

08/2021

25 de enero de 2021

*Miguel Alía Plana**

El legal finish de la Operación Atalanta

El legal finish de la Operación Atalanta

Resumen:

El *legal finish* de la Operación Atalanta, dirigida a prevenir, reprimir y suprimir la piratería en el Índico y en la cuenca somalí, es su «solución jurídica», es decir, aquella actividad que tiene por fin el enjuiciamiento de los piratas por tribunales competentes, con la correlativa imposición de penas y su cumplimiento. Implica una compleja estructura jurídica, imbricada en una operación naval.

El *legal finish* determina la naturaleza de la operación y su inclusión en el concepto de *ocean peacekeeping*; y da autonomía a las operaciones navales, dentro de la idea del clásico *peacekeeping* que ha sido asunto predominantemente terrestre.

El concepto tiene tres líneas discursivas:

- a. Aceptación de la definición de piratería de la Convención de Montego Bay.
- b. Determinación de procedimientos estandarizados de detención en la mar.
- c. Formalización de acuerdos con terceros Estados sobre ejercicio de jurisdicción y materias derivadas.

Palabras clave:

Legal finish, Operación Atalanta, piratería, Derecho del mar, seguridad marítima, acuerdos internacionales, tribunales.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

The 'legal finish' of Operation Atalanta

Abstract:

Operation Atalanta aims to preventing, suppressing, and repressing piracy in the Indian Ocean and the Somali basin. Its 'legal finish' is its 'legal solution', the activity of prosecuting pirates and putting them before a competent penal court, to be tried and punished in a default prison system. This reality implies the existence of a complex legal structure imbricated to a naval operation.

The 'legal finish' determines the nature of the operation and its inclusion in the concept of 'ocean peacekeeping'. Besides, it gives autonomy to naval peacekeeping operations, keeping in mind that classic peacekeeping has been a land business.

The concept has three discursive lines:

- 1. Acceptance of the definition of piracy ruled by Montego Bay Convention.*
- 2. Determination of standardized detention procedures at sea.*
- 3. Formalization of agreements with third States about penal, procedural, and correctional laws for repressing piracy.*

Keywords:

'Legal finish', Operation Atalanta, piracy, Law of the Sea, maritime security, international agreements, courts.

Concepto

El *legal finish* de la Operación Atalanta es su «solución jurídica»¹. Simplificando el asunto, es el «international process to bring them [los piratas] to justice»². Este concepto será familiar a quienes hayan frecuentado unidades o cuarteles generales implicados en el planeamiento y conducción de la European Union Naval Force Atalanta, creada en 2008 para erradicar la piratería de las costas de Somalia. Recordemos que, de acuerdo con su mandato, sus objetivos generales son los siguientes:

- Proteger las embarcaciones del Programa Mundial de Alimentos y otras vulnerables que naveguen su Área de Responsabilidad (AOR, por sus siglas en inglés).
- Disuadir, prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada en la mar en su AOR.
- Monitorizar actividades pesqueras frente a las costas de Somalia.
- Apoyar a otras misiones de la UE y de organizaciones internacionales que trabajan para fortalecer la seguridad y la capacidad marítimas en la región.

La Acción Común 2008/851/PESC (derivada de la Resolución del Consejo de Seguridad 1816/2008) nos lleva a la médula del asunto, cuando señala en su art. 2.e) que Atalanta «con vistas a los procedimientos judiciales que puedan llevarse a cabo por los Estados competentes en las condiciones previstas en el artículo 12, podrá capturar, retener y entregar a las personas sospechosas de tener la intención de cometer, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en las zonas en que esté presente y podrá embargar los buques de los piratas o de los ladrones a mano armada o los buques capturados después de un acto de piratería o de robo a mano armada y que estén en manos de los piratas o de los ladrones a mano armada, así como los bienes que se encuentren a bordo».

1. RIVA GARCÍA, Zarina, «La traducción de *legal finish*», *Puntoycoma, Boletín de los traductores españoles de las Instituciones de la Unión Europea, Bruselas y Luxemburgo*, n.º 156 (enero/febrero de 2018). Disponible en: http://ec.europa.eu/translation/spanish/magazine/es_magazine_es.htm (consultado el 3 de abril de 2020).

2. VON GLAHN, G.; LARRY TAULBEE, J., *Law among Nations: An Introduction to Public International Law*. London/New York: Routledge 2017, p. 426.

Mencionamos dos acciones que son una sola: la piratería y los robos (asaltos) a mano armada en la mar. La diferencia es que la piratería solo se comete en alta mar, de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay) de 10 de diciembre de 1982, no es posible su comisión en aguas sujetas a jurisdicción nacional. Un robo a mano armada en la mar es todo acto que, no pudiendo ser calificado como piratería por cometerse en aguas territoriales, internas o archipelágicas, consiste en violencia ilícita, detención, depredación o amenaza de depredación³. La implementación de este concepto permite la acción de Atalanta en espacios marítimos somalíes, y así se ha reconocido en el art. 2.c) de la mencionada Acción Común 2008/851/PESC; y se ha concretado en las oportunas Órdenes de Operaciones dictadas hasta este momento⁴.

La clave del *legal finish* es la frase: «Con vistas a los procedimientos judiciales [...] podrá capturar, retener y entregar a las personas sospechosas». En ella se reconoce que uno de los objetivos de la Atalanta es la condena de los piratas, previa detención, en consonancia con el art. 107 de la Convención de Montego Bay, según el cual solo los buques de guerra, las aeronaves militares y los buques y aeronaves de Estado, con signos claros e identificables, pueden realizar apresamientos por causa de piratería.

En el caso español, podemos señalar lo siguiente:

1. El delito de piratería se tipifica en el art. 616 ter. y siguientes del Código Penal, tras la reforma operada mediante la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio.
2. La detención se hace por militares españoles, que actúan como agentes de la autoridad, de acuerdo con tres tipos de normas. La primera, el bloque de legalidad de la UE que crea Atalanta y concede a la fuerza naval que se constituya

3. La Resolución A.1025 (26) (Anexo, párrafo 2.2) de la OMI define el robo a mano armada en la mar como: «1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado. 2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente». Disponible en: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/A%2026Res1025.pdf> (consultado el 4 de junio de 2020).

4. Atalanta ha tenido varias Órdenes de Operaciones (OPORD) y un catálogo de Reglas de Enfrentamiento (ROE), que permiten actuar en aguas territoriales e interiores de Somalia. Se puede actuar sobre una franja de 2000 metros tierra adentro desde la costa hacia el interior somalí o en franjas de terreno enumeradas específicamente (Somalilandia, Putlandia, Mogadiscio, Kismayo, entre otras). Se permiten los sobrevuelos, conforme a ROE específicas, para el cumplimiento de la misión asignada. Datos actualizados a 7 de agosto de 2020, gracias a la información facilitada por el capitán auditor D. Pedro Urcelay Delgado, desplegado en el océano Índico como asesor jurídico embarcado de Atalanta.

competencias para el cumplimiento de los cometidos asignados, entre ellas, las relativas a la detención. La segunda, el Código Penal, cuyo art. 24 concede el estatuto de autoridad al comandante del buque y, por tanto, el de agentes de la autoridad a sus subordinados cuando cumplan sus órdenes. La tercera, la Disposición Adicional primera, apartado 4, del Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas, según la cual «los miembros de las dotaciones de los buques de la Armada tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de funciones de vigilancia y seguridad marítima atribuidas legalmente o por convenios internacionales suscritos por España». Con ello, se activan los supuestos de detención legal previstos en los arts. 490 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim), en relación con su art. 520 ter, al que aludiremos de inmediato.

3. Todo buque de la Armada es territorio nacional, en cuanto los piratas sean embarcados, la detención se constituye en España de acuerdo con leyes españolas.
4. El comandante del buque es responsable de la detención. Es la máxima autoridad a bordo y cumplirá la ley española, tanto respecto al detenido como al juez competente (juez central de Instrucción de la Audiencia Nacional), que se encontrará a miles de millas de distancia. Los apoyos técnicos para una correcta y eficaz comunicación comandante-juez-fiscal son esenciales.
5. El buque tiene que estar dotado de un espacio de detención que no viole los estándares jurídicos occidentales.
6. Los derechos del detenido, duración de la detención, trato, control judicial, asistencia letrada, reconocimiento médico, derecho al intérprete, a saber los motivos de la detención, a comunicarla a su familia y autoridades nacionales, documentación, libertad religiosa, etc., están sujetos a modulaciones derivadas del escenario marítimo, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional que motivó la reforma de la LECrim en 2015.

Su art. 520 ter. establece:

«A los detenidos en espacios marinos por la presunta comisión de los delitos contemplados en el artículo 23.4.d) de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, les serán aplicados los derechos reconocidos en el presente capítulo en la medida que resulten compatibles con los medios personales y materiales existentes a bordo del buque o aeronave que practique la detención, debiendo ser puestos en libertad o a disposición de la autoridad judicial competente tan pronto como sea posible, sin que pueda exceder del plazo máximo de setenta y dos horas. La puesta a disposición judicial podrá realizarse por los medios telemáticos de los que disponga el buque o aeronave, cuando por razón de la distancia o su situación de aislamiento no sea posible llevar a los detenidos a presencia física de la autoridad judicial dentro del indicado plazo».

Todo lo anterior exigió la redacción de dos protocolos de cooperación entre el Estado Mayor de la Defensa, Armada y la Fiscalía General del Estado, para coordinar la detención en la mar.

- Los tribunales españoles serán competentes para enjuiciar a los detenidos, según el art. 23.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), a instancia de particulares o del Ministerio Fiscal. Su art. 23.4.d) permite la persecución de la piratería y el 23.4.p), los robos a mano armada en la mar. Ahora bien, el art. 23.5 de la LOPJ veta la acción de la justicia si se ha iniciado procedimiento para su enjuiciamiento por las autoridades del Estado donde se hubiera cometido los hechos (imposible en el caso de Somalia) o en el Estado de nacionalidad del presunto delincuente (igualmente), siempre que no se encuentre en territorio español (el buque de la Armada lo es) o se hubiera iniciado un procedimiento para su extradición. En el caso en que el Ministerio Fiscal no sostenga la acción, se remitirán los detenidos a la autoridad judicial que se haya establecido por un tratado internacional o, en su defecto, al Estado de bandera del buque pirateado. Al respecto, con la base del art. 12 de la Acción Común 2008/851/PESC, que previene una estructura de cooperación

internacional judicial ad hoc, se pactaron tales acuerdos con Kenia⁵, Mauricio⁶ y Seychelles⁷, de los que solamente está vigente el último.

¿Dónde nos encontramos? El mantenimiento de la paz oceánica

El *legal finish* determina la naturaleza de la Operación Atalanta. Si queremos situarla conceptualmente, necesitaremos de un marco previo, como es el mantenimiento de la paz oceánica (OPK, por sus siglas en inglés). Si bien las *peacekeeping missions* han sido tradicionalmente un asunto terrestre y su componente naval no era el más relevante⁸, el despliegue de Atalanta puede considerarse como el inicio de una nueva tendencia, el OPK, cuyo fundamento teórico es anterior a su planeamiento y conducción. El OPK se acuñó como término por el National Institute for Defense Studies (NIDS) de Tokio, a finales del siglo XX, y se materializó, entre otros, en el documento *OPK Tokio Appeal*⁹. Es aquella acción internacional, llevada a cabo por fuerzas navales, para la prevención de conflictos, la conservación, gestión y control de los recursos marinos, la protección y preservación del medio ambiente oceánico, las grandes rutas y la

5. BARRADA FERREIRÓS, Alfonso. *El talón de Aquiles de Atalanta: El enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas*, Documento Marco IEEE 01/2011. Disponible en:

www.ieeee.es/en/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM01-2011Atalanta.pdf (consultado el 2 de agosto de 2020).

6. Decisión 2011/640/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2011, relativa a la firma y la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea 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. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:254:0001:0002:ES:PDF> (consultado el 1 de septiembre de 2020).

7. Decisión 2009/877/PESC del Consejo, de 23 de octubre de 2009, relativa a la firma y aplicación provisional del Canje de Notas entre la Unión Europea 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. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009D0877&from=ES> (consultado el 1 de septiembre de 2020).

8. CARVALHO DE OLIVEIRA, Gilberto. «Naval Peacekeeping and Piracy: Time for a Critical Turn in the Debate», *International Peacekeeping*, vol. 19, n.º 1 (2012). Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/13533312.2012.642154> (consultado el 23 de agosto de 2020).

9. FUSE, Tsutomu. «Ocean Governance and a View Toward Multinational Security Cooperation in Ocean Space», Institute for International Policy Studies, Tokio, 11-13 December 2001. Disponible en: http://www.iips.org/publications/data/Fuse_paper.pdf (consultado el 26 de noviembre de 2020); y RAHMAN, Chris. «The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia», en: LERH, Peter (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. New York: Routledge 2007, p. 190.

salvaguardia del Derecho del Mar^{10,11}. El OPK es expresión sinónima de la *Ocean Governance*¹² y de *Ocean Stabilization*¹³, y, en lo que toca a España, se incluiría como actividad en el art. 3 de la Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de Seguridad Nacional, que entiende por tal «la acción del Estado dirigida a proteger la libertad, los derechos y bienestar de los ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir junto a nuestros socios y aliados a la seguridad internacional en el cumplimiento de los compromisos asumidos».

El documento *Estrategia de Seguridad Nacional (ESN)*¹⁴ subraya cómo la gestión del espacio marítimo es un desafío para los intereses españoles¹⁵, ya que los mares son «objeto de creciente competición y confrontación»¹⁶. Además, están sometidos a amenazas intencionadas y delictivas, como la piratería¹⁷. Lo anterior exigió la publicación de la *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN)*^{18,19}, en la que se exponen los intereses españoles en la mar. Sin ánimo de agotar el tema, podemos enumerar el cumplimiento de la legislación nacional e internacional de los espacios marinos; la protección de la vida humana en la mar; la libertad y la seguridad en la navegación; el comercio y el transporte marítimos; la industria naviera y marítima; la seguridad de los

10. TAKAI, Susumu, «Maritime Security Cooperation in Asia - Ocean Governance and Ocean-peace Keeping», en: VV. AA., «East Asian Strategic Review 2004». Tokyo: The National Institute for Defense Studies 2005, p. 33. Disponible en: www.nids.go.jp/english/publication/east-asian/pdf/2004/east-asian_e2004_02.pdf (consultado el 3 de septiembre de 2020).

11. KAZUMINE, Akimoto. «Ocean Peacekeeping (OPK) - Multilateral Naval Cooperation for Ocean Stabilization». Tokyo: National Institute for Defense Studies 1990; y, del mismo autor, «Ocean Stabilization - A New Security Concept», Tokyo: National Institute for Defense Studies 1996.

12. TAKAI, Susumu; AKIMOTO, Kazumine. «Ocean-Peace Keeping and New Roles for Maritime Force», *NIDS Security Reports*, n.º 1, marzo de 2000, p. 59. Disponible en: https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1282449_po_bulletin_e1999_3.pdf?contentNo=1&alternativeNo (consultado el 10 de noviembre de 2020).

13. KEVESAN, K. V. «Proposals on Ocean Security», *The Nippon Foundation Library*, 2003. Disponible en: <http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2003/00156/contents/0036.htm> (consultado el 10 de noviembre de 2020).

14. GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de Seguridad Nacional 2017, un proyecto compartido de todos y para todos*. Madrid: Presidencia del Gobierno 2017. Disponible en: https://www.defensa.gob.es/Galerias/defensadocs/Estrategia_Seguriad_Nacional_2017.pdf (consultado el 24 de noviembre de 2020).

15. *Ibid.*, p. 12.

16. *Ibid.*, p. 59.

17. *Ibid.*

18. *Ibid.*, p. 102.

19. GOBIERNO DE ESPAÑA, «Estrategia de Seguridad Marítima Nacional», Madrid: Presidencia del Gobierno 2013. Disponible en: <https://www.dsn.gob.es/es/estrategias-publicaciones/estrategias/estrategia-seguridad-mar%C3%ADtima-nacional> (consultado el 4 de noviembre de 2020).

buques de pabellón español; los puertos y las infraestructuras marítimas; los recursos del medio marino; el medio ambiente marino; y el patrimonio arqueológico subacuático.

Como, según el art. 16.a) de Ley Orgánica 5/2005, de la Defensa Nacional, las Fuerzas Armadas son competentes para llevar a cabo operaciones de vigilancia de los espacios marítimos, como parte de la acción del Estado en la mar, debemos seguir, someramente, con el concepto de operaciones navales de la Armada²⁰, a fin de aquilatar al máximo la naturaleza de Atalanta. Pues bien, las misiones de una fuerza naval son: disuasión y defensa, gestión de crisis, proyección exterior y seguridad marítima. En la última se incluye la acción contra la piratería²¹, que se concreta en las denominadas Operaciones de Seguridad Marítima (OSM), cuyo fin es neutralizar las actividades ilegales en la mar.

Lo anterior se relaciona con el concepto anglosajón de Operaciones Navales de Imposición de la Ley, o *maritime law enforcement operations*, focalizadas en acciones de investigación, control, persecución y punición del delito²². El *law enforcement*²³ está formado por la suma de tres ideas: proteger, prevenir y asegurar la sanción. Ello nos lleva a la «seguridad y mantenimiento del orden público», «aquella situación de normal funcionamiento de las instituciones de la sociedad, la paz social y la convivencia pública»²⁴. Si trasladamos lo anterior al ámbito marítimo, llegamos al *good order at sea*^{25,26} y a la *ocean governance* («the way in which ocean affairs are governed»²⁷), es

20. ARMADA ESPAÑOLA. *Concepto de Operaciones Navales 2015*. Madrid: Ministerio de Defensa 2015.

21. *Ibid.*, p. 30.

22. McLAUGHLIN, Rob. «Authorizations for maritime law enforcement operations», *International Review of the Red Cross*, vol. 98, n.º 902 (agosto de 2016), p. 456.

23. NATO COE CSW Legal Workshop on the Intersection of Naval Operations, Maritime Law Enforcement, and Human Rights (February-March 2016), Summary. Disponible en: www.coecsw.org/fileadmin/coe-csw/images/news/2016/HR-WS/NATO_COE_CSW_Legal_Workshop_HumanRights.pdf; y TONDINI, Matteo, «The use of force in the course of maritime law enforcement operations», *Journal on the Use of Force and International Law*, vol. 4, n.º 2 (2017).

24. MONTALVO ABIOL, Juan Carlos, «Concepto de orden público en las democracias contemporáneas», *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 22 (2010). Disponible en: <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/6009/6464>

25. BEKKEVOLD, Jo Inge; TILL Geoffrey (eds.). *International Order at Sea How it is challenged. How it is maintained*. London: Palgrave Macmillan UK 2016.

26. SINGH, Pradeep A.; ORT, Mara. «Law and Policy Dimensions of Ocean Governance», en: JUNGBLUT, S.; LIEBICH, V.; BODE-DALBY, M. (eds.). *YOU MARES 9-The Oceans: Our Research, Our Future. Proceedings of the 2018 conference for YOUng MARine REsearcher in Oldenburg, Germany*. Bremen: Springer 2019, p. 45. Disponible en: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-20389-4> (consultado el 10 de noviembre de 2020).

27. TARMIZI, Mohd Khairul Tazril. «Institutional Framework for Ocean Governance: a Way Forward». *World Maritime University Dissertations*, 420. Malmö, p. 12. Disponible en: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1419&context=all_dissertations (consultado el 10 de noviembre de 2020).

decir, a la paz oceánica, el estado en el que se garantiza el libre y pacífico uso de los mares^{28,29}.

Las líneas discursivas del *legal finish*

El *legal finish* es la «solución jurídica» de una operación naval³⁰, e implica capacidades jurídicas concretas, necesarias para «un enjuiciamiento eficaz de los sospechosos de actos de piratería que ponga punto final al proceso»³¹, lo cual plantea retos importantes^{32,33}. Ya el primer oficial del Cuerpo Jurídico Militar que embarcó como asesor de Atalanta señalaba, en 2010, que el principal problema de la operación no era el control del mar ni el aseguramiento de las rutas del Índico, sino «la dificultad para enjuiciar y castigar a los piratas»³⁴.

El fin de la piratería somalí depende de un *legal finish* eficaz y no de una represión por la fuerza. Desde el inicio del interés de la UE por Somalia y las implicaciones derivadas de su naturaleza de «Estado fallido-mar fallido»³⁵, la Unión se manifestó a favor de un *comprehensive approach*, con esfuerzos militares, diplomáticos y políticos³⁶. La UE tiene varias iniciativas desplegadas en tierras somalíes que colaboran estrechamente con Atalanta y, además, ha creado el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (MSCHOA, por sus siglas en inglés), para gestionar «información, avisos, orientación y asesoramiento a las comunidades marítimas mercante y pesquera, así como a otras

28. TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*, Frank Cass, Londres, 2004.

29. BATEMAN, S.; HO, J.; CHAN, J. *Good order at sea in Southeast Asia*. Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies 2009, p. 7. Disponible en: www.jstor.org/stable/resrep05941.5

30. RIVA GARCÍA, Zarina, «La traducción de *legal finish*», *op. cit.*

31. *Ibid.*, p. 4 (consultado el 29 de noviembre de 2020).

32. DUCHEINE, Paul A. L.; OSINGA FRANS P. B. *Netherlands Annual Review of Military Studies 2017: Winning without Killing: The Strategic and Operational Utility of Non-Kinetic Capabilities in Crisis*. Breda: Springer-Asser Press 2017, p. 311.

33. FINK, Martin. *Maritime Interception and the Law of Naval Operations: A Study of Legal Basis in Maritime Interception Operations*. The Hague: Springer 2018, p. 5.

34. BARRADA FERREIRÓS, Alfonso, *op. cit.*

35. LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma, «Los Estados “fallidos” y sus implicaciones en el ordenamiento jurídico internacional», en: *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2010*, Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco 2011. Disponible en: http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf (consultado el 29 de noviembre de 2020); y FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando, «África occidental: el fenómeno de los mares fallidos y los riesgos para el entorno marítimo español», *Revista General de Marina*, tomo 251 (agosto-septiembre de 2006).

36. *EU Naval Force–Somalia. Operation Atalanta. EU Comprehensive Approach*. Disponible en: <https://eunavfor.eu/eu-comprehensive-approach-links/> (consultado el 1 de diciembre de 2020).

organizaciones militares y otras naciones implicadas de la zona»³⁷. Se recomienda la inscripción de buques en su registro para asegurar su seguimiento y control³⁸. También el Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC, por sus siglas en inglés), para el control del tráfico en el Adén³⁹; y el proyecto SHADE (Shared Awareness and Deconfliction), sobre inteligencia en la región. Atalanta ha impulsado el Código de Conducta de Yibuti, redactado con la OMI, para la comunicación, coordinación, formación, mejora de la legislación y de la capacidad antipiratería. Por último, con el concurso de Atlanta se desarrollan programas en Seychelles para formación de jueces, fiscales y policías, según la Decisión 2009/877/PESC.

Con estas ideas presentes, podemos establecer las líneas discursivas del *legal finish*:

1. Aceptación de la definición de «piratería» según la Convención de Montego Bay, (arts. 100 y 101), con el correlativo del derecho de apresamiento (su art. 105). Ello requiere la inclusión en los códigos penales nacionales de una tipificación de la piratería coherente con la Convención.
2. Determinación de procedimientos estandarizados de detención en la mar y consolidación de órganos de cooperación ad hoc. Al respecto, destacan las actividades de la INTERPOL; la United Nations Office of Drugs and Crime (UNDOC) y su Maritime Crime Programme; y el Regional Anti-Piracy Prosecutions and Intelligence Coordination Centre (RAPPICC).
3. Formalización de acuerdos con terceros Estados (hasta ahora, Kenia, Mauricio y Seychelles) sobre ejercicio de jurisdicción, leyes penales, procesales y penitencias aplicables a los reos de piratería, y determinación de los puertos y demás lugares donde se deba ejecutar el aseguramiento de los objetos del delito, si los hubiera.

37. HUDSON, Peter. «La operación Atalanta como modelo de cooperación civil-militar», *Revista General de Marina*, número extraordinario 1 (suplemento de mayo), 2010, pp. 83 y 84. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2010/05sup/cap07.pdf> (consultado el 1 de diciembre de 2020).

38. Recomendación de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra los buques, DOUE, n.º 67, de 17 de marzo de 2010 (consultado el 7 de diciembre de 2020).

39. *Ibid.*

Conclusiones

1. Atalanta ha innovado las operaciones navales con su *legal finish*, cuyo objetivo es la puesta a disposición judicial de los sospechosos de piratería, su procesamiento y condena.
2. El *legal finish* determina el perfil de la Atalanta, en tanto que OSM y concreción fáctica del OPK, el mantenimiento de la paz oceánica.
3. El *legal finish* tiene tres líneas discursivas:
 - a) Aceptación de la definición de «piratería» de la Convención de Montego Bay.
 - b) Determinación de procedimientos estandarizados de detención en la mar.
 - c) Formalización de acuerdos con terceros Estados sobre jurisdicción y materias derivadas.

*Miguel Alía Plana**

Teniente coronel auditor (Cuerpo Jurídico Militar), doctor en Derecho y en Ciencias Políticas
Asesor jurídico de la Operación Atalanta (embarcado en el L-51 *Galicia*, 2017; y comisionado
en el CG de EUNAVFORCE Atalanta, Northwood, Reino Unido, 2018)