

LA RESPUESTA DE ESPAÑA ANTE EL DESAFÍO DE LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO: EL EJEMPLO DEL BUQUE PATIÑO

Alfonso J. Iglesias Velasco
Profesor titular de Derecho Internacional Público
Universidad Autónoma de Madrid

SUMARIO

1. Introducción. 2. Caracterización de la piratería como crimen internacional. 3. Los esfuerzos de la sociedad internacional para combatir las actividades piratas en el océano Índico. 4. La respuesta española: el ejemplo del buque militar Patiño. 5. A modo de conclusión.

1. INTRODUCCIÓN

Como es sabido, la Armada española está participando desde hace tiempo en los esfuerzos internacionales de prevención y represión de las actividades de piratería cometidas en el océano Índico, particularmente frente a las costas de Somalia, pues estos delitos se han incrementado durante la última década y ponen en peligro la seguridad en vías marítimas internacionales de gran importancia estratégica y económica, perjudicando de este modo las transacciones comerciales y las actividades marítimas lícitas.

En este contexto, vamos a explicar en primer lugar cuál es la tipificación del crimen de piratería en Derecho internacional, un ilícito que ha sido perseguido continuamente por los Estados desde tiempos ancestrales. Segui-

damente, pasaremos a indicar cómo la comunidad internacional está enfrentándose a ese problema en la región geográfica del océano Índico occidental. Más adelante, vamos a centrar nuestra atención en un caso concreto, relativo al ataque pirata sufrido por el barco militar Patiño, su diligente reacción ante el mismo con la posterior captura de los piratas, así como el procesamiento judicial de los mismos por parte de la Audiencia Nacional española. Por último, cerraremos este trabajo con unas conclusiones sucintas.

2. CARACTERIZACIÓN DE LA PIRATERÍA COMO CRIMEN INTERNACIONAL

En términos jurídico-internacionales, la piratería ha sido definida como un acto de robo, violencia o depredación en el mar cometidos por un buque o aeronave privado a otro —fuera del contexto de una guerra—, y con finalidad de lucro personal¹. El Derecho internacional y los diversos Estados siempre han estado concienciados de la gravedad de esta lacra y la necesidad de combatirla sin denuedo a escala universal; por ello, no es de extrañar que la piratería se convirtiera en el primer ejemplo de actividad tipificada como crimen contra el Derecho internacional y, en consecuencia, se encuentra sometida a jurisdicción universal². El concepto de piratería que hemos expuesto exige la existencia de dos buques, uno que ataca a otro, y este rasgo excluye que puedan definirse como piratas los actos ilícitos cometidos por personas ya presentes a bordo del barco atacado. Otra característica esencial es que debe ser privada la nave desde la que se realiza el asalto pirata³.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento convencional vigente que codifica esta materia con recono-

¹ Vid. el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar —o Convención de Jamaica de 1982—, así como la sentencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional (CPJI) de 7 de septiembre de 1927 en el asunto del Lotus (Francia c. Turquía), PCIJ, Serie A, n.º 10, parágrafo 70. En la doctrina véase, entre muchos otros, Ivan SHEARER, «Piracy», en Rüdiger WOLFRUM (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008, edición en línea, p. 1.

² Opinión individual del presidente Gilbert Guillaume en la sentencia de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de 14 de febrero de 2002 en el asunto de la Orden de Arresto de 11 de abril de 2000 (RD del Congo c. Bélgica), C.I.J. Recueil 2002, pp. 38 y 42, donde este jurista indica que la piratería es el único caso verdadero de jurisdicción universal reconocido por el Derecho internacional.

³ A estos efectos, también se califica como «pirata» un buque o aeronave de Estado cuya tripulación se ha amotinado y apoderado de la misma (art. 102 de la Convención de Jamaica de 1982).

cimiento general —incluyendo en el Derecho internacional consuetudinario—, aplica a la piratería el principio de jurisdicción penal universal, indicando que «todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o [...] que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo»⁴; es decir, que está legitimado a emplear la fuerza con el objeto exclusivo de apresarse el buque pirata⁵. Y tal legitimación se extiende al plano jurisdiccional, toda vez que «los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes»⁶. En este marco, el artículo 110 de la citada Convención indica que, salvo acuerdo en contrario, «un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero [...] no tendrá derecho de visita», salvo que haya motivo razonable para sospechar que el buque se dedica a determinadas actividades, como la piratería.

Asimismo, en los últimos años el proceso de reducción de las fuerzas militares estatales ha derivado a confiar labores de seguridad de modo creciente a empresas militares y de seguridad privada. En el ámbito de nuestro estudio, tales empresas han sido contratadas por compañías marítimas privadas o por los propios Estados para prestar sus servicios contra la piratería marítima, incluyendo el uso de la fuerza armada, lo que plantea un grave problema, dado el vacío jurídico existente⁷. A este respecto, ante los ataques sufridos por barcos pesqueros españoles en aguas internacionales cercanas a las costas de Somalia, el Gobierno español ha re-

⁴ Artículo 105 de la Convención de Jamaica; eso sí, los Estados tienen derecho a apresarse naves/aeronaves piratas solamente si lo hacen con sus buques/aeronaves militares o identificables como naves de Estado y autorizados a tal fin (art. 107).

⁵ De hecho, ninguna cláusula del Convenio de Jamaica de 1982 autoriza expresamente el recurso general a la fuerza para apresarse buques, y ha de ser evitado en lo posible, pero eso no significa que esté completamente prohibido, pues puede ser empleada la fuerza en actividades de aplicación del derecho mientras se trate de un uso inevitable, razonable y necesario. A este respecto, véanse tanto la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 4 de diciembre de 1998 (competencia) en el asunto de la Competencia en materia de pesquerías (España c. Canadá), I.C.J. Reports 1998, p. 432, parágrafo 84; como el laudo de la Corte Permanente de Arbitraje de 17 de septiembre de 2007 en el asunto *Guyana c. Surinam*, pará. 445; y el artículo 22.1.f. del Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. Vid. José Manuel SÁNCHEZ PATRÓN, «Piratería marítima, fuerza armada y seguridad privada», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* 23, junio de 2012, p. 4, en <reei.org/index.php/revista/num23/notas/pirateria-maritima-fuerza-armada-seguridad-privada>.

⁶ Artículo 105 de la Convención de Jamaica.

⁷ Véase José Manuel SÁNCHEZ PATRÓN, *loc. cit.*, p. 2.

formado la normativa nacional para permitir que estas empresas militares y de seguridad privadas puedan usar armas de guerra para la prestación de servicios de protección de personas y bienes en «buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes, o para ambos»⁸.

De las disposiciones convencionales indicadas, se colige que un barco de guerra puede apresar una nave pirata en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, incluyendo a estos efectos la zona económica exclusiva, como reconoce la citada Convención de Jamaica de 1982 en su artículo 58.2. Recordaremos, a efectos del caso de referencia, que el intento de asalto pirata contra el buque *Patiño* se produjo a 47 millas de la costa de Somalia, es decir, en su zona económica exclusiva, por lo que se deduce que el posterior y rápido apresamiento del esquiife pirata se produjo en esa misma zona.

Los ordenamientos penales internos de los Estados también han venido tipificando la piratería como delito, con alguna discordancia en cuanto al alcance del mismo. Las cuestiones jurídicas más polémicas a lo largo de los años se han centrado sobre todo en dos puntos relevantes: 1) determinar la legislación aplicable en las zonas marítimas más allá de los mares territoriales de los Estados, y 2) el modo de ejercicio de la jurisdicción en alta mar para arrestar, procesar y sancionar a los responsables de piratería. Debemos recordar que los barcos piratas no reconocían lealtad a país alguno, situándose así fuera del Derecho internacional, lo que permite distinguirlos de los buques corsarios, que portaban patentes de corso emitidas por Estados reconocidos.

Aunque se encuentran cada vez más conectados, tampoco debe confundirse la piratería con los actos de terrorismo cometidos a bordo de un barco o atentatorios contra la seguridad marítima, comportamientos estos últimos que el Derecho internacional persigue a través de un tratado internacional específicamente dedicado a ellos⁹. Lo cierto es que las convenciones internacionales sobre terrorismo han sido negociadas de modo fragmentario, sin haber adoptado una auténtica base de jurisdicción universal.

Es sabido que en los últimos tiempos han rebrotado los ataques de la piratería marítima, muy en especial frente a las costas de los denominados

⁸ Artículos 1.1, 1.2 y 2.1 del Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada y del Reglamento de Armas (BOE 263, de 31 de octubre de 2009, p. 90892).

⁹ Nos referimos al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, o «Convenio SUA» (Roma, 1988).

Estados «fallidos», con débiles instituciones lastradas por la corrupción y escasa capacidad de vigilancia marítima¹⁰. El ámbito geográfico donde la piratería ha crecido más exponencialmente —a la par que se ha profesionalizado— ha sido el océano Índico, en concreto frente a las costas de Somalia; allí se han consolidado bandas criminales muy organizadas con amplias estructuras jerarquizadas, que cuentan con financiadores, proveedores de servicios y de recursos, grupos de asalto, negociadores y campamentos en tierra, así como coordinadores de todas esas funciones. Como es lógico, se ha producido una retroalimentación evidente entre los crecientes pagos de los rescates y el aumento pujante de la piratería en la zona¹¹. Todo ello ha provocado una gran preocupación internacional ante esta actividad delictiva, toda vez que amenaza las vías comerciales más transitadas del mundo, incluyendo las entregas de ayuda humanitaria a Somalia —en concreto, los suministros del Programa Mundial de Alimentos transportados a ese país por vía marítima—.

3. LOS ESFUERZOS DE LA SOCIEDAD INTERNACIONAL PARA COMBATIR LAS ACTIVIDADES PIRATAS EN EL OCÉANO ÍNDICO

Por desgracia, la aplicación a la piratería de la jurisdicción del Estado ribereño resulta ineficaz en los Estados «fallidos». Por ello, resulta necesario que los esfuerzos para luchar contra las actividades piratas sean colectivos, en el sentido de ser acometidos por la comunidad internacional. De ahí que el Consejo de Seguridad adopte resoluciones —a partir de su resolución 1816 (2008)— que, tras constatar la incapacidad del gobierno somalí para interceptar a los piratas y patrullar y proteger sus aguas territoriales y las rutas marítimas internacionales frente a sus costas, estiman que la piratería en dicha zona constituye una amenaza a la paz y la seguridad internacionales. En consecuencia, el Consejo de Seguridad ha estado autorizando a los terceros Estados y organizaciones regionales cooperantes con el gobierno de Somalia a que puedan penetrar en el mar territorial somalí

¹⁰ Vid. Louis LE HARDY DE BEAULIEU, «La piraterie maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle», *Revue Générale de Droit International Public*, vol. 115, 3, 2011, pp. 653-674; y Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, Nueva York, 2007.

¹¹ En este sentido pueden leerse, *inter alia*, Carlos JIMÉNEZ PIERNAS, «Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis desde el Derecho internacional», *ARI* 168/2008, Real Instituto Elcano; y Mario SILVA, «Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law», *Virginia Journal of International Law*, vol. 50, 3, 2009-2010, pp. 553-578.

con el objeto de reprimir y perseguir dichas actividades piratas —advirtiendo en los párrafos 7 y 9 de la citada resolución 1816 que se cuenta con el consentimiento del gobierno de Somalia, que esa autorización no se extiende a las aguas territoriales de ningún otro Estado, y que tal permiso no constituye precedente jurídico alguno en Derecho internacional consuetudinario—¹².

De este modo, diversos Estados poderosos iniciaron actividades de vigilancia marítima, algunos individualmente —como Rusia—, pero sobre todo a través de coaliciones internacionales —como la denominada Fuerzas Marítimas Combinadas, compuesta por 25 países bajo la dirección de Estados Unidos— o de operaciones de protección marítima desarrolladas por organizaciones regionales, tanto por la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) —las sucesivas operaciones Proveedor Aliado, Protector Aliado y Escudo del Océano— como por la Unión Europea —operación Atalanta—¹³. Evidentemente, resulta fundamental que todos estos esfuerzos internacionales se coordinen entre sí para garantizar que las actividades comerciales en el mar puedan realizarse con seguridad.

Llegados a este punto, ¿qué esfuerzos está realizando la comunidad internacional para combatir esa lacra? De modo general, hay que destacar, por un lado, a diversas organizaciones y entidades internacionales involucradas en esta cuestión, como la Organización Marítima Internacional, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito —particularmente mediante su Programa Contra la Piratería, con base en Nairobi (Kenia)— y la Cámara de Comercio Internacional —a través de su Oficina Marítima Internacional—, y, por otro lado, algunos Estados de las regiones afectadas han celebrado acuerdos de cooperación y establecido programas nacionales de investigación y adiestramiento.

También la Unión Europea (UE) decidió participar, y así estableció por vez primera una operación de fuerza naval en diciembre de 2008, apoyando de este modo las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre esta cuestión para proteger los barcos con cargamentos humanitarios dirigidos a Somalia de la Misión de la Unión Africana en So-

¹² Vid. José Manuel SOBRINO HEREDIA, «El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia», *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña* 15, 2011, pp. 237-262; y Tullio TREVES, «Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia», *European Journal of International Law*, vol. 20, 2, 2009, pp. 399-414.

¹³ Véase Robin GEISS y Anna PETRIG, *Piracy and Armed Robbery at Sea. The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, Oxford, 2011, pp. 17 y ss.

malia (AMISOM) y del Programa Mundial de Alimentos, así como vigilar la pesca en ese litoral¹⁴. Años después, fue ampliado en 2012 el alcance del mandato de la citada operación de la UE a las zonas costeras de Somalia y sus aguas interiores para coordinar con su Gobierno los esfuerzos encaminados a disuadir, prevenir y reprimir los actos de piratería y el robo a mano armada, como se denomina a tales actividades cuando son cometidas en las aguas territoriales del Estado somalí¹⁵. El tamaño de dicha operación ha variado entre cuatro y siete buques, acompañados por dos o tres aeronaves de patrulla aérea.

Asimismo, la UE ha establecido la misión EUCAP Nestor desde julio de 2012 para fortalecer las capacidades marítimas en el Cuerno de África. De este modo, su mandato consiste en reforzar las funciones de guardacostas, apoyar el Estado de derecho y la judicatura y, en el caso particular de Somalia, ayudar a ese país a desarrollar una policía costera.

No obstante, decenas de buques y cientos de tripulantes han estado cautivos de los piratas somalíes. De ahí que los esfuerzos internacionales hayan continuado de diversas formas:

a) En enero de 2009 fue establecido el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las costas de Somalia, creado en virtud de la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, con el objeto de facilitar la coordinación de acciones entre Estados y organizaciones internacionales para suprimir dicha piratería. Se trata de un foro internacional que reúne a más de setenta países, organizaciones y conglomerados industriales con el interés compartido de acabar con la piratería en esa región y llevar ante la justicia a los piratas, sus colaboradores y financiadores.

b) También en enero de 2009 fue adoptado en Yibuti, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, el Código de Conducta relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén.

c) El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, mediante su resolución 1851 (2008), de 16 de diciembre de 2008 (párrafo 6), decidió exten-

¹⁴ Véase la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008 (DO L 301, de 12 de noviembre de 2008, p. 33); y la Decisión 2008/918/PESC del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, artículo 2 (DO L 330, de 9 de diciembre de 2008, p. 19).

¹⁵ En este sentido pueden leerse, *inter alia*, Esther SALAMANCA AGUADO, «La represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia: la acción de la Unión Europea en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa», *Revista de Estudios Europeos* 55, 2010, pp. 57-86; y Carlos ESPALIÚ BERDUD, «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.

der la autorización otorgada a los Estados y las organizaciones regionales capacitadas que cooperan en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia para que pudieran adoptar «todas las medidas necesarias que sean apropiadas en Somalia», con el propósito de reprimir dichos actos en el mar, en respuesta a la solicitud del gobierno de Somalia, lo que implica que autorizaba concretamente a sus buques de guerra y aeronaves militares a entrar en caso necesario incluso en el territorio somalí.

Otra cuestión problemática supone cómo aplicar la ley penal más adecuada a los numerosos piratas que han sido capturados por las fuerzas navales de una veintena de Estados distintos. No parece muy conveniente transferirlos a los territorios de los Estados apresadores, por lo que en la práctica algunos de ellos han sido devueltos a la costa somalí y allí liberados, mientras otros han sido entregados a las autoridades del vecino Estado de Kenia, donde los procesamientos han tenido lugar bajo su propio Derecho nacional, con arreglo a los acuerdos celebrados por ese país con la Unión Europea, Estados Unidos y Reino Unido. En este sentido, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas venía a reconocer que el Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) concedía un fundamento legal válido de jurisdicción a Kenia, pues su texto «dispone que las partes podrán tipificar delitos penales, establecer su jurisdicción y aceptar la entrega de personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido control de un buque por la fuerza o mediante amenaza del uso de la fuerza o cualquier otra forma de intimidación» —resolución 1846 (2008), de 2 de diciembre de 2008, párrafo 15—, a diferencia del tenor literal más restrictivo del artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Pero también Kenia se encuentra con dificultades prácticas para ser capaz de someter a enjuiciamiento a tantos acusados. Por ese motivo, la comunidad internacional ha prestado apoyo logístico creciente, ha reforzado la capacidad de respuesta de los Estados de la región (Kenia, Tanzania, Seychelles y Mauricio), y se ha pensado en articular un entramado judicial provisional apropiado —hasta que Somalia disponga de instituciones y recursos que le permitan cumplir con su deber de reprimir la piratería—, ya sea un tribunal especial somalí, un tribunal regional bajo los auspicios de Naciones Unidas y la Unión Africana, o la creación por el Consejo de Seguridad de un tribunal *ad hoc* para la persecución de crímenes de piratería en esa región.

4. LA RESPUESTA ESPAÑOLA: EL EJEMPLO DEL BUQUE MILITAR PATIÑO

Para examinar cómo el Estado español se está enfrentando al renacido problema de la piratería en el océano Índico, vamos a centrar nuestra atención en el caso singular del ataque pirata a un barco militar español, su brillante y diligente reacción y el procedimiento judicial incoado en la Audiencia Nacional con ocasión del incidente, que ha dado lugar a su sentencia de octubre de 2013¹⁶: los hechos se remontan a enero de 2012, cuando varias personas desde un esquife intentaron abordar el buque militar español Patiño, probablemente porque lo confundieron con un barco mercante. Fueron descubiertos por el personal de guardia a bordo del barco español, abrieron fuego y fueron repelidos, ante lo cual abortaron ese intento y huyeron. Desde ese momento se activó un procedimiento de búsqueda, y se les localizó, tras lo cual fueron detenidos y trasladados a España. Tales personas se encontraban desde enero de 2012 en nuestro país en situación de prisión provisional, pues el fiscal les acusaba de sendos delitos de piratería —del artículo 616 ter del Código Penal español—, los tipos penales de tenencia y depósito de armas de guerra¹⁷ y un delito de pertenencia a organización criminal¹⁸. Asimismo, el Ministerio Público solicitaba que los acusados indemnizaran conjunta y solidariamente a la Armada española por los daños causados al buque Patiño, en concepto de responsabilidad civil.

Fijémonos ahora en los hechos acaecidos, siquiera sea brevemente: el buque militar Patiño se encontraba en la mañana del 12 de enero de 2012 navegando a 47 millas de la costa de Somalia, formando parte del dispositivo Atalanta para dar cobertura a barcos mercantes. De hecho, acababa de escoltar un barco de ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos con destino a la capital somalí, Mogadiscio. Según la mencionada sentencia de la Audiencia Nacional de octubre de 2013 —que vamos a tomar como referencia de aquí en adelante—, el tribunal declara probado que los seis acusados fueron quienes intentaron abordar el buque Patiño, al colocar su barca a su costado de babor con una escala preparada, a primera hora de la mañana del 12 de enero de 2012. Pero fueron avistados en ese momento por el personal militar del barco, que dio la voz de alarma, decretándose entonces «zafarrancho de combate», por lo cual el buque aumentó su velo-

¹⁶ Véase la sentencia de 30 de octubre de 2013 de la Sección 1.ª de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional, cuyo ponente fue Fernando Grande-Marlaska Gómez.

¹⁷ En virtud de los artículos 566.1.1ª, 567.1 y 2, y 570 de nuestro Código Penal.

¹⁸ De conformidad con los artículos 570 bis 1, 2.b y 3 del Código Penal.

cidad de navegación e intentó separarse del esquiife. Ante esa maniobra, los ocupantes de la barquilla dispararon con fusiles AK-47 contra la estructura del buque Patiño, siendo respondidos desde el mismo.

Tras ese intercambio de disparos, los piratas abortaron el intento de abordaje, el esquiife se dio a la fuga y se activó la operación militar para su búsqueda, siendo avistado por un helicóptero español poco después. Cuando el Patiño se acercó al esquiife, los acusados arrojaron al mar escalas, lanzagranadas y fusiles, pretendiendo con ello desembarazarse de las pruebas de su conducta delictiva. Hicieron caso omiso a la primera orden de parada, razón por la que se procedió a disparar al aire, logrando así que el esquiife de los acusados finalmente se detuviera¹⁹. De inmediato, se arrestó a los tripulantes del esquiife, se asistió a los heridos (pues casi todos los ocupantes de la citada barca sufrieron lesiones por enfrentarse a los marineros del Patiño en su intento de abordaje) y se realizó el registro de la lancha, encontrándose entre otros efectos varios teléfonos móviles y tarjetas SIM, así como la vaina de un cartucho del calibre de la munición empleada por fusiles AK-47, que son considerados armas de guerra conforme al Reglamento de Armas vigente en el ordenamiento español —el cual prohíbe su adquisición, tenencia y uso por particulares—. Los acusados declararon que un séptimo ocupante del esquiife había resultado muerto en el intercambio de disparos inicial, y que su cuerpo había caído al mar.

Estas personas detenidas fueron enviadas a España para su procesamiento por los tribunales domésticos españoles. En concreto, el juez de instrucción de la Audiencia Nacional encargado de este caso ordenó su traslado a España para tomarles declaración, al imputarles la comisión de delitos de piratería en grado de tentativa, depósito de armas de guerra, daños a buque y atentado contra agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones; asimismo, dicho juez afirmaba la competencia de los tribunales españoles en este caso porque el asalto se realizó contra nacionales españoles y no existía tratado internacional vigente con un tercer Estado que pudiera servir para juzgarles fuera de territorio español (auto de 13 de enero de 2012). A este respecto, conviene recordar que la Unión Europea y Kenia ya habían acordado en 2009 que ese país enjuiciaría cualquier acto de piratería cometido en el océano Índico²⁰, pero un alto tribunal keniat

¹⁹ Al actuar de ese modo, la tripulación militar española del buque Patiño siguió el protocolo habitual para detener un buque en el mar, tal y como ha indicado por ejemplo el Tribunal Internacional de Derecho del Mar en su sentencia de 1 de julio de 1999 en el asunto del buque Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), parágrafo 156.

²⁰ Véase el *Canje de Notas entre la Unión Europea y Kenia sobre las condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería*

decidió en 2010 que su judicatura solo podría procesar a las personas capturadas en sus aguas territoriales; y si bien su Tribunal de Apelación revocó después esa decisión en octubre de 2012, el ataque al buque *Patiño* y la orden de la Audiencia Nacional de procesar a los culpables se produjeron en el intervalo de tiempo anterior a esta última decisión judicial keniana.

Por otro lado, es sabido que el principio de jurisdicción universal no requiere elemento o conexión nacional alguna con el Estado cuyos tribunales procesan a los responsables de un delito especialmente grave, que perjudica a la comunidad internacional en su conjunto, como el de piratería. De hecho, el artículo 23.4.c de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ) recoge el principio de jurisdicción penal universal para el delito de piratería, atribuyendo la competencia a la jurisdicción española, y en concreto a la Audiencia Nacional, al tratarse de un delito cometido en el extranjero, según indica el artículo 65.1.e LOPJ²¹. Ahora bien, el Parlamento español ha limitado el alcance de nuestra jurisdicción *ex* artículo 23.4 LOPJ desde su reforma en 2009, en el sentido de que ahora se exige algún vínculo de conexión relevante con España —como que existan víctimas de nacionalidad española (principio de personalidad pasiva), situación que sí se produce en este caso—²². Pero también ahí se indica que tal restricción se realiza «sin

(DO L 79, de 25 de marzo de 2009, pp. 49-59). El Consejo de la UE autorizó ese acuerdo internacional y dispuso su aplicación provisional desde la fecha de su firma (Decisión 2009/293/PESC, de 26 de febrero de 2009). En cualquier caso, estamos ante un acuerdo que ha celebrado la Unión Europea sobre materias que no le han transferido sus Estados miembros, y cuya tramitación interna en España seguiría el cauce del artículo 94.1 de la Constitución española, como así expresó el Gobierno español, en el sentido de que la formalización de ese acuerdo por España requería la autorización previa de las Cortes, lo que hicieron el 18 de noviembre de 2009 tras remisión del citado acuerdo por el Consejo de Ministros.

²¹ Vid. Ángel JUANES PECES, «Competencia de la Audiencia Nacional en los delitos de piratería», en *Actualidad Jurídica Aranzadi* 799/2010, comentario.

²² Véase la Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial (BOE 266, de 4 de noviembre de 2009, pp. 92089-92102); José Elías ESTEVE MOLTÓ, «La aplicación por el Pleno de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional de los nuevos límites a la jurisdicción universal: un paso hacia la impunidad», en *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXII, 2, 2010, pp. 320-324; María Dolores BOLLO AROCENA, «La reforma del art. 23.4.º de la LOPJ: ¿el ocaso del principio de justicia universal?», *Anuario Español de Derecho Internacional Privado* 9, 2009, pp. 641-650; Jacobo RÍOS RODRÍGUEZ, «La restricción de la compétence universelle des juridictions nationales: les exemples belge et espagnol», *Revue Générale de Droit International Public*, vol. 114, 3, 2010, pp. 563-595; Antonio REMIRO BROTONS *et al.*, *Derecho Internacional: Curso General*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, pp. 825-831; María Teresa COMELLAS AGUIRREZÁBAL, «La jurisdicción universal en España tras la reforma de 2009: ¿racionalización del principio o un paso atrás en la lucha contra la impunidad?», *Anuario Español de Derecho Internacional* 26, 2010, pp. 61-110; Bernardo J. FEJOO SÁNCHEZ, «El principio de justicia universal en el Derecho penal español tras la reforma mediante la LO 1/2009: Comentario crítico al Auto del

perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España», como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo artículo 105 permite a todo Estado apresarse un barco pirata, detener a sus responsables e incautarse de los bienes a bordo si se hace «en zonas marinas no sujetas a jurisdicción estatal alguna»; asimismo, sus tribunales pueden decidir las penas que deban imponerse y las medidas a tomar.

Por consiguiente, tanto el personal militar del buque Patiño como la Audiencia Nacional tenían la legitimidad jurídica doméstica e internacional exigida para arrestar, enviar a España y enjuiciar a las personas sospechosas del mencionado asalto pirata intentado frente a las costas de Somalia. No obstante, también contaban con la opción de entregarlas a las autoridades competentes keniatas para su procesamiento por sus tribunales internos, confiando en que estas hubieran actuado según las normas internacionales sobre derechos humanos y con arreglo a las garantías establecidas en el citado Acuerdo entre la UE y Kenia.

En un procedimiento judicial penal como el de referencia, tiene una importancia decisiva cómo el tribunal valore las pruebas incriminatorias presentadas por la parte acusatoria, que aquí era el fiscal. A este respecto, la sentencia de la Audiencia Nacional dedica una gran parte de sus fundamentos jurídicos al análisis del resultado de los medios de prueba aportados, concretados sobre todo en las declaraciones de los acusados, los testimonios de los tripulantes del buque Patiño, inspecciones oculares, la prueba documental presentada —incluyendo reportajes fotográficos y videográficos exhibidos en el juicio oral—, imágenes de grabación relativa a los hechos, informes periciales de los terminales telefónicos hallados en el esquife y del resto de efectos incautados, así como de correspondencia genética, judicialmente acordados y con consentimiento de los acusados a presencia letrada, información esta compartida con las autoridades europeas y aportada conforme al Convenio de Asistencia Judicial Penal en el marco de la UE, de 29 de mayo de 2000.

En ese contexto, el tribunal decide resaltar algunos datos de interés relativos a los teléfonos móviles y las tarjetas SIM incautadas en el esquife:

Pleno de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional de 27 de octubre de 2010 (caso Tibet) y al voto particular que formulan tres magistrados», *InDret: Revista para el Análisis del Derecho* 1, 2011, pp. 1 y ss.; FRANCISCO MARTÍNEZ RIVAS, «Notas de urgencia sobre el principio de justicia universal y la reforma del art. 23.4 de la LOPJ por la Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 2, 1, 2010, pp. 359-375; Ana Cristina ANDRÉS DOMÍNGUEZ, «La reforma del Principio de Justicia Universal», *Revista de Derecho Penal* 31, 2010, pp. 11-42.

tras su estudio, se deduce que solo han sido operados los días inmediatamente anteriores, que su usuario —líder de una conocida organización criminal de la zona— ha recibido diversas transferencias de dinero que sumaban 19.000 dólares, y que varias de las tarjetas SIM tenían almacenados números de teléfono completamente coincidentes con los encontrados en otras tarjetas SIM pertenecientes a teléfonos cuyos usuarios habían participado en distintos secuestros en la zona y habían sido apresados entre noviembre de 2011 y abril de 2012.

Durante el proceso de recolección de pruebas incriminatorias, se procedió a cotejar los perfiles de ADN de los acusados con las bases de Interpol y Europol, constatándose que el de uno de los acusados coincidía con un perfil genético anónimo recogido en la escena de un delito previo, el asalto y secuestro de un buque alemán y su tripulación, cometido en esa misma zona marítima entre abril y agosto de 2009. Otro indicio que destaca el tribunal es que, en el momento de su detención, ese mismo acusado solicitó poner su arresto en conocimiento de su padre en un número de teléfono básicamente coincidente con el número telefónico que había recibido varias llamadas desde el buque alemán indicado mientras había permanecido secuestrado en 2009, y que también aparecía implicado en los secuestros de otros buques en esas aguas.

Como ya indica la sentencia desde su fundamento jurídico 1.1, el tribunal decide acoger en lo sustancial —aunque no totalmente— la tesis de la parte acusatoria sobre el resultado de las pruebas de cargo. Llegados a este punto, la Sala estima fijarse en diversos aspectos determinantes, como la prueba indiciaria y la presunción de inocencia, remitiéndose para ello a la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la doctrina del Tribunal Constitucional. De este modo, la sentencia de octubre de 2013 recuerda cómo la presunción de inocencia implica que «toda condena debe ir precedida de actividad probatoria válida e incriminatoria impidiendo que se produzca la condena sin pruebas, en base a inferencias, sospechas o suposiciones que se aparten de las reglas de la lógica»²³. Es decir, que el derecho fundamental a la presunción de inocencia tiene naturaleza reaccional, en el sentido de que no precisa de un comportamiento activo de su titular²⁴, como han estipulado los instrumentos internacionales²⁵, por lo

²³ Fundamento jurídico 1.2 de la sentencia de 30 de octubre de 2013 de la Sección 1.ª de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

²⁴ Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2.ª) de 11 de julio de 1996.

²⁵ Así se han pronunciado, entre otros, la Declaración Universal de Derechos Humanos (art. 11.1), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (art. 14.2), y el Convenio Europeo de Derechos Humanos (art. 6.2).

que es la parte acusatoria quien corre con la carga de probar la culpabilidad del acusado²⁶.

Por añadidura, solamente puede considerarse como prueba de cargo válida aquella obtenida sin violación de derechos o libertades fundamentales²⁷ y que se practique en el juicio oral o, si es prueba anticipada, en la fase de instrucción porque sea imposible su reproducción en el plenario, y garantizando el ejercicio del derecho de defensa y la posibilidad de contradicción²⁸. Las pruebas incriminatorias pueden ser indiciarias, indirectas o circunstanciales —pues no siempre es posible obtener pruebas directas—, y servir para lograr una convicción judicial de culpabilidad en un proceso penal, pero en estos casos el juez ha de proceder con cautela y mesura acentuada. Por consiguiente, la jurisprudencia española viene exigiendo ciertos requisitos a la prueba indiciaria para poder enervar la presunción de inocencia: la demostración suficiente en la causa de los hechos integrantes de los indicios mediante una prueba legítima y directa; la existencia de una pluralidad de indicios consistentes, con una conexión o afinidad significativa entre ellos, y que guarden una relación directa y material con la acción delictiva y el sujeto; y que el juez explique el razonamiento que le lleva a una conclusión de culpabilidad a partir de los indicios probados.

En el caso que nos ocupa, la Audiencia Nacional consideró, con certeza jurídica, que son plurales las fuentes de conocimiento sustentadoras del relato del intento de abordaje armado del buque *Patiño* por un esquife, ocupado precisamente por los acusados que portaban armas de guerra en estado plenamente operativo: las manifestaciones en el juicio oral de diversos militares miembros de la tripulación del *Patiño*, del personal del helicóptero militar que localizó el esquife, de la patrulla de abordaje y de los funcionarios policiales que ratificaron el informe pericial de los impactos de bala de armas de guerra en el *Patiño*, diversos informes periciales elaborados por militares —y ratificados en el juicio oral—, sobre comprobación de imágenes grabadas y de la vaina de cartucho incautada en el esquife, visionado en el juicio oral del vídeo grabado desde el *Patiño* antes de la detención del esquife, la no constancia de ningún otro esquife en esa zona, el lanzamiento a la mar de escalas, fusiles y lanzagranadas por los acusados —testificado y grabado—, las heridas de armas de fuego en varios de los

²⁶ Vid. en este sentido numerosas sentencias del Tribunal Constitucional (como las SSTC 31/1981, 107/1983, 17/1984, 138/1992 y 34/1996) y del Tribunal Supremo (verbi-gracia la STS 473/1996, de 20 de mayo).

²⁷ Artículo 11.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

²⁸ Véanse en este sentido las sentencias del Tribunal Constitucional 76/1990, 102/1994 y 34/1996.

acusados, y el reconocimiento por los propios acusados en el juicio oral de que eran los tripulantes del esquiife que se acercó al Patiño. Por todo ello, la Sala juzgadora determina la intervención de cada uno de los acusados en los hechos enjuiciados.

En definitiva, los jueces de la Audiencia llegan aquí a la conclusión de que en la planificación y desarrollo de los hechos intervino una organización dedicada de forma estable a la comisión de delitos de piratería, pues la incautación de los teléfonos y de las tarjetas SIM permite comprobar la existencia de mensajes con referencias a actos preparatorios y la recepción de fondos, que serían invertidos en pertrechar a la «célula de asalto» aquí enjuiciada. Según el tribunal, el conjunto de elementos de prueba, formalizados en el juicio oral —armas empleadas, datos de los teléfonos y tarjetas móviles, mensajes localizados en los terminales—, demuestra la presencia de una organización criminal estable para la comisión de actos de piratería en esa zona. No tiene lógica que los acusados, sin más medios que los que portaban, fueran capaces de implementar, de forma autónoma y espontánea, todo el operativo necesario en un secuestro.

La Audiencia Nacional se fija al final en los tres delitos concretos de los que se acusa a los procesados, piratería, pertenencia a organización criminal y tenencia y depósito de armas de guerra, precisando el grado de su responsabilidad criminal. Veámoslo:

1) En primer lugar, el tribunal ha considerado que los hechos declarados como probados son constitutivos de un *delito de piratería* en virtud del artículo 616 ter del Código Penal español, cuyo tenor literal dispone que quien «con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años». En este supuesto del ataque al buque Patiño, los jueces consideraron que su comisión fue en grado de tentativa, pues se inició el *iter* criminal pero este se vio afectado y no se materializó de modo íntegro²⁹.

Seguidamente la Sala resalta que la tipificación penal de piratería como delito contra la comunidad internacional tiene como objeto intentar preservar la seguridad del tráfico marítimo y aéreo, bien jurídico supraindividual distinto de los bienes individuales tutelados en otros tipos penales. Tipi-

²⁹ Fundamento jurídico 3.1.1.1 de la citada sentencia de 30 de octubre de 2013 de la Sección 1.ª de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

ficada la piratería en España desde 2010³⁰, fue precisamente la carencia anterior de este tipo penal específico la que había obligado a la Audiencia Nacional, en el caso del secuestro del barco atunero Alakrana en octubre de 2009, a condenar a los piratas entonces detenidos por el delito de asociación ilícita —asimismo se les condenaría por detención ilegal, robo con violencia, y por delitos contra la integridad moral—³¹.

2) En segundo lugar, la Sala también ha estimado que los hechos declarados probados —tipo de armas que portaban los acusados, que exigen un uso profesionalizado; identificación del ADN de uno de los acusados; estudio de los teléfonos y tarjetas SIM intervenidas y de sus mensajes, que constatan la relación con personas implicadas en otros ataques de piratería y las transferencias de dinero inmediatamente anteriores al asalto del buque Patiño— son constitutivos de un *delito de pertenencia a organización criminal* (art. 570 bis del Código Penal), pues en este caso hay un conjunto de personas que, de modo estable, integran un entramado dedicado a actividades criminales con distribución de funciones y necesaria jerarquización. Ahora bien, que un acusado participe en un delito programado por una organización criminal no le convierte automáticamente en miembro

³⁰ El tipo penal de la piratería fue incorporado al Código Penal español vigente en una fecha bastante reciente, por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio. De hecho, el Código Penal de 1995 no tipificó durante muchos años el delito de piratería, aunque sí lo había hecho el Código Penal anterior, de 1973, en su artículo 138. Véanse José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, «La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional», *ARI* 73/2009, Real Instituto Elcano; y Carlos R. FERNÁNDEZ LIESA y Pilar TRINIDAD NÚÑEZ, «El asunto Alakrana y la inadecuación del Derecho español al Derecho internacional», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXI, 2, 2009, p. 538, para quienes esa falta de tipificación de la piratería constituía un error imperdonable sin justificación. Es verdad que las normas internacionales, tanto convencionales (la Convención de Jamaica de 1982 o el Convenio SUA) como consuetudinarias, combaten la piratería como un delito universal, contra el Derecho de Gentes, frente al cual cabe la jurisdicción universal, y que el propio artículo 100 del Convenio de Jamaica impone a los Estados la obligación de cooperar en la represión de la piratería. Pero el artículo 105 de ese mismo instrumento convencional indica que los Estados *podrán apresar* los barcos piratas, pero no les impone la obligación de ejercer la jurisdicción, pues una correcta observancia del principio de legalidad exigiría la previa tipificación del delito de piratería en el ordenamiento penal del Estado que apresa y la atribución expresa de jurisdicción a sus tribunales nacionales. Carlos R. FERNÁNDEZ LIESA y Pilar TRINIDAD NÚÑEZ, *loc. cit.*, p. 539.

³¹ Sentencia de la Audiencia Nacional, Sala de lo Penal, de 3 de mayo de 2011, parcialmente casada y anulada en lo relativo a los delitos contra la integridad moral por la sentencia del Tribunal Supremo 1387/2011, de 12 de diciembre. Vid. José Manuel SOBRINO HEREDIA, «La piratería marítima: Un crimen internacional y un galimatías nacional», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* 17, junio de 2009, en <www.reei.org/index.php/revista/num17/agora/pirateria-maritima-crimen-internacional-galimatias-nacional>; y Carlos R. FERNÁNDEZ LIESA y Pilar TRINIDAD NÚÑEZ, *op. cit.*, pp. 533-540.

de la misma, pues para eso se requiere que el culpable pertenezca a ella con relación jerárquica y vocación de permanencia³². En este sentido, el tribunal considera que solo ha quedado probado que uno de los acusados formara parte de una organización dedicada a la obtención de beneficios económicos ilícitos del asalto y abordaje de buques navegantes del océano Índico, pero no consta que los demás acusados integraran esa misma organización.

3) En tercer y último lugar, la Audiencia Nacional determina que los hechos probados constituyen también un *delito de tenencia y depósito de armas de guerra*, tipificado en los artículos 566.1.1.^a, 567.1 y 2, y 570 del Código Penal. A estos efectos, se considera depósito de armas de guerra la fabricación, comercialización o tenencia de cualquiera de dichas armas, como se producía en este caso, pues los acusados tenían distintos fusiles y dos lanzagranadas en estado de funcionamiento normal, que esgrimieron y emplearon en su intento de asalto al buque Patiño³³. Ese tipo de armamento es considerado de guerra por el Reglamento español de Armas³⁴. Aunque las mismas no pudieron ser incautadas ni peritadas porque los acusados se habían desembarazado de ellas lanzándolas al mar, la Sala sentenciadora se apoya en una sentencia previa del Tribunal Supremo sobre droga para indicar que, aunque las armas/sustancia estupefaciente no hayan podido ser decomisadas, el razonamiento deductivo de los jueces puede ser plenamente convincente si se apoya en pruebas sólidas: en este caso, la conclusión judicial de que se trataba de armas de guerra se ha basado en la certeza de que la vaina incautada en el esquiife pertenecía a armamento de guerra —con documento gráfico y visionado de vídeo al respecto—, y en los informes periciales antes citados, con sus explicaciones durante el juicio oral³⁵.

En resumen, la Audiencia Nacional decidió que todos los acusados son autores de los delitos de piratería —este en grado de tentativa— y de tenencia y depósito de armas de guerra, pero que solo uno de ellos —el

³² Fundamento jurídico 3.1.2 de la sentencia de la Audiencia Nacional de 30 de octubre de 2013, que hace referencia a la sentencia del Tribunal Supremo 207/2012, de 12 de marzo.

³³ Fundamento jurídico 3.1.3 de la susodicha sentencia de la Audiencia Nacional de 30 de octubre de 2013.

³⁴ Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, artículo 6.1 (BOE 55, de 5 de marzo de 1993, pp. 7016-7051).

³⁵ Fundamento jurídico 3.1.3 *in fine* de la Audiencia Nacional de 30 de octubre de 2013 en el caso del Patiño, que alude a la sentencia del Tribunal Supremo 679/2013, de 25 de julio, fundamento jurídico 9.º.

que refiere un número de teléfono que se relaciona con otros actos de piratería y al que la prueba de ADN sitúa su perfil genético en otro de los buques asaltados— puede ser condenado por el delito de integración en organización criminal, pues los hechos probados y los elementos incriminatorios existentes no permiten concluir que los demás cinco acusados formaran parte de organización criminal alguna, y por ello son absueltos de ese delito. Esto significa que a todos se les impuso penas de ocho años de cárcel por delitos de piratería y tenencia y depósito de armas de guerra, y a uno de ellos se le elevó la condena a 12 años y medio por pertenencia a organización criminal. Asimismo, y en concepto de responsabilidad civil, se condenó a los procesados a indemnizar a la Armada española por los daños sufridos como consecuencia de los impactos de bala registrados en el buque *Patiño*.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Ciertamente se ha producido en tiempos recientes un descenso significativo de los ataques de la piratería en el océano Índico occidental gracias a los esfuerzos militares internacionales, pero, en todo caso, Somalia y los demás Estados ribereños se encuentran obligados a fortalecer sus estructuras estatales para lograr una gobernanza eficiente. En concreto, es muy importante que desarrollen las capacidades necesarias de guardia marítima en orden a poder prevenir y perseguir cualesquiera actividades ilegales.

La piratería ha sido perseguida desde tiempos remotos como un crimen grave, sujeto a jurisdicción universal, y caracterizada como un delito que merece persecución judicial nacional e internacional de modo sistemático e incansable. Por fortuna, los esfuerzos continuados de los Estados y de la comunidad internacional se están concertando y coordinando de modo apropiado, y el avance imparable de los medios tecnológicos de detección facilita sobremanera las labores emprendidas de vigilancia y control. De este modo, puede garantizarse en buena medida la seguridad de las vías marítimas y la libre y segura navegación por el mar. La globalización de las comunicaciones, del transporte y de la libertad de comercio requiere un orden legal, justo y resguardado de flagrantes conductas delictivas como la piratería.

En el caso concreto del ataque pirata sufrido por el buque militar *Patiño* nos hemos encontrado con el primer procedimiento penal de la judicatura española que ha sido culminado con sentencia condenatoria por delito

de piratería³⁶, tipo penal introducido por una reforma del Código Penal en 2010³⁷. No obstante, en cuanto a la sentencia de la Audiencia Nacional, debe indicarse que resulta reiterativa en ocasiones, su estructura carece de nitidez y su redacción es mejorable, por lo que el lector se ve abocado a la confusión en diversos apartados. Conviene recordar aquí que las decisiones judiciales han de tener la claridad y precisión necesarias para preservar la seguridad jurídica exigible en un Estado de derecho.

³⁶ Sentencia de 30 de octubre de 2013 de la Sección 1.ª de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

³⁷ Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio.