciones, armamento, etc. La actuación de estos grupos está segmentada en tres niveles. En primer lugar, grupos formados por de unos siete a diez individuos que abordan barcos desde lanchas, esquifes o pequeñas embarcaciones. Un segundo nivel, constituido por la nave nodriza desde la que salen las lanchas, esquifes y embarcaciones. En numerosas ocasiones esas naves nodrizas son, a su vez, buques pesqueros de países vecinos capturados por los piratas que se adentran en alta mar por las rutas que siguen los barcos mercantes o pesqueros de altura, para así ampliar el radion de acción[62]. Existe un tercer nivel, consistente en la colaboración en la costa, pues tras la captura de una embarcación se toma a la tripulación como rehenes y se traslada la nave capturada a puertos de la costa del autoproclamado Estado de Puntlandia[63]. Desde allí se contacta con el armador del buque capturado o con los familiares de la tripulación y se solicita un rescate en metálico, tras cuya satisfacción, y asegurada la indemnidad de los perpetradores de aquellos actos, se liberan naves y tripulantes[64].

En definitiva, existe una amplia red de colaboradores que distribuyen los ingresos entre los que participan de forma directa en la acción, los líderes regionales —quienes también reparten beneficios entre las comunidades que controlan para asegurar su respaldo— y, los organizadores y financiadores que, según Interpol, se reparten la mayor parte del botín y blanquean las cantidades[65].

---

[61] El *qat* y los fusiles AK-47 forman parte de su cotidianeidad en un país en el que el 70% de la población vive por debajo del umbral de la pobreza y donde el paro juvenil ronda el 60%. Otieno, O. S, y Onyango, E. O. (2025). "European Union Counter Piracy Strategy in Somalia". *Journal of African Interdisciplinary Studies*, 9(6), 2025, p. 99. Ha de tenerse presente también que el índice de analfabetismo del país es superior al 65% y la esperanza de vida inferior a 50 años. Además, la invasión de Ucrania por parte de Rusia ha afectado de forma severa a las importaciones de cereales y fertilizantes reduciéndose la cantidad e incrementándose el precio. Contexto que hace que la ayuda humanitaria y el Programa Mundial de Alimentos siga siendo necesario. Prada Pardal, J. C., "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental" p. 21.

[62] Jáudenes Piferrer, J., "El buque de guerra como instrumento del Estado ante el Derecho internacional". *Revista Española de Derecho Militar*. Núm. 122, julio-diciembre 2024, p. 12.

[63] Puntlandia es el centro de la piratería en el Índico con una costa que se extiende a lo largo de 1600 km.

[64] Jiménez Pernas, C., "Los Estados fracasados …pp. 25-26.

[65] Vivas Prada, J. M. "Organizaciones Internacionales de Seguridad y empleo de capacidades y medios militares frente al crimen organizado", Magaz Álvarez, R., *Crimen organizado transnacional y seguridad.* IUGGM, Madrid, 2011, pp. 174-175.

En 2008, varios casos de piratería afectaron a barcos europeos —*Ponant* y *Playa de Bakio*— lo que llevó a que Francia y Estados Unidos, conjuntamente, elevaran al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas una propuesta de resolución que legitimara la extensión del derecho de persecución en aguas territoriales de un Estado.

Por su parte, en Europa, el 15 de septiembre de 2008, el Consejo Europeo se hizo eco de la preocupación existente por el recrudecimiento de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia, decidiendo establecer una célula de coordinación que llevara a cabo acciones de vigilancia y protección frente a las costas del país del Cuerno de África. Esta vio la luz de la mano de la Acción Común 2008/749/PESC del Consejo, de 19 de septiembre de 2008, relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea. La Acción Común era el instrumento jurídico en el ámbito de la Política Exterior y de Seguridad Común a través del cual se acordaban actuaciones coordinadas de los Estados miembros. En sentido estricto no armonizaba el Derecho de los países ni establecía penas, pero sí permitía la fijación de objetivos, medios y duración de forma vinculante.

Casi de forma consecutiva a la Acción Común europea se aprobó la Resolución del Consejo de Seguridad 1816(2008), el 30 de octubre, que señalaba el carácter coyuntural de la situación y el consentimiento de Somalia para que se realizaran acciones de vigilancia y control frente a sus costas. La resolución también instaba a la cooperación entre Estados más allá de lo policial, se propugnaba la cooperación judicial ya que una de las mayores dificultades a las que se enfrenta la persecución de la piratería es la del enjuiciamiento debido a la superposición de jurisdicciones[66].

Bajo el paraguas de la Resolución del Consejo de Seguridad, la Unión Europea solicitó al Gobierno Federal de Somalia, que la jurisdicción sobre las personas apresadas por cometer actos de piratería o robo a mano armada en las aguas del país —lo que incluía el mar territorial y su espacio aéreo— la tuviera un país distinto a Somalia[67].

Una vez obtenida la autorización somalí, el 10 de noviembre se aprobó la Acción Común 2008/851/PESC, por todos los miembros de la Unión Europea, salvo Dinamarca, dando inicio a la operación Atlanta con el fin de proteger, disuadir, prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en la zona marítima que comprende el Mar Rojo, el Golfo de Adén y la parte del Océano Índico que llega hasta las islas Seychelles. Se trata de un espacio que alcanza las 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y países vecinos, alcanzando un millón de millas náuticas cuadradas —área equivalente, en extensión, a todo el Mediterráneo—. La vigencia temporal de la operación se inició el 8 de diciembre de 2008 y se prolongaba por un plazo de doce meses[68].

[66] Espaliú Berdud, "La operación atalanta de la Unión Europea en el marco de la lucha contra la piratería marítima", pp. 148-150.

[67] Resoluciones 1816 (2008) y 1897 (2009).

[68] En consonancia con el establecido por la Resolución 1851(2008) de 16 de diciembre de 2008, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Conforme al artículo 6 del Protocolo sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca no participa ni en la elaboración ni en la aplicación de decisiones y acciones de la Unión Europea en el ámbito defensivo.

La UE invitó a algunos terceros Estados ajenos a la organización a participar de la Acción Común que se puso en marcha el 8 de diciembre creo la agrupación naval llamada EUNAVFOR, a la que se unieron Croacia, Montenegro, Noruega y Ucrania[69].

Atalanta fue la primera operación naval de la UE en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa que planteaba el uso de la fuerza contra la piratería. Para ello desplegó una fuerza naval compuesta por buques de guerra, y aviones de patrulla[70]. Su misión consistía en:

- proteger a los buques del Programa de Alimentos de la ONU[71]
- disuadir, prevenir y reprimir la piratería en aquellas aguas
- proteger el tráfico marítimo
- supervisar las actividades pesqueras.

La duración anual del mandato de la Operación y la aprobación del Tratado de Lisboa llevó a la modificación de la Acción Común que ponía en marcha la Operación en 2009, convirtiéndose en la Decisión 2009/907/PESC del Consejo de 8 de diciembre que extendió el mandato de la operación Atalanta hasta diciembre de 2010 para la supervisión de las actividades pesqueras que se desarrollasen frente a las costas de Somalia.

Al año siguiente, otra modificación vino de la mano de la Decisión 2010/437/PESC del Consejo de 30 de julio de 2010 que suprimió el límite espacial de 500 millas marinas frente a las costas de Somalia y de los países vecinos al constatar que la actuación pirática lo excedía. Ese mismo año 2010, otra Decisión ampliaba la persecución a los actos preparatorios de la piratería, permitiendo la detención y entrega de sospechosos por proposición, conspiración y provocación. También se perseguían las formas imperfectas de ejecución, como la tentativa o frustración de los delitos de piratería y robo a mano armada —Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010—. Para ello se posibilitaba que la fuerza actuante en la detención recogiera datos de las personas implicadas en el delito, sobre todos los que resultaran útiles para la identificación personal de los delincuentes. También dio entrada a Interpol en la investigación de la piratería y de su vinculación con otros delitos internacionales (tráfico de armas, terrorismo…),

[69] Espaliú Berdud, "La operación atalanta de la Unión Europea en el marco de la lucha contra la piratería marítima", p. 154. Un conjunto organizado de buques de guerra, frecuentemente de distintos tipos y nacionalidades, unido temporal o permanentemente para cumplir misiones específicas. España inicialmente participó con la fragata *Victoria* y un avión de patrulla marítima Orión P-3 del Ejército del Aire.

[70] Prats Marí, J. M., "Operaciones Militares de la Unión Europea", *El proceso hacia unas fuerzas armadas europeas: realizaciones y desafíos, Madrid*, Ministerio de Defensa, 2013, p. 75.

[71] En el Índico, la OTAN, debido a los numerosos ataques a buques mercantes, pesqueros, embarcaciones de recreo, etc, desplegó en octubre de 2008 el primer despliegue en las costas de Somalia, dentro de la Operación *Allied Provider* que sirvió como fuerza de protección temporal para los buques que transportaban un cargamento del Programa Mundial de Alimentos desde Kenia a Mogadiscio. Responsabilidad que en diciembre de 2008 la OTAN transfirió a la Operación Atalanta. Treviño Ruiz, J. M., "La seguridad marítima y la piratería", *ARI* 51/2010, p. 5.

posibilitando el intercambio de información clasificada. Por último, prorrogaba el mandato de la operación hasta el 12 de diciembre de 2012[72].

Las cifras más elevadas de acciones piráticas somalíes se dieron en el año 2011, totalizando 736 rehenes y 32 barcos capturados, una irrupción grave de rutas marítimas vitales para las economías europeas[73], de modo que una nueva Decisión europea amplió en 2012 la zona de operación de Atalanta, incluyendo en ella las aguas interiores de Somalia y el territorio costero y prorrogaba la operación hasta 2014[74].

La cooperación europea no fue la única que se dio en aquellos años para luchar contra la piratería en la zona. En enero de 2009 los Estados de la región adoptaron en Djibouti, en una reunión de alto nivel convocada por la Organización Marítima Internacional, el Código de Conducta de Djibouti, un acuerdo regional relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques en el océano Índico Occidental y el golfo de Adén. En aquella reunión los participantes se mostraron dispuestos a cooperar en su represión, compartiendo y comunicando información, interceptando buques sospechosos de participación en delitos y facilitando atención, tratamiento y repatriación a los marinos, pescadores, personal a bordo y pasajeros víctimas de esos delitos[75]. El código fue firmado por veintiún Estados de la región[76].

Por su parte, también en 2009, la OTAN lanzó una operación sobre las costas de Somalia denominada *Allied Protector* con la misión de disuadir, defender y evitar las actividades piratas contra el tráfico marítimo en la región hasta finales de junio de ese año. El 1 de julio puso en marcha la operación *Ocean Shield* con una duración de doce meses. Estados Unidos, además, estableció las *Combined Task Force* 150 (CTF-150) y 151 (CTF-151), coaliciones multinacionales de aliados estadounidenses con el objetivo de prevenir el terrorismo y los delitos internacionales en el mar[77].

Dada la numerosa presencia de fuerzas operativas en el territorio, uno de los cometidos de la EUNAVFOR fue coordinarse con las fuerzas navales allí presentes. Esto se aborda desde el Centro de Seguridad Marítima para el Cuerno de África (MSCHOA), que se encontraba originalmente en Northwood —Reino Unido— desde donde se proporcionaba información sobre la situación de las aguas a las navieras, capitanes de buques mercantes, patrones de buques de pesca y embarcaciones de recreo que transitan por las aguas del Índico. Tras el Brexit el cuartel general multinacional se trasladó a la

[72] Marín Castán, F., "El tratamiento de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español", *Documento Marco 02/2011.* Instituto Español de Estudios Estratégicos, pp. 7-8.

[73] Los cálculos de los gastos directos e indirectos derivados de la actividad pirática fueron en torno a siete billones de dólares. Otieno, O. S, y Onyango, E. O. (2025). "European Union Counter Piracy Strategy in Somalia". *Journal of African Interdisciplinary Studies*, 9(6), 2025, p. 96.

[74] Decisión 2012/174/PESC del Consejo de 23 de marzo

[75] El documento puede consultarse en el siguiente enlace: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/2009%20C-102-14-Sub-regional-meeting-to-conclude-agreements-on-maritime-security-piracy-and-armed-robber.-Secretary-General.pdf (consultado el 29 de enero de 2026)

[76] Siguiendo el modelo puesto en marcha en 2004 en el sudeste asiático. Jiménez Pernas, C., "Los Estados fracasados … p. 51.

[77] Treviño Ruiz, "La seguridad marítima y la piratería", pp. 5-6. Otras potencias globales también son activas en la zona, caso de China, como evidencia González Cantón, G. J., "Análisis político de la presencia de China en África", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones*, nº 23, 2021, pp. 265-298.

base militar de Rota, mientras que el Centro de Seguridad Marítima se establecía en la localidad francesa de Brest[78].

Como resultado de la Operación Atalanta, para el año 2015, se habían reducido en un 95% el número de ataques, aunque la operación recibió críticas en relación con la prioridad que la Unión Europea otorga a sus intereses económicos frente a la lucha contra las causas que provocan el fenómeno delictivo, ya que el elevado nivel de corrupción en Somalia impidió que el total de las ayudas al desarrollo que la Unión dispensaba se destinara a esa finalidad. No puede dejar de nombrarse, en relación con la caída de las cifras de secuestros, sobre todo, el papel desempeñado por empresas de seguridad privada. En el año 2013 el 70% de los buques que circulaba por aguas somalíes contaba con miembros de estas empresas. Su presencia ha dado lugar a un buen número de incidentes en el que el uso de la fuerza ha sido la solución al problema, pero en modo alguno se han atajado en la misma medidas sus causas últimas, provocando un viraje delincuencial de las redes de piratería hacia el contrabando y la extorsión, lo que aunque sigue siendo un riesgo securitario, si bien de perfil más bajo[79].

Nuevas ampliaciones del ámbito operativo de Atalanta se corresponden con las Decisiones de 2022/2441 PESC de 12 de diciembre y Decisión 2024/3186 de 16 de diciembre. En ellas, además de sendas prórrogas, hasta finales de 2024 la primera y hasta el 28 de febrero de 2027 la segunda, se ampliaron las tareas encomendadas a la fuerza operativa, dada la coyuntura cambiante de la región. Para entonces, los incidentes relacionados con la piratería en el golfo de Adén y el océano Índico se habían reducido de forma considerable, por lo que sea incluyeron actuaciones contra un amplio espectro de actividades ilícitas susceptibles de darse en el ámbito marítimo, como son el tráfico de drogas, de personas, de armas, de carbón vegetal o la pesca ilegal[80]. También se amplió el área de actuación al mar Rojo, consolidándose Atalanta como un proveedor de seguridad al fortalecer la seguridad marítima regional y aunar los esfuerzos de los principales actores regionales y países ribereños. A la vista de la reducción del fenómeno pirático, desde Europa se ha producido una reducción de los medios destinados a la operación, buscando, en cambio, la cooperación activa de otros actores de la región.

Uno de los principales obstáculos a los que se ha enfrentado la ampliación de la zona de operaciones al mar Rojo es la falta de acuerdos concretos para el enjuiciamiento de los delincuentes detenidos en el curso de las operaciones. Las unidades francesas son las únicas que realizan detenciones utilizando el procedimiento de *catch and release,* es decir, se incautan los materiales pero no se retiene la embarcación ni a la tripulación. Además, desde 2022 Somalia ya no permite la entrada de Atalanta en sus aguas territoriales y en su espacio aéreo[81], al considerar que la piratería en la zona está contenida y, desde el 1 de enero de 2023, se ha retirado la consideración de zona de alto riesgo a sus aguas territoriales.

[78] Decisión 2018/1083 PESC del Consejo, el 30 de julio de 2018.

[79] Otieno, O. S y Onyango, E. O. "European Union Counter…, pp. 98-100.

[80] El carbón vegetal es una de las principales fuentes de financiación de *Al Shabaab.* Prada Pardal, "El futuro de la…, pp. 13-18. Sobre el tráfico de personas en particular, puede verse Puyuelo Vidal, L., "La trata de personas en Tailandia y Sudáfrica: estudio comparado", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales*, nº 8, 2025, pp. 195-251.

[81] Prada Pardal, "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental", p. 33.

7. Las dificultades para el enjuiciamiento. El caso del secuestro del *Alakrana*

Respecto al ejercicio de la jurisdicción, el artículo 12 de la Acción Común 2008/851/ PESC aludía a la jurisdicción en los siguientes términos[82]:

- La entrega de los reos a las autoridades competentes del pabellón del buque que haya realizado la captura o, si este no quisiera ejercer su jurisdicción, a otro Estado miembro de la Unión Europea o tercer Estado que desee ejercerla.

- Ningún reo podrá ser entregado a un tercer Estado si las condiciones de dicha entrega no son conforme al Derecho internacional, especialmente en materia de Derechos Humanos.

La Acción Común puso de manifiesto que algunos países de la Unión, caso de España, no tipificaban en sus ordenamientos penales el delito de piratería, lo que obligaba a realizar reformas penales. En el caso español se modificó el Código Penal, en 2010, para reincorporar un delito que había desaparecido de la penalidad española en el siglo XX, aunque mantenía tipos afines —como el robo a mano armada—[83].

En todo caso, la aplicación de la jurisdicción penal de un reo tal y como se establecía en la Acción Común no estaba exenta de dificultades debido a la extraterritorialidad del planteamiento y la vigencia de la jurisdicción universal para ese delito. El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, consciente de ello, ha recomendado hacer un uso extensivo de la cooperación entre los Estados interesados en que el delito no quede impune[84], acudiendo para a ello a:

- los Estados del pabellón, según el cual todos los delitos cometidos a bordo de un barco están sujetos a la legislación penal del país bajo cuya bandera navega el buque

- los Estados de nacionalidad de las víctimas o principio de personalidad pasiva, que supone que un Estado persigue los delitos cometidos en otro país contra ciudadanos de su nacionalidad.

[82] Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, p. 36.

[83] Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, establece en su artículo 616 *ter:* "El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años".

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

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

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

[84] Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1846 (2008) de 2 de diciembre y 1851 (2008) de 16 de diciembre.

- los Estados de la nacionalidad de los delincuentes o principio de personalidad activa, que se aplica cuando un Estado persigue delitos cometidos por ciudadanos de su nacionalidad en otros países.

- los Estados vecinos a la nacionalidad de los delincuentes. Fue esta última vía ~~,~~ la que la Unión Europea consideró más adecuada desde un punto vista práctico y jurídico -rapidez, recogida de pruebas, garantías procesales, etc-, por lo que en 2009 negoció acuerdos con Estados vecinos de Somalia, como Kenia y Seychelles, para asegurar el traslado, enjuiciamiento y encarcelación de los reos en sus territorios[85]. Se trataría de un principio de justicia penal subsidiaria, que supone que la legislación doméstica de un país puede aplicarse cuando haya razones, legales o de hecho, que impidan a la justicia del país donde se cometió el delito procesar a los delincuentes[86].

- Por último, ha de mencionarse el principio de jurisdicción universal que supone que cualquier país puede enjuiciar ciertos crímenes que se consideran peligrosos para todos los Estados[87]. Pero solo puede reclamarse si ninguno de los anteriores principios puede aplicarse[88].

La Unión Europa firmó acuerdos de cooperación con Kenia para entregar a los piratas capturados a este país, pero especificidades de su legislación —exigencia de presencia de los testigos en el juicio o que no se proporciona asistencia jurídica a un acusado salvo en casos de asesinato— dio como resultado la liberación de numerosos piratas. Además, a partir del 30 de septiembre de 2010, Kenia suspendió el acuerdo de entrega de piratas. Los acuerdos con Seychelles se han ido prorrogando hasta la actualidad y en 2011 la Unión Europea firmó un acuerdo con Mauricio[89].

Otra dificultad añadida en el castigo de los piratas tiene que ver con la recopilación de pruebas. La atribución de la autoría nunca ha sido sencilla, especialmente en un

[85] Jáudenes Piferrer, "El buque de guerra como instrumento del Estado ante el Derecho internacional" pp. 20-21.

[86] Ibáñez Gómez, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", p. 168.

[87] El único país europeo que ha aceptado enjuiciar piratas es Montenegro, el problema es que el traslado de los reos hasta allí incrementa la dificultad del proceso. Ibáñez Gómez, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia" p. 169. Sobre los crímenes de lesa humanidad puede verse Prado Rubio, E., *Aproximación histórico-jurídica a los crímenes de lesa humanidad*, Madrid, Dykinson, 2024.

[88] Ibáñez Gómez, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", p. 168.

[89] La base jurídica de estos pactos se encuentra en el artículo 37 del TUE que permite firmar acuerdos con terceros Estados en relación con la Política Exterior y de Seguridad Común. Decisión (PESC) 2009/877 del Consejo de la UE, de 23 de octubre, relativa a la firma y aplicación provisional del Canje de Notas entre la UE y la República de Seychelles sobre las condiciones y modalidades de entrega de sospechosos de piratería y robo a mano armada por EUNAVFOR a la República de Seychelles y de su trato después de dicha entrega. Decisión 2011/640/PESC del Consejo de 12 de julio de 2011 relativa a la firma y la celebración del Acuerdo entre la Unión y la República de Mauricio sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la Unión Europea a la República de Mauricio, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, y sobre las condiciones de trato de tales sospechosos después de su entrega DOUE L 254 de 30 de septiembre de 2011. El acuerdo sigue vigente porque no contemplaba ninguna cláusula de caducidad. La colaboración con Seychelles se ha ido ampliando con el tiempo, pues además de la piratería cubre asuntos como el tráfico de drogas o las violaciones del embargo de armas frente a Somalia.

contexto histórico en el que los atacantes solían destruir indicios. Aunque algunas fuentes antiguas y cierta literatura divulgativa han vinculado erróneamente el término *pirata* con el griego *pyr* sugiriendo que los piratas incendiaban los barcos para dificultar la identificación de los autores, la etimología aceptada procede de *peiráo* ("intentar, acometer"). Sin embargo, es cierto que la destrucción de pruebas —ya fuera mediante el incendio de embarcaciones o, como ocurre en la actualidad, mediante el lanzamiento de armas y objetos al mar— sigue constituyendo un obstáculo importante para esclarecer la autoría del delito[90].

Apéndice Bibliográfico

Álamo Martell, M. D. "La Capitanía General de Canarias y los ataques de piratas y corsarios en los siglos XVI y XVII" (en prensa).

Ben Fkih, Y., "La crisis de Libia: venta de esclavos e implicaciones para la Unión Europea", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales* 1 (2018), pp. 91-122.

Bertod Triana, H., "El principio de "una sola voz" (one voice) en las cortes inglesas: la cuestión del reconocimiento de gobiernos al hilo del asunto Maduro Board of the Central Bank of Venezuela v Guaidó Board of the Central Bank of Venezuela en la Corte Suprema del Reino Unido", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 19 (2022), pp. 507-528.

Cortés Moreno, G., "La evolución hacia la plena jurisdiccionalidad como eficaz garantía de los derechos humanos en los planos internacional y doméstico", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 22 (2023), pp. 507-528.

Doornbos, M., "¿Cuándo un Estado es un Estado? Explorando Puntlandia, Somalia", *Relaciones Internacionales* 18 (2011), pp. 157-177.

Espaliú Berdud, C., "La operación atalanta de la Unión Europea en el marco de la lucha contra la piratería marítima", *Revista De Las Cortes Generales*, (79), 2010, pp. 103-159.

Feal Vázquez, J., "La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo", *Boletín de Información* 304 (2008), pp. 7-24.

Fernández Fadón, F., "Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima", *Documento de Trabajo* 10 (2009) Real Instituto Elcano, pp. 1-26.

González Cantón, G. J., "Análisis político de la presencia de China en África", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 23 (2021), pp. 265-298.

González Martín, V., "The contemporary operational commander: A modern faust´s dilemma", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales* 8 (2025), pp. 39-103.

Ibáñez Gómez, F., "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", *Revista CIDOB d'afers internacionals* 99 (2012), pp. 159-177.

Jáudenes Piferrer, J., "El buque de guerra como instrumento del Estado ante el Derecho internacional". *Revista Española de Derecho Militar* 122 (2024), pp. 9-48.

Jiménez Pernas, C., "Los Estados fracasados y el Derecho internacional: el caso de Somalia", *Revista Española de Derecho Internacional* LXII (2010), pp. 17-59.

Jiménez, C., "La lucha de la UE contra el actual crimen organizado: un reto esencial… pero difícil", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* 111 (2015), pp. 35-56.

Klip, A., *European criminal law. An integrative approach*, Louvain-la-Neuve, Intersentia, 2021.

[90] Algunos textos sobre la piratería en la historia son Álamo Martell, M. D. "La Capitanía General de Canarias y los ataques de piratas y corsarios en los siglos XVI y XVII" (en prensa).

Magaz Álvarez, R., *Crimen organizado transnacional y seguridad*, IUGGM, Madrid, 2011.

Marín Castán, F.,

- "El tratamiento de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español", *Documento Marco 02/2011.* Instituto Español de Estudios Estratégicos, pp. 1-24.

- "La piratería como crimen internacional", *Cuadernos de estrategia* 160 (2013), pp. 117-164.

Martín Escobar, R., "El sistema de seguridad colectiva. La aplicación del artículo 51 de la Carta de la ONU: el derecho a la legítima defensa de los estados", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 23 (2021), pp. 191-206.

Martínez Peñas, L., "El terrorismo como *casus belli*: el desafío del 11-S al *ius ad bellum*", en *Memoria y Civilización*, 2025.

Masferrer, A., "La historiografía penal española del siglo XX: una aproximación a sus principales líneas temáticas y metodológicas", *Rudimentos legales: revista de historia del derecho* 5 (2003), pp. 29-126.

Molina Schmidt, T., "La Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Las actividades marítimas unidas por su nexo común: la mar", *Revista General de Marina* 261 (2011), pp. 43-54.

Oehling de los Reyes, A., "Algunos aspectos jurídico-constitucionales con relación al abordaje de buque pirata en alta mar: función de policía de la armada, abordaje y registro de la nave y pautas en orden a la detención de sospechosos", *Estudios de Deusto.* 59/1 (2011), pp. 133-181.

Otieno, O. S & Onyango, E. O. (2025). "European Union Counter Piracy Strategy in Somalia". *Journal of African Interdisciplinary Studies* 9, 2025, pp. 95-102.

Pacheco Barrio, M. A., "La transformación del arco parlamentario europeo surgido de los comicios electorales (1979-2024)", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 26 (2025), pp. 377-432.

Prada Pardal, J. C., "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental", Documento Marco IEEE 03/2023, pp. 1-37.

Prado Rubio, E., *Aproximación histórico-jurídica a los crímenes de lesa humanidad*, Madrid, Dykinson, 2024.

Prats Marí, J. M., "Operaciones Militares de la Unión Europea", *El proceso hacia unas fuerzas armadas europeas: realizaciones y desafíos*, Madrid, Ministerio de Defensa, pp. 63-80.

Puyuelo Vidal, L., "La trata de personas en Tailandia y Sudáfrica: estudio comparado", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales* 8 (2025), pp. 195-251.

Sobrino Heredia, J. M.:

- "Piratería y terrorismo en el mar", *Cursos de Derecho Internacional y Relacione Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, 2008, pp. 80-148.

- "El mar y la UE: la necesidad de una política marítima integrada", *Revista de Derecho Comunitario Europeo* 61 (2018), pp. 835-849.

Sozio, M., "¿Más allá de los derechos humanos? Los derechos fundamentales entre justicia, validez y eficacia", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 25 (2025), pp. 111-138.

Talavera Figueroa, L.:

- "La Unión Europea frente al terrorismo yihadista (2001-2017)", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 22 (2023), pp. 223-250.

- "Operaciones yihadistas en la Unión Europea (2000-2017)", *Dignitas. Revista on-line sobre Derechos Humanos y relaciones internacionales* 6 (2023), pp. 37-80.

Treviño Ruíz, J. M.:

- "La seguridad marítima y la piratería", *ARI* 51 (2010), pp. 1-7.

- "Operaciones navales de la OTAN en el Mediterráneo", *ARI* 109 (2011), pp. 1-6.

Vivas Prada, J. M. "Organizaciones Internacionales de Seguridad y empleo de capacidades y medios militares frente al crimen organizado", en Magaz Álvarez, R., *Crimen organizado transnacional y seguridad*, IUGGM, Madrid, 2011, pp. 161-192.

Zamora Roselló, Mª. R., "Política marítima comunitaria: La economía azul de la Unión Europea y la seguridad marítima", *Actualidad Jurídica Ambiental* (1 de abril de 2014), pp. 1-20.

Referencias normativas

Acción Común 98/733/JAI, de 21 de diciembre de 1998, relativa a la tipificación penal de la participación en una organización delictiva en los Estados miembros de la Unión Europea. DO L 351 de 29.12.1998.

Acción Común 2008/749/PESC del Consejo, de 19 de septiembre de 2008, relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución nº 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (EU NAVCO).

Acción Común 2008/851/PESC del Consejo de 10 de noviembre de 2008.

Conclusiones del Consejo sobre la puesta en marcha del proyecto piloto relativo al concepto de Presencias Marítimas Coordinadas en el Golfo de Guinea de 25 de enero de 2021.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar. BOE, núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

Convención sobre el marte territorial y la zona contigua, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958. BOE número 307, de 24 de diciembre de 1971.

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988. BOE» núm. 99, de 24 de abril de 1992.

Decisión Marco 2008/841/JAI del Consejo de 24 de octubre de 2008 relativa a la lucha contra la delincuencia organizada.

Decisión 2008/918/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta). DOUE» núm. 330, de 9 de diciembre de 2008, pp. 19 a 20.

Decisión (PESC) 2009/877 del Consejo de la UE, de 23 de octubre.

Decisión 2009/907/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2009.

Decisión 2010/96/PESC, de 15 de febrero, relativa a una misión militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes.

Decisión 2010/437/PESC del Consejo de 30 de julio de 2010.

Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010.

Decisión 2011/640/PESC del Consejo de 12 de julio de 2011.

Decisión 2012/174/PESC del Consejo de 23 de marzo.

Decisión 2018/1083/PESC del Consejo, el 30 de julio de 2018.

Directiva 2011/36/UE del Parlamento europeo y del Consejo de 5 abril de 2011 relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/629/JAI del Consejo.

Directiva (UE) 2024/1712 por la que se modifica la Directiva 2011/36/UE.

Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2017 relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo.

Ley Orgánica del Poder Judicial de 6/1985, de 1 de julio modificada por Ley Orgánica 1/2014.

OMI, 2009, Código de Conducta de Djibouti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/2009%20C-102-14-Sub-regional-meeting-to-conclude-agreements-on-maritime-security-piracy-and-armed-robber.-Secretary-General.pdf

Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005. BOE núm. 170, de 14 de julio de 2010.

Reglamento (UE) 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas (DO L 251, 16.9.2016).

Resolución 1814 (2008) relativa a la situación en Somalia, adoptada el 15 de mayo de 2008, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU).

Resolución 1851 (2008) de 16 de diciembre de 2008, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Resolución nº 1816 (2008) de 2 de junio de 2008 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (EU NAVCO).

Resolución 1872(2009) de 26 de mayo del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Resolución A.1025(26) de la Organización Marítima Internacional adoptada el 2 de diciembre de 2009. Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.

Resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1846 (2008) de 2 de diciembre.

Resolución del Parlamento Europeo del 18 de enero de 2024 sobre la ampliación de la lista de delitos de la UE a la incitación al odio y a los delitos de odio (2023/2068(INI)). DOCE C/2024/5733, pp. 1-6.

Tratado de la Unión Europea y Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. DOCE C 83/47 de 30 de marzo de 2010.