

Capítulo VI

Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar

A. Introducción

50. En su 73^{er} período de sesiones (2022), la Comisión decidió incluir en su programa de trabajo el tema “Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar” y nombrar al Sr. Yacouba Cissé Relator Especial para el tema¹⁸⁰. Pidió a la Secretaría que preparara un memorando al respecto, en el que se abordaran en particular los elementos de trabajos anteriores de la Comisión que pudieran ser particularmente pertinentes para su futura labor sobre el tema y las opiniones expresadas por los Estados, la doctrina relativa a las definiciones de piratería y de robo a mano armada en el mar y las resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad y la Asamblea General relativas al tema. La Comisión aprobó asimismo la recomendación del Relator Especial de que la Secretaría se pusiera en contacto con los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes para recabar información y opiniones sobre el tema¹⁸¹.

51. Posteriormente, en el párrafo 7 de su resolución 77/103, de 7 de diciembre de 2022, la Asamblea General tomó nota de la decisión de la Comisión de incluir el tema en su programa de trabajo.

B. Examen del tema en el actual período de sesiones

52. En el actual período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí el primer informe del Relator Especial (A/CN.4/758) y el memorando sobre el tema preparado por la Secretaría (A/CN.4/757). En su primer informe, el Relator Especial trató los aspectos históricos, socioeconómicos y jurídicos del tema, analizando, entre otras cuestiones, el derecho internacional aplicable a la piratería y al robo a mano armada en el mar y las carencias que este presenta. Examinó la legislación nacional y la práctica judicial de los Estados en relación con la definición de piratería y la aplicación del derecho internacional convencional y consuetudinario. El Relator Especial propuso tres proyectos de artículo, dedicados al ámbito de aplicación del proyecto de artículos, la definición de piratería y la definición de robo a mano armada en el mar. También examinó el programa de trabajo futuro sobre el tema.

53. La Comisión examinó el primer informe y el memorando en sus sesiones 3619^a a 3621^a y 3623^a a 3625^a, celebradas del 5 al 16 de mayo de 2023.

54. En su 3625^a sesión, que tuvo lugar el 16 de mayo de 2023, la Comisión decidió remitir al Comité de Redacción los proyectos de artículo 1, 2 y 3 que figuraban en el primer informe, teniendo en cuenta las opiniones expresadas en el debate en sesión plenaria.

55. En su 3634^a sesión, celebrada el 2 de junio de 2023, la Comisión examinó el informe del Comité de Redacción sobre el tema (A/CN.4/L.984) y aprobó provisionalmente los proyectos de artículo 1, 2 y 3 (véase la sección C.1 *infra*).

56. En sus sesiones 3649^a y 3651^a, celebradas los días 27 y 31 de julio de 2023, la Comisión aprobó los comentarios a los proyectos de artículo aprobados provisionalmente en el actual período de sesiones (véase la sección C.2 *infra*).

¹⁸⁰ En su 3582^a sesión, celebrada el 17 de mayo de 2022 (*Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 10 (A/77/10)*, párr. 239). El tema había sido incluido en el programa de trabajo a largo plazo de la Comisión en su 71^{er} período de sesiones (2019), de acuerdo con la propuesta que figuraba en el anexo C del informe de la Comisión (*Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 10 (A/74/10)*, párr. 290 b)).

¹⁸¹ En su 3612^a sesión, celebrada el 5 de agosto de 2022 (A/77/10, párrs. 243 y 244).

C. Texto de los proyectos de artículo sobre la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar aprobados provisionalmente por la Comisión en su 74º período de sesiones

1. Texto de los proyectos de artículo

57. El texto de los proyectos de artículo aprobados provisionalmente por la Comisión en su 74º período de sesiones figura a continuación.

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente proyecto de artículos se aplica a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

Artículo 2

Definición de piratería

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

2. El párrafo 1 debe leerse conjuntamente con las disposiciones del artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Artículo 3

Definición de robo a mano armada en el mar

- Constituye robo a mano armada en el mar cualquiera de los actos siguientes:
- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación o amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, las aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado;
 - b) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o facilitarlos intencionalmente.

2. Texto de los proyectos de artículo, con sus comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión en su 74º período de sesiones

58. El texto de los proyectos de artículo, con sus comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión en su 74º período de sesiones figura a continuación.

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente proyecto de artículos se aplica a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

Comentario

1) El proyecto de artículo 1 define el ámbito de aplicación del presente proyecto de artículos indicando que se aplican a la piratería y al robo a mano armada en el mar. La disposición debe leerse conjuntamente con los proyectos de artículo 2 y 3, que definen esos dos delitos y sirven para delimitar el ámbito de aplicación del tema.

2) El presente proyecto de artículos tiene un ámbito de aplicación más amplio que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982¹⁸². Si bien esta última solo se refiere de manera específica a la piratería, el presente proyecto de artículos también abarca el “robo a mano armada en el mar”, un delito al que no se hace referencia como tal en la Convención. A los efectos del proyecto de artículos y sus comentarios, por piratería se entiende la piratería marítima.

3) La labor sobre el presente tema tiene por objeto examinar dos delitos marítimos: la piratería y el robo a mano armada en el mar. El tema de la piratería se abordará principalmente en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tomando en consideración el derecho internacional aplicable, los enfoques regionales, la amplia práctica de los Estados y la práctica legislativa y judicial en el contexto de los ordenamientos jurídicos nacionales, en especial en lo que respecta al robo a mano armada en el mar, delito que no se trata en la Convención. En las organizaciones regionales y subregionales que participan en la lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada en el mar pueden encontrarse ejemplos útiles de aplicación del derecho internacional en esa esfera¹⁸³. La labor sobre el presente tema no consiste en replicar los marcos y estudios académicos existentes, sino en aclararlos y desarrollarlos, así como en identificar nuevas cuestiones de interés común.

4) El presente proyecto de artículos se aplica a la “prevención” y “represión” de la piratería y el robo a mano armada en el mar. La “prevención” es el acto de impedir que algo ocurra o surja, mientras que la “represión” es el acto de refrenar o suprimir algo que ha surgido. El Consejo de Seguridad ha destacado la necesidad de establecer marcos jurídicos para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea¹⁸⁴ y para la represión de la piratería en Somalia¹⁸⁵.

5) El término “represión” se emplea en el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que exige a los Estados que cooperen “en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”. Esta disposición es prácticamente idéntica al artículo 14 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958¹⁸⁶, que a su vez se basa en el artículo 38 del proyecto de artículos referentes al derecho del mar, con sus comentarios,

¹⁸² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 10 de diciembre de 1982), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1834, núm. 31363, pág. 3. Para consultar un comentario, véase: S. N. Nandan y S. Rosenne (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. A Commentary*, vol. III: *Articles 86 to 132* (Leiden, Martinus Nijhoff, 1995); A. Proelss y otros (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: a commentary* (Múnich, Oxford y Baden-Baden, C. H. N Beck/Hart/Nomos, 2017), págs. 737 a 744. Si bien es antiguo, merece asimismo atención el estudio publicado por V. Pella: “La répression de la piraterie”, *Recueil des cours de l'Académie de droit international (RCADI)*, vol. 15 (1926), págs. 145 a 275.

¹⁸³ Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada contra los Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti) (Djibouti, 29 de enero de 2009), Consejo de la Organización Marítima Internacional, documento C 102/14, anexo, apéndice 1, resolución 1, anexo; Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central (Código de Conducta de Yaundé) (Yaundé, 25 de junio de 2013), en https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf; Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (Tokio, 11 de noviembre de 2004), en https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf.

¹⁸⁴ Resolución 2039 (2012) del Consejo de Seguridad, párr. 5.

¹⁸⁵ Resolución 1838 (2008) del Consejo de Seguridad, párr. 3.

¹⁸⁶ Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 29 de abril de 1958), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, núm. 6465, pág. 11.

aprobado por la Comisión en su octavo período de sesiones (1956)¹⁸⁷. El término “represión” es más amplio que el término “castigo”, empleado, por ejemplo, en el proyecto de artículos sobre la prevención y el castigo de los crímenes de lesa humanidad, aprobado por la Comisión en su 71^{er} período de sesiones¹⁸⁸. La obligación de tomar medidas para prevenir y castigar es un aspecto más específico del concepto más amplio de “represión”¹⁸⁹.

Artículo 2 Definición de piratería

1. Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:
 - a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
 - b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
 - c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.
2. El párrafo 1 debe leerse conjuntamente con las disposiciones del artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Comentario

Párrafo 1

1) El proyecto de artículo 2, párrafo 1, establece una definición de los actos de piratería a los efectos del presente proyecto de artículos. La definición del párrafo 1 se basa en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el artículo 15 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958 y en el artículo 39 del proyecto de artículos referentes al derecho del mar aprobado por la Comisión en 1956¹⁹⁰. Se considera que refleja el derecho internacional consuetudinario y figura en diversos instrumentos jurídicos regionales¹⁹¹.

¹⁸⁷ *Anuario... 1956*, vol. II, documento A/3159, págs. 249 y ss., en especial pág. 278.

¹⁸⁸ Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 10 (A/74/10)*, párrs. 44 y 45.

¹⁸⁹ Véase el artículo 99 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que dispone, entre otras cosas: “Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón”.

¹⁹⁰ *Anuario... 1956*, vol. II, documento A/3159, págs. 249 y ss., en especial págs. 278 y 279.

¹⁹¹ Véanse el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, art. 1, párr. 1; el Acuerdo de Cooperación del CARICOM sobre Seguridad Marítima y Aeroespacial (3 de julio de 2008), en el *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 68 (2008), arts. 1, párr. 2 b), y 2, párr. 2 g); el Código de Conducta de Djibouti, art. 1, párr. 1; el Código de Conducta Revisado relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada contra los Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Al-Yadaa, 12 de enero de 2017), en <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>, art. 1, párr. 1; el Memorando de Entendimiento sobre el Establecimiento de una Red Subregional Integrada de Guardacostas en África Occidental y Central, julio de 2008, en <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>, art. 1; el Código de Conducta de Yaundé, art. 1 (310); y la Carta sobre la

2) La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece los elementos esenciales de la piratería. Estipula que la constituye 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 contra un buque o una aeronave en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, o contra personas o bienes a bordo de ellos.

3) La Comisión consideró que debía preservarse la integridad de la definición de piratería establecida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ello está en consonancia con el objetivo del tema, que no es tratar de modificar ninguna de las normas establecidas en los tratados existentes, incluida la Convención¹⁹².

4) La Comisión reconoció que había ciertos elementos de la definición de piratería contenida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que planteaban problemas de interpretación y de aplicación, en especial habida cuenta de la naturaleza cambiante de la piratería moderna. Consideró oportuno explicar en los comentarios algunas fórmulas empleadas en el artículo 101, que se exponen a continuación.

“[T]odo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación”

5) Basándose en la labor que desarrolló en 1956, la Comisión ha aprobado una definición de actos ilegales de violencia que no exige que exista intención de lucro (*animus furandi*)¹⁹³. La Comisión también consideró que el término “violencia” incluía la intimidación, así como distintos tipos de violencia, incluidas la física y la psicológica. Los actos materiales constitutivos de piratería resultan de todo “acto ilegal de violencia” ejercido contra personas a bordo de un buque o una aeronave, la privación de libertad de las personas que se encuentran a bordo o los actos de depredación contra bienes. La “depredación” consiste en el pillaje de bienes a bordo de un buque o una aeronave, acompañado de su destrucción.

“[C]ometidos con un propósito personal”

6) En cuanto a la expresión “cometidos con un propósito personal”, que figura en el apartado a) del párrafo 1, se indicó que se refiere principalmente a la existencia de ánimo de lucro o la búsqueda de un beneficio personal, lo que incluye en la mayoría de los casos peticiones de rescate y el robo de bienes a bordo de buques privados o pertenecientes a un Estado. También podría abarcar los actos cometidos contra un buque de Estado con un propósito personal. Asimismo se reconoció que los propósitos personales pueden coexistir con los objetivos políticos o ideológicos, lo que a veces dificulta la diferenciación entre la piratería cometida con fines puramente personales y los delitos marítimos que no son piratería, que pueden cometerse con fines políticos o de otra índole. Se sigue debatiendo si los propósitos personales pueden equipararse a los ideológicos o los políticos. Algunos juristas han sostenido que toda violencia marítima que carezca de autoridad pública puede considerarse violencia “con un propósito personal”¹⁹⁴.

Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé)
(Lomé, 15 de octubre de 2017), en https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african_charter_on_maritime_security.pdf, art. 1.

¹⁹² *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 10 (A/74/10)*, anexo C, Prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, párr. 11.

¹⁹³ *Anuario... 1956*, vol. II, documento A/3159, pág. 249. En 1956, la Comisión señaló asimismo que “los actos de piratería pueden estar inspirados no solo por el deseo de lucro, sino por sentimientos de odio o de venganza”.

¹⁹⁴ R. Churchill, V. Lowe y A. Sander, *The Law of the Sea*, 4ª ed. (Manchester, Manchester University Press, 2022), págs. 385 a 386. Véanse también Tribunal de Casación de Bélgica, *Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV Nabeco and NV Parfin*, 19 de diciembre de 1986, *International Law Reports*, vol. 77, pág. 537 y ss., en especial pág. 540 (1986); Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & 10 others*, causa núm. 51 de 2009, sentencia de 25 de julio de 2010, párr. 37; Tribunal Supremo de Seychelles, *The Republic v. Abdugar Ahmed & 5 others*, causa núm. 21 de 2011, 14 de julio de 2011, párr. 21; Tribunal de Apelación del Noveno Circuito de los Estados Unidos, *The Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society*, 25 de febrero de 2013, *International Law Reports*, vol. 156 (2014), págs. 718 a 763, en especial pág. 756 (US CA 2nd Cir, 2013); D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (Cambridge,

“[E]n alta mar”

7) La definición de piratería específica que se comete “en alta mar” o “en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”. El régimen aplicable a la piratería en virtud del derecho internacional es una excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón que se aplica en alta mar¹⁹⁵. Este régimen no se aplica a los actos cometidos dentro de la jurisdicción territorial de un Estado. La Comisión decidió mantener esta limitación geográfica de la piratería prevista en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y establecer una definición de “robo a mano armada en el mar” que abarcara otras zonas geográficas marítimas en las que pueden producirse actos asimilables a la piratería.

“[C]ontra un buque o una aeronave”

8) La definición de piratería establecida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar remite a actos cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque o una aeronave privados contra otro buque o aeronave. El requisito de que deba tratarse de actos de violencia de un buque contra otro proviene de los antecedentes históricos de la disposición. Cuando las conductas ilegales o violentas en alta mar afectan a un único buque, es probable que sea de aplicación el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 para los Estados que son parte en él¹⁹⁶. En cuanto a las “aeronaves”, es importante señalar que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional¹⁹⁷ establece que “las aeronaves utilizadas en servicios militares, aduaneros y policiales se considerarán aeronaves de Estado”. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 2, párrafo 1 a), del presente proyecto de artículos —que reproduce el artículo 101 a) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar—, la piratería entraña actos contra una “aeronave privada” y no contra una “aeronave de Estado”.

9) La Comisión observó que en la práctica legislativa de algunos Estados se considera que también constituyen “piratería” los actos piráticos contra plataformas petroleras mar adentro¹⁹⁸. No obstante, en el ámbito del derecho internacional esta práctica de los Estados es, en el mejor de los casos, *de lege ferenda*, ya que no puede considerarse que las plataformas petroleras sean “un buque o una aeronave” ni “bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”. Además, en el laudo sobre el fondo en el caso del *Arbitraje del Arctic Sunrise*, el tribunal arbitral concluyó que la conducta en cuestión no era piratería porque “[e]l *Prirazlomnaya* no es un buque. Se trata de una plataforma fija resistente al hielo situada mar adentro”¹⁹⁹.

10) De acuerdo con los debates mantenidos en la Comisión en 1954, los instrumentos jurídicos mencionados en el párrafo 1) del presente comentario admiten que una aeronave pueda cometer un delito de piratería contra un buque. En realidad, la piratería moderna no se limita a los buques y aeronaves en el sentido que se le daba a estos términos cuando se redactó la definición de piratería. El uso de drones, aeronaves no tripuladas o vehículos autónomos marítimos para cometer actos de piratería o robo a mano armada en el mar es un fenómeno reciente. También lo es el uso de otros dispositivos para perpetrar ciberataques en el mar. Se

Cambridge University Press, 2009), págs. 32 a 42. R. O’Keefe, *International Criminal Law* (Cambridge, Cambridge University Press, 2015), pág. 20. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Delincuencia marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal*, 3ª ed. (Colombo, 2020), párr. 9.3.

¹⁹⁵ Ello se extiende a la zona económica exclusiva; véase el párrafo 2 del proyecto de artículo 2.

¹⁹⁶ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma, 10 de marzo de 1988), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1678, núm. 29004, pág. 201.

¹⁹⁷ Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 15, núm. 102, pág. 295.

¹⁹⁸ Algunas leyes nacionales distinguen entre la piratería dirigida contra buques y los “delitos marítimos” dirigidos contra plataformas fijas o flotantes: véase la Ley de Eliminación de la Piratería y de otros Delitos Marítimos, 2019, de Nigeria en:

<https://placbillstrack.org/8th/upload/Suppression%20of%20Piracy%20and%20Other%20Maritime%20Offences%20Act%202019.pdf>.

¹⁹⁹ Corte Permanente de Arbitraje, *The Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia)*, caso núm. 2014-02, laudo sobre el fondo de 14 de agosto de 2015, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII (2019), pág. 205, en especial párr. 238, también párr. 240.

reconoce que ese tipo de acciones quedan comprendidas en la definición de piratería que figura en el párrafo 1 del proyecto de artículo 2.

11) Con arreglo a la definición del párrafo 1 del proyecto de artículo 2, los actos de piratería se cometen desde un buque o una aeronave privados. No obstante, el artículo 102 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone específicamente que “[s]e asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería [...] perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave”²⁰⁰.

12) La definición de piratería que figura en el párrafo 1 del proyecto de artículo 2 se limita a los actos en los que intervienen dos buques, dos aeronaves o un buque y una aeronave. No se extiende a las situaciones de violencia o detención ilegales ni a los actos de depredación cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque o una aeronave contra ese mismo buque o aeronave. Se expresó la opinión de que no debe considerarse que en la piratería siempre intervienen dos buques, sino que esta puede incluir actos de la tripulación de un buque contra ese mismo buque.

13) La piratería también puede perpetrarse desde tierra contra buques, pero la Comisión decidió no hablar específicamente de “tierra” para referirse al lugar donde se realizan los preparativos para cometer actos de piratería. Algunos miembros consideraron que los actos de piratería también podían llevarse a cabo desde plataformas mar adentro.

14) La Comisión estudió la posibilidad de incluir una definición de “buque” que contribuyese a aclarar la definición del párrafo 1 del proyecto de artículo 2. Si bien la Organización Marítima Internacional ha definido “buques y aeronaves” en algunos de los convenios concluidos bajo sus auspicios²⁰¹, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no define “buque” ni “nave”. La Comisión no consideró que fuera útil incluir una definición de buque en el presente proyecto de artículos.

“[T]odo acto que tenga por objeto incitar [a esos actos] o facilitarlos intencionalmente”

15) La definición de piratería incluye conductas accesorias a la piratería, como la incitación, la financiación o la facilitación intencionada de la piratería. El Consejo de Seguridad ha constatado la necesidad de abordar este elemento de los actos de piratería en sus resoluciones relativas a la situación en Somalia y el golfo de Guinea. En su resolución 1976 (2011) sobre Somalia, el Consejo puso de relieve la importancia de tipificar como delito “la incitación, la facilitación, la conspiración y el intento de cometer actos de piratería”²⁰². Posteriormente, en su resolución 2020 (2011), el Consejo añadió texto a fin de abarcar no solo a los piratas detenidos frente a las costas de Somalia, sino también “a quienes en tierra faciliten y financien sus actos”²⁰³. El Consejo de Seguridad ha adoptado recientemente un planteamiento similar en relación con el golfo de Guinea²⁰⁴. En consonancia con el planteamiento del Consejo de Seguridad, la Comisión consideró que la fórmula “todo acto que tenga por objeto incitar [a cometer actos piráticos] o facilitarlos intencionalmente”

²⁰⁰ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 102.

²⁰¹ Véase, por ejemplo, Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Londres, Ciudad de México, Moscú y Washington, 29 de diciembre de 1972), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1046, núm. 15749, pág. 120, en art. III, párr. 2: “Por ‘buques y aeronaves’ se entienden los vehículos que se mueven por el agua o por el aire, de cualquier tipo que sean. Esta expresión incluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopropulsados”.

²⁰² Resolución 1976 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 13.

²⁰³ Resolución 2020 (2011) del Consejo de Seguridad, párr. 15.

²⁰⁴ Resolución 2634 (2922) del Consejo de Seguridad, cuyo párrafo 3 establece lo siguiente: “Exhorta a los Estados Miembros de la región a que tipifiquen como delitos en su legislación nacional la piratería y el robo a mano armada en el mar, y a que investiguen, y enjuicien o extraditen, de conformidad con el derecho internacional aplicable, incluido el derecho internacional de los derechos humanos, a quienes perpetren actos de piratería y robo a mano armada en el mar y a quienes inciten a cometer esos delitos o los financien o faciliten intencionalmente, incluidas las figuras clave de las redes delictivas implicadas en la piratería y el robo a mano armada en el mar que planifican, organizan, facilitan y financian esos ataques o se benefician de ellos”.

era suficientemente amplia como para incluir, en particular, la financiación de la piratería²⁰⁵. Armar un buque destinado a la piratería o arrendarlo a sabiendas de que se utilizará con ese fin constituye un acto de complicidad. También hay que señalar que los actos preparatorios, la ayuda prestada a los piratas o la tentativa fallida de cometer un acto de piratería son punibles de conformidad con varias legislaciones nacionales²⁰⁶.

Párrafo 2

16) En el párrafo 1 del proyecto de artículo 2 se hace referencia a los actos de piratería cometidos “en alta mar”. No obstante, el artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativo a los derechos y deberes de los Estados en la zona económica exclusiva, dispone: “Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte”. De ello se desprende que el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las disposiciones conexas relativas a la piratería se aplican a la zona económica exclusiva. Así lo confirma el tribunal arbitral en el caso relativo al *Incidente “Enrica Lexie”*, que observó que el artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar “amplía a la zona económica exclusiva los derechos y deberes específicos de los Estados en materia de represión de la piratería”²⁰⁷.

17) La Comisión debatió si debía hacerse una referencia explícita a la zona económica exclusiva, pero decidió incluir una referencia a las disposiciones del artículo 58, párrafo 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para indicar que la piratería también puede cometerse en esa zona²⁰⁸. El párrafo se redactó de forma neutra para que se entendiera sin perjuicio de la posición de los Estados que no son parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

18) Al separar los dos párrafos se reconoce que la zona económica exclusiva y la alta mar son dos espacios marítimos distintos con derechos y obligaciones igualmente diferentes.

Prácticas legislativas nacionales

19) La Comisión tomó nota de la diversidad de definiciones de piratería que han surgido de resultas de la evolución de la práctica legislativa de los Estados²⁰⁹. Examinó si una definición de piratería basada en las definiciones del derecho interno podría complementar la establecida en virtud del derecho internacional. Consideró, no obstante, que una definición de esas características podía englobar todo tipo de actos ilegales en el mar no definidos en los apartados a) y b) del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Tal amplitud socavaría la integridad de la definición de piratería enunciada en ese instrumento. No obstante, la Comisión señaló que las leyes nacionales de lucha contra la piratería pueden contribuir a arrojar luz sobre la práctica de los Estados y que deberían examinarse los elementos comunes para promover la armonización de las legislaciones internas.

²⁰⁵ Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos, Circuito del Distrito de Colombia, *United States v. Ali*, 21 de agosto de 2013, 718 F.3d 929.

²⁰⁶ Imperio Británico, Comité Judicial del Consejo Privado, causa *Piracy Jure Gentium*, 26 de julio de 1934 (en <https://vlex.co.uk/vid/re-piracy-jure-gentium-805016117>), citada en *Dahir* (véase la nota 194 *supra*), párrafo 57: “Como se sostuvo en la causa *Piracy Jure Gentium* (1934) A.G. 586, ‘el robo en sí no es un elemento esencial del delito. Una tentativa frustrada de cometer robo como parte de un acto pirático constituirá piratería *iure gentium*’”. Chipre, Código Penal, art. 69. República de Corea, Ley de Represión de los Actos Ilícitos contra Buques e Instalaciones Marítimas de Navegación, art. 5; India, Ley de Lucha contra la Piratería Marítima, 2022, núm. 3 de 2023, art. 3.

²⁰⁷ Corte Permanente de Arbitraje, *The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India)*, caso núm. 2015-28, laudo de 21 de mayo de 2020, párr. 979.

²⁰⁸ Corte Internacional de Justicia, *Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia)*, fallo de 21 de abril de 2022, párr. 62.

²⁰⁹ Véase el primer informe del Relator Especial (A/CN.4/758).

Acontecimientos ulteriores

20) La Comisión reconoció que la actual definición de piratería puede no tener en cuenta los avances tecnológicos logrados en materia de protección marítima, por lo que es posible que la comunidad internacional tenga que actualizarla en el futuro. No obstante, consideró innecesario introducir una cláusula “sin perjuicio” para tener en cuenta los avances que puedan producirse.

Artículo 3**Definición de robo a mano armada en el mar**

Constituye robo a mano armada en el mar cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación o amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, las aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado;
- b) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o facilitarlos intencionalmente.

Comentario

1) El proyecto de artículo 3 se refiere a la definición de robo a mano armada en el mar. La definición se basa en la adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) en su Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados contra los Buques²¹⁰. Los apartados a) y b) del proyecto de artículo 3 retoman los apartados 1 y 2, respectivamente, del párrafo 2.2 de dicho Código.

2) No existe ninguna diferencia sustancial entre la piratería y el robo a mano armada en el mar en lo que se refiere a la conducta en sí. La principal diferencia entre ellos es el lugar de comisión de los actos: la alta mar y la zona económica exclusiva, por un lado, y las aguas sometidas a la jurisdicción del Estado ribereño, por otro. Ello tiene repercusiones en la jurisdicción aplicable con respecto a los dos delitos. En el caso de la piratería, se reconoce que se aplica la jurisdicción universal, de modo que cualquier Estado tiene derecho a perseguir el delito de piratería cometido en alta mar. En cuanto al robo a mano armada en el mar, el Estado ribereño tiene la competencia exclusiva para ejercer la jurisdicción en materia legislativa y ejecutiva respecto de esos actos.

3) La diferencia entre la definición que figura en el proyecto de artículo 3 y la establecida por la Asamblea de la OMI es que, en el encabezamiento del proyecto de artículo, la Comisión utiliza la expresión “robo a mano armada en el mar” en lugar de “robo a mano armada contra los buques”, empleada por la Asamblea de la OMI. Recientemente, en una resolución del Consejo de Seguridad sobre la piratería marítima en el golfo de Guinea se ha utilizado la expresión “robo a mano armada en el mar”, en lugar de “robo a mano armada contra los buques”²¹¹. Teniendo en cuenta la práctica del Consejo de Seguridad y a fin de no limitar en exceso la definición, la Comisión no estimó necesario retomar literalmente la definición de la OMI.

4) A diferencia de la piratería, a la que se aplica la jurisdicción universal, la resolución A.1025(26) de la OMI establece que el robo a mano armada se penaliza con arreglo a la jurisdicción del Estado ribereño, como se prevé en algunas legislaciones nacionales e instrumentos regionales mencionados anteriormente. Además, cabe señalar que el robo a mano armada en el mar no conlleva necesariamente la presencia de dos buques.

5) El “robo a mano armada en el mar” tiene lugar en las aguas interiores, las aguas archipelágicas y el mar territorial de un Estado. Si bien numerosos actos de robo a mano armada en el mar se producen en estrechos utilizados en la navegación internacional, estos

²¹⁰ OMI, resolución A.1025(26), de 2 de diciembre de 2009, anexo.

²¹¹ Resolución 2634 (2022) del Consejo de Seguridad. Véase también la declaración de la Presidencia del Consejo de Seguridad S/PRST/2021/15, de 9 de agosto de 2021.

pueden abarcar áreas que se encuentran dentro de las zonas marítimas de un Estado ribereño, así como en alta mar. Por ejemplo, en el estrecho de Corea/Tsushima hay zonas de alta mar. Por ello, se consideró innecesario, e incluso confuso, referirse específicamente en la definición a los estrechos utilizados para la navegación internacional.