



HISTORIA DE LA PIRATERÍA: REGULACIÓN Y ESTADO EN LA CRIMINOLOGÍA.

TFG de Emma Vanessa Castellano Rodríguez
Directora de TFG: Isabel Sánchez de Movellán Torent

AGRADECIMIENTOS:

“A mis padres y mi hermano el pirata, por el apoyo incondicional,
a mi tutora, por la paciencia y motivación contagiosa,
a mi pareja y amigos, por la comprensión y los ánimos”.

ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. HISTORIA DE LA PIRATERÍA.....	2
2.1 Piratería en la Antigüedad.....	2
2.2 Piratería en el medievo.....	4
2.3 Edad Moderna o la Edad de oro de la piratería.....	6
2.3.1 La patente de corso.....	9
3. ACTUALIDAD. CONCEPTO Y REGULACIÓN INTERNACIONAL Y EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.....	11
3.1 Regulación internacional y concepto de piratería.....	11
3.1. 1 Definiciones.....	12
3.2 Regulación en el ordenamiento jurídico español.....	13
3.3 Regulación europea.....	15
4. PIRATERÍA Y CRIMINOLOGÍA.....	17
4.1 El ciclo de la piratería.....	17
4.2 Teorías criminológicas.....	19
4.3 Tipologías.....	21
5. CONCLUSIONES:.....	26
6. BIBLIOGRAFÍA.....	29

Resumen: Este trabajo ofrece un análisis del paso de la piratería por la historia, su regulación y el estado actual de este delito en la criminología. El objetivo es mostrar el desarrollo histórico y hasta la actualidad de este delito, pasando por su regulación tanto nacional como internacional, y mostrar las aportaciones de la criminología en la investigación de este fenómeno.

Palabras clave: piratería, piratería marítima, corsarios, criminología.

Abstract: This paper offers an analysis about the passing of piracy through history, its regulation and the current state of question of this offense. The main purpose of this paper is to show the historic development of this offense, its national and international regulation and the contributions made by criminology until the present time.

Keywords: piracy, sea piracy, privateers, criminology.

Índice de abreviaturas:

Abreviatura	Significado
CNUDM	Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
FAO/ONUAA	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
GIZC	Gestión Integrada de Zonas Costeras
IMB	International Maritime Bureau
OMI	Organización Marítima Internacional
PMA	Programa Mundial de Alimentos
PMI	Política Marítima Integrada
UE	Unión Europea
ZEE	Zona Económica Exclusiva

1. INTRODUCCIÓN.

Desde la antigüedad, el ser humano ha izado una bandera de respeto y la superstición hacia el mar, pues es uno de los lugares más misteriosos del planeta. Cubriendo el 70% de su superficie, el ser humano solamente ha estudiado cerca del 5%. Los antiguos romanos, al contrario que los griegos, contemplaban el mar como un espacio hostil y desconocido, temiendo más a los enemigos que arribaban por mar, que por tierra (Álvarez-Ossorio, 2005). Sin embargo, no todos lo contemplaban de esa manera. Era un lugar de vulnerabilidad y oportunidades que brillaban en forma de, no solamente oro y tesoros, sino valiosas mercancías. A pesar de ser un espacio físico repleto de actividad humana, la criminología todavía no se ha adentrado en los delitos cometidos en este espacio.

La piratería se desliza por el imaginario de la sociedad como una actividad antigua y romántica, con dientes de oro y patas de palo. Pero como veremos a lo largo de este artículo, la razón de ser de la piratería residía en la necesidad y las ambiciones e intereses de los diferentes Estados. Este delito ha ido cambiando y evolucionando debido a los propios eventos históricos y el desarrollo de la tecnología. Se trata de un fenómeno complejo afectado por causas económicas, sociopolíticas y comerciales.

No se podría establecer una fecha exacta sobre su inicio, pues siempre han existido periodos de inestabilidad, ya fuera entre grupos de humanos o Estados, poniendo a disposición de la corriente de la historia, individuos anómicos.

Existen evidencias de decenas de miles de años de la violencia entre humanos, como en el cementerio de Nubia (Sudán), con una antigüedad de 14.000 a 12.000 años (Clemente y Gordillo, 2013). Sin embargo, los actos vandálicos y de pillaje más allá de tierra firme no quedarían documentados hasta hace 5.000 años. Existen evidencias en tablillas de arcilla con caracteres cuneiformes de la considerada primera civilización del mundo; la civilización sumeria (Vásquez, 2020). Es un delito de gran diversidad y cuyo término puede ser aplicado a muchos grupos; desde los vikingos, que saqueaban y ocasionalmente colonizaban las Islas Británicas; las poderosas familias irlandesas que hicieron su fortuna y poder en el siglo XV y XVI mediante la piratería; y los piratas de la confederación china, a principios del siglo XIX y compuesta por aproximadamente 50.000 piratas y que dominaba completamente las costas del sur de China (Cordingly 1995, citado por Land, 2013).

Comprobamos así que la piratería es uno de esos delitos que ha acompañado, y como veremos más adelante también influido, en la historia humana. Nos encontramos ante un delito milenario.

2. HISTORIA DE LA PIRATERÍA.

2.1 Piratería en la Antigüedad.

Fue Cicerón (1913) quien en su obra *De Officiis iii 29*, escribió por primera vez acerca de los piratas, calificándolos como enemigos de todos los pueblos- *hostes humani generis*-. (Vásquez, 2020). La palabra pirata tiene sus orígenes en el latín; “*piratae*”, y del griego; “*peiraires*”, término utilizado para denominar al ladrón que roba por el mar; sujeto cruel y despiadado sin lugar de domicilio fijo (Nagel, 2017). La piratería llegó a causar grandes estragos en la República, originando desde crisis de abastecimiento y hasta poblacionales.

En la etapa inicial de la República, esta mantenía una visión indulgente de la práctica de la piratería, pues necesitaba a esta para nutrir los mercados de esclavos ante la falta de mano de obra causada por la desaceleración de las guerras de conquista (Vizcaíno, 2015) y los intereses de las casas acomodaticias. Esto, sumado al poco apego de los romanos al mar y la consideración de este como *res communis* (el mar es de todos), había permitido que la piratería se desarrollara en el Mediterráneo oriental sin la intervención de Roma, que actuaba como mera observadora, cediendo el control a sus aliados hasta el siglo II a.C. (Fernández, 2015). En este momento, es a partir del cual, las consecuencias de la piratería empiezan a superar negativamente los beneficios de su colaboración con el comercio romano, poniendo en jaque la supervivencia de la urbe y la propia supremacía romana (Fernández, 2015). Los buques cargados de suministros, en especial de trigo, sufrían violentos ataques, desapareciendo junto a su carga en el mar. Esto produjo inflación en el precio del elemento más básico de la gastronomía romana: el pan, causando un gran malestar entre la población. Además, tras las campañas de Mario del 102 a. C, el mercado de esclavos se saturó, produciendo un cambio de conducta delictiva hacia los secuestros y rescates y alejándose cada vez más de la colaboración del Estado (Fernández, 2015). La actividad pirática estaba tan extendida por el mediterráneo que alcanzaba hasta figuras célebres, destacando el secuestro de Julio César durante su travesía hacia Rodas en el 78 a. C (Portela, 2009).

Como bien explica Fernández (2015), en el año 67 a. C se promulga la *lex de provinciis Praetoriis*, o *lex gabinia de Piratis persequendis*, que comprendía de una serie de

expediciones militares para limpiar las zonas y bases de las que partían las actividades piráticas. Sin embargo, no tuvo éxito, pues como sostiene este autor, se centraban únicamente en ofensivas para acabar con las bases piráticas, lo cual sumado a la Tercera Guerra Mitridática, produjo un temido desplazamiento de la actividad delictiva hacia las costas de la península itálica, comenzando a producirse secuestros masivos de ciudadanos romanos hasta el punto de vaciar ciudades casi al completo.

Posteriormente se promulga la *lex Gabinia de bello pirático*, más efectiva que la anterior y que, de acuerdo con Fernández (2015):

La fuerza militar aprobada estaría constituida por 500 barcos, sin duda, la parte principal de los recursos de Pompeyo, 120.000 soldados de infantería y 4.000 ó 5.000 jinetes de caballería, más veinticuatro legados de rango pretorio y dos cuestores, así como 6.000 talentos, además de poder hacer requerimientos a reyes, jefes, pueblos y ciudades aliadas; no obstante, esto no eran más que cifras, ya que la celeridad de la puesta en marcha de la operación militar no es compatible con la magnitud de tal contingente de tropas, la realidad debía ser un número menor de barcos, unos 27050 entre trirremes, quinquerremes y Itemiólas, cuya mayor virtud sería no la cantidad sino la velocidad en la acción. (p. 81)

Álvarez (2011) narra en su artículo, cómo dicha operación quedó al mando de Pompeyo el grande, a quien habían concedido un *imperium extraordinarium* por tres años. Pompeyo, al contrario que Marco Antonio, optó no solamente por la ofensiva, sino por la prevención, dividiendo el mar entre áreas adjudicadas a sus legados para su vigilancia. El éxito de Pompeyo reside en esta división del Mediterráneo Oriental, la eliminación de Mitrídates y la creación de la provincia de Siria, dejando a los piratas sin demasiadas opciones en el mar y haciendo descender las graves cotas de actividad del momento (Álvarez, 2011). Además de esto, Álvarez (2011) comenta cómo Pompeyo no impuso a los piratas penas capitales como la crucifixión, sino que en cambio, obligó a aquellos piratas a retomar sus antiguas actividades como la pesca y cultivo, en aquellas ciudades e islas prácticamente despobladas debido a los secuestros piratas masivos.

Tras estas grandes campañas y la construcción de flotas y organización de milicias para dominar el mar, el Mediterráneo ya no era *res communis*, era el *Mare Nostrum*.

Podemos confirmar que una de las cunas de la piratería fue el Mediterráneo.

Murphy (2012) concluye la experiencia romana en dos lecciones. Por una parte, para contrarrestar la piratería se necesitan tomar medidas tanto en mar como en tierra. Sin puertos ni oportunidades para comerciar, la piratería no es viable. Y por último, debido a su naturaleza móvil, es importante una hegemonía naval.

2.2 Piratería en el medievo.

Está claro que la legislación en el medievo acerca de los delitos en el mar estuvo profundamente influenciada por el Derecho romano. Sin embargo, en los textos redactados en este periodo en las repúblicas Venecia, Génova y Pisa y las monarquías como la Catalano-aragonesa, inglesa y francesa, se observa una mitosis en la figura protagonista de la piratería (Sohmer, 2012), partiendo de si el capitán del barco hubiera recibido autorización de la entidad política soberana del puerto del que partía. Durante la Edad Media surge la idea de comisionar a particulares para actuar en nombre de un Estado o Monarquía, idea que denominarían “corso”. Este corso evolucionaría especialmente durante la Edad Moderna, siendo señalada por muchos autores, como la etapa en la cual se crea la “patente de corso” como diferenciación final entre este y el pirata (Cabezos, 2016), comenzando a reglamentarse en España con la ordenanza aragonesa sobre el particular en el siglo XIV y de la mano de Pedro IV. Mientras que el pirata operaba por cuenta e interés propio, el corso representaba a un particular o Estado que, a cambio de avalarlo y patrocinarlo, repartía sus beneficios con este. Así pues, es definido por el diccionario panhispánico de la Real Academia Española (s.f, definición 1) como:

“Operación de guerra marítima llevada a cabo por particulares por su cuenta y riesgo, pero bajo la autorización, el control y la responsabilidad de un Estado beligerante, condición que distingue al corso de la piratería.”

Pero hasta la Baja Edad Media se confundirían estos conceptos, pues cualquier súbdito de cualquier Estado beligerante podía atacar a otro sin necesidad de patente (Lucena, 2010).

Vásquez (2020), los diferencia exponiendo que, mientras que la piratería es un comportamiento de tipo criminal y sin cobertura legal, el corso actúa de conformidad a la ley y legitimado por una autoridad o patrocinador, llegando a portar la propia bandera del Estado que lo respalda. Pero como bien expone White (2021), en este periodo, la línea divisoria entre el corso y la piratería estaba determinada políticamente, por lo que cambiaba constantemente. Buen ejemplo es el *The Jutgamen de la Mar* or *Les Costumes*

de Oléron, texto que los investigadores creen que se aplicaba a lo largo de la costa atlántica francesa entre los siglos XII y XVII y que equiparaba la cualidad de “ser pirata”:

Con enemistad religiosa y/o política -una justificación para el corsar- cuando indicaba que el saqueo de un naufragio, normalmente prohibido, podía permitirse en dos casos: '...si dicho barco ejercía el pillaje, o [si]...eran piratas, o ladrones de mar, o turcos, o enemigos de nuestra sagrada fe católica...' (Sohmer, 2012, citando a Twiss, 1975, p. 839)

Sohmer (2012) confirma que aquellos que recibieran tal autorización, disfrutaban de diferentes grados de poder judicial, mientras que los que no, se enfrentaban a penas capitales. De acuerdo con esta autora, nada revela mejor el funcionamiento del pluralismo legal de la Europa medieval tardía, que los acuerdos forjados entre jurisdicciones, que trataban la prerrogativa de los corsarios para registrar y apoderarse de la carga o contrabando de aquellos navíos considerados como enemigos, o incluso amigos. La evidencia documental muestra que tales prerrogativas, libres de cualquier elaboración de lo que vendría a llamarse “neutralidad”, estaban garantizados por los textos de acuerdos de paz, tratados o treguas. Estos tratados funcionaron como los primeros instrumentos de una ley "internacional" redactada para mediar entre las jurisdicciones en competencia de la Edad Media y las políticas de Europa (Sohmer, 2012). Un buen ejemplo de esto es la política de neutralidad adoptada por el Imperio Otomano en el siglo XVIII, con la que decretaba que en tiempos de guerra los corsarios no eran bienvenidos en determinadas áreas de sus aguas, obligando a los representantes de los corsarios que desobedecieran a una compensación a las víctimas, si no querían sufrir un castigo directo desde Estambul (White, 2021).

Se vuelve a dar una relación simbiótica entre piratería y Estado. En esta ocasión, para completar o sustituir las grandes flotas oficiales de los diferentes estados, pues las flotas oficiales suponían un gran costo y eran insuficientes para controlar todo el territorio marítimo (Ferrer, 2006). Pues como explica Ferrer (2006), la iniciativa privada de todo aquel que pudiera reunir el capital para comprar un barco y armarlo, fue sumamente importante para las guerras marítimas en la Edad Media. Esta autora utiliza el ejemplo español para explicar estas iniciativas privadas; para que las empresas tuvieran éxito, debía de haber un mercado que solicitara tales servicios, y los corsarios catalanes y castellanos contaban con dicho mercado, gracias a las guerras con los países musulmanes que, además, al estar próximos exigían una inversión menor. Señala Ferrer que estos actos

contra barcos o tierras del Islam, se veían beneficiados de la consideración de guerra por la fe cristiana, siguiendo la línea de permisión político-religiosa del *Jutgamen de la Mar*.

Como podemos observar, los mercaderes o patrones de embarcaciones comerciales figuraban entre la gente que ejercía ocasionalmente el corso, pues eran los que contaban con barco y tripulación y armamento. Los mercantes catalanes, genoveses, venecianos y otros estados y monarquías que se encontraban en guerras abiertas o luchas por el dominio mediterráneo iban armados y contaban con ballesteros desde finales del siglo XIV (Ferrer, 2006). Un buen ejemplo es Bernat Amat, vizconde de Tarragona, cuyos andares ha documentado Ferrer (2006), quien compatibilizaba viajes comerciales con corso contra los berberiscos. En efecto, además de renegados, comerciantes, exiliados y militares, durante el siglo XIV también encontramos muchos nobles y caballeros ejerciendo el corso. Los caballeros, como bien expresa la autora, encontraban en el corso “un modo de satisfacer su ambición de poder y de conseguir fortuna.” (p. 269).

2.3 Edad Moderna o la Edad de oro de la piratería.

La piratería alcanzaría su cenit en la Época Moderna, donde brillaría con especial esplendor en el Nuevo Mundo. Como es natural, estaría emplazada en aquellos lugares de especial afluencia. En especial por donde pasaban los buques españoles cargados de riquezas. Para ello, como señala Nagel (2017), intentarían dominar la zona del mar Caribe o las Antillas, desde las cuales operarían las principales potencias del momento y donde los piratas contaban con múltiples refugios. Era un lugar absolutamente clave, pues la mayor parte de buques cargados oro y plata que se llevaba desde Sudamérica hasta España, pasaban por el Caribe.

Este periodo, también conocido como la edad de oro de la piratería, está situada a finales del siglo XVII y principios del XVIII, pero dependiendo del autor que se consulte, abarca de un periodo a otro, tal y como desglosa Lars (2007): entre 1690 y 1720 (Kuhn, 1997, 228), 1625-1725 (Turley, 1999, 3), 1650-1730 (Rediker, 2004, 8) o diez años aproximadamente desde 1715 (Earle, 2004, 163; Rediker, 2004, 37).

De todos ellos, existen dos grandes y conocidos periodos dentro de la piratería de la Edad Moderna: el periodo de los bucaneros y el de los filibusteros.

Lucena (2010) sitúa el origen de los bucaneros en el segundo cuarto del siglo XVII en el Caribe. La etimología de la palabra “bucanero”, de acuerdo con este autor tiene origen

Karib, y parece hacer referencia a la manera en que los indios asaban y ahumaban la carne mediante un artilugio al que llamaban barbacoa.

De acuerdo con Lucena (2010), estos bucaneros comenzaron a aparecer a partir de 1623, en la zona deshabitada de La Española (actualmente dividida entre República Dominicana y Haití), donde había más ganado que cazar, pues estos bucaneros comenzaron siendo cazadores y vendedores de carne ahumada, principalmente a las poblaciones cercanas o tripulaciones de Tortuga o Gonâve (Cabezos, 2016). Aunque el bucanero primigenio era cazador y vendedor, pronto sintieron la necesidad de piratear, pues esta actividad era mucho más lucrativa, así que comenzaron a organizarse en la isla de Tortuga hacia el año 1620. Lucena (2010) los caracteriza por el empleo de pequeñas embarcaciones y sin armamento, pues su principal estrategia consistió en el factor de la sorpresa.

Por su parte, el nacimiento de los filibusteros es situado por Lucena (2010) en el siglo XVII, cuando los bucaneros de Tortuga se aliaron con los piratas. Fueron los propios españoles quienes, explica este autor, forzaron esta alianza, pues con la finalidad de echar a los bucaneros de la isla acabaron con todo el ganado cimarrón. Sin embargo, cita este autor a Mota (1984):

Cuando los españoles de Santo Domingo, para acabar con los bucaneros, deciden destruir bosques y ganadería en la parte occidental de la isla, se estaban empezando a dar los primeros pasos hacia el filibusterismo. (p. 172)

Lucena (2010) establece tres causas que movieron a la piratería: la aparición de las riquezas de las Indias; una enorme masa de población pauperizada; y la debilidad del imperio ultramarino español. La primera es la más evidente, pues la plata y oro sustraídos de los indígenas por los españoles constituía un objetivo muy atractivo no solamente para los piratas, sino para el resto de países. La segunda razón, se sustenta en la idea de que la piratería se nutrió de gente desheredada y miserable, representando una amenaza para la estabilidad de sus gobiernos y siendo enviados hacia las américas para que vivieran a costa de hurtar a los españoles y portugueses. También entra dentro de esta razón, aquellos que buscaban aventuras y libertad o que se movían por motivos religiosos o políticos. Lucena argumenta que la piratería fue vista por los anglicanos, hugonotes y calvinistas como una manera de combatir a los papistas, representados por el Rey de España, aunque esto se situaba más en la esfera corsaria, pues los piratas no eran antiespañoles, sino apátridas. Con respecto a los intereses políticos, podemos encontrar a

muchos jacobitas entre los piratas, llegando a evidenciarse hasta dentro del propio folclore pirata, con *shanties* o canciones piratas jacobitas, en las que ensalzaban a los Estuardo o se mofaban del trono inglés. También hubo figuras políticas que se sospecha estaban vinculadas con el jacobitismo. Fox (2010) realizó una investigación sobre la conexión entre la piratería y la rebelión jacobita de 1715, año que coincide como la edad dorada de la piratería de acuerdo con autores como Rediker (2004). Fox (2010) encontró que el aumento de grupos piratas que infestaban las Bahamas antes de su expulsión en 1718, estaba inextricablemente vinculado a los servicios de los corsarios contratados por el gobierno de Jamaica en los años posteriores la Guerra de Sucesión española. En concreto por el gobernador Lord Archibald Hamilton, de quien se decía que estaba adherido a la causa jacobita. De hecho, el exilio de los jacobitas de Escocia, junto con la Guerra de Sucesión española, fueron dos conflictos de los cuales se nutrió la piratería, pues muchos renegados y exiliados huyeron hacia las américas y se dedicarían a este oficio. Pues los piratas de esta época, según Rediker (2004), eran “marineros que habían sufrido estrecheces, mala alimentación, disciplina brutal, malos salarios, enfermedades, accidentes y muerte prematura” (p.9), situaciones consecuentes del desempleo de los marineros tras las grandes guerras que dieron paso de la etapa de oro de la piratería.

Lucena (2010) explica la tercera razón a partir de que, el enorme poderío militar español en las américas era una Leyenda Negra, pues las colonias españolas, junto con las portuguesas, eran pequeñas y dispersas, no pudiendo dominar, sino que una pequeña parte de todo el territorio que pretendían poseer. Este autor sostiene que mientras que las ciudades hispanoamericanas tenían entre 50 y 150 vecinos sin formación militar, mientras que un único navío pirata podía contar con hasta 140 hombres. Por lo que, a pesar de los esfuerzos del reino de España por alimentar esta leyenda, la gestión de Carlos II y la época de decadencia del imperio fueron evidentes. La situación era compleja, el debilitamiento militar y la poca defensa incapacitaba repeler ataques piratas. El reino centroamericano, al igual que Panamá y las Antillas, eran los más deprimidos y descuidados de la Corona Española, pero a su vez, eran lugares estratégicos debido a la proximidad con las rutas hacia España, a donde llevaban todas las riquezas (Webre, 1987), por lo que no es de extrañar que sucedieran grandes incursiones de por ejemplo, filibusteros contratados por los norteamericanos hacia el interior de Nicaragua y Panamá.

Así, la piratería y el corsarismo de los países enemigos, a pesar de no conseguir acabar con el imperio español, sí que dio los zarpazos suficientes como para debilitarlo.

2.3.1 La patente de corso.

No podemos olvidar que es a partir de este periodo donde, de acuerdo con diversos autores, se comienza a diferenciar plenamente entre piratería y corsarismo gracias a la creación y utilización de la patente del corsario. Concretamente, a partir del siglo XVI, siglo en el cual también se empiezan a elaborar conocidos textos de represalia contra los piratas, como el “Edicto para la supresión de los piratas” y las grandes campañas de terror repletas de ejecuciones “ejemplares” de piratas por parte de los Estados para afianzar y demostrar su poder.

Etimológicamente, la palabra “corso” tiene origen del latín *cursus* o carrera, siendo definido por la Real Academia Española (s.f, definición 1) como:

1. Campaña marítima que se hace al comercio enemigo, siguiendo las leyes de la guerra.
2. Campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su Gobierno para perseguir a los piratas o las embarcaciones enemigas.

También se denominaba “Carta Partida” o “Carta de Marca”, haciendo referencia a cómo este documento estaba dividido en dos, siendo una mitad para el solicitante y reservando la otra para la persona o entidad que la concedía (Calixto, 2016).

Cruz (1996) encuentra como elementos principales:

- Es una actividad realizada por particulares.
- Se utiliza en periodos de guerra y requiere del permiso del país beligerante.
- Se desempeña en contra de los enemigos del país que otorgó la patente.

Vásquez (2020) explica que, en esta la patente del corsario, la persona a la que se concedía no solamente desarrollaba derechos, sino también deberes. Como podía ser beneficiar a su patrocinador con una parte del botín o, como bien explica este autor:

[...] depositar una fianza para compensar a las víctimas de posibles abusos durante la ejecución de ese corso, comprometiéndose también a tratar a las personas a bordo de los buques apresados con cortesía, siendo responsable de salvaguardar la documentación encontrada a bordo. (p. 37-38)

Lucena (2010) atribuye a la patente la aplicación de la ley de Talión: el derecho a la represalia. Tanto este autor como Vásquez (2020), coinciden en que existen varios tipos de patente, pero Lucena desglosa en su trabajo un tipo más; primero, estaba la patente que

legitimaba a hacer la guerra (curso militar); por otra parte, la de “curso general”, para que los súbditos de un monarca pudieran atacar a otros súbditos y propiedades de otro Estado (derecho a la represalia); y por último y añadido, un “curso particular” practicado por quienes pedían permiso al monarca para ir armados y atacar a los enemigos en caso de ser necesario. Para una mejor diferenciación entre estos dos últimos, Vásquez (2020) entiende que el curso general es de aplicación como resultado de un acto de piratería o embargo indebido por un enemigo. Para ello, en la patente de curso se regulaba el objeto de la represalia, su valor estimado y el plazo y lugar de su ejecución.

Para la concesión del curso general o de represalia Cruz (1996) encuentra los siguientes requisitos:

- La negativa de los enemigos para restituir los bienes injustamente tomados.
- No existir otro modo de recuperar lo sustraído
- Que, a pesar de existir la posibilidad de restitución, no sea realizada, incurriendo en un delito de injuria u ofensa contra los ofendidos por injuria en materia de reparación.

Como ya se ha mencionado en el capítulo anterior, el curso completaba o sustituía la flota de los Estados, pues como decía Campmany (1792, citado por Cruz, 1996):

Como los Reyes por la forma y constitución de sus estados no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecían de medios para mantener el continuo de la Armada Real. Por consiguiente, el curso de los particulares, atraídos de la esperanza de las presas, y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplían la falta de una fuerza pública para resistir u ofender constantemente a los enemigos de la Corona.
(p. 67)

Cruz (1996) afirma que una gran parte del éxito de las flotas de Nueva España fue gracias al curso caribeño. Más adelante, también comenta el mismo autor (citando a Cantos, 1994) que la inoperancia de la Armada de Barlovento (flota española destinada en las Indias) no ofrecía garantías, por lo que lo único que garantizaba la seguridad frente a los ingleses y holandeses era el curso, como por ejemplo el de Miguel Enríquez.

Dejando atrás ejemplos clásicos del Atlántico y Pacífico en este periodo, es interesante el control del imperio otomano en el Mediterráneo del siglo XVI.

Las mayores victorias de la armada del sultán Solimán estuvieron protagonizadas por los corsarios afiliados a los otomanos, entre los cuales se encontraba el famoso Barbarroja, al que el propio sultán nombró *kapudan pasha*, almirante imperial (White, 2021). Estos mismos corsarios, además de dar apoyo durante las guerras del sultán, también se dedicaban a la actividad mercantil y actividades de pillaje (avalados por el Estado), como el robo de mercancías de los mercaderes enemigos, el secuestro y rescate o la venta de esclavos. Con respecto a esta última actividad, muchos de ellos, contribuían al propio harén del sultán. Estos secuestros dieron como fruto importantes personalidades de la historia otomana, pues llegaron al palacio de Topkapi en calidad de esclavas, sultanas como Hürrem o Roxelana, Nurbanu y Safiye, quienes son consideradas de las sultanas más poderosas de la historia otomana.

Los ataques piratas de la Edad de Oro de la piratería fueron los inicios de una amenaza que persiste hasta el día de hoy en los mares de la actualidad, donde se ve comprometida la seguridad del flujo del comercio y la navegación.

3. ACTUALIDAD. CONCEPTO Y REGULACIÓN INTERNACIONAL Y EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.

3.1 Regulación internacional y concepto de piratería.

Tras la Edad de Oro de la piratería, las potencias comenzaron a trabajar de manera conjunta para organizar jurídicamente el mar y perseguir la piratería.

En los siglos XV y XVI, Portugal y España reclaman el derecho de uso exclusivo de los mares y rutas descubiertos hacia las tierras descubiertas (India y América), produciéndose un gran enfrentamiento entre estados a finales del siglo XVI por la soberanía sobre la alta mar (Vasquez, 2020). Vasquez (2020) data a finales del siglo XVII el momento en el que se afirma lo que ya los romanos habían anticipado como *res communis*: el principio de la libertad de los mares, un lugar de todos, donde se afirma que el mar no queda bajo ninguna jurisdicción. Este autor atribuye esta afirmación al jurista holandés Hugo Grocio (1583-1645) con su obra “De la libertad de los Mares” publicada en 1609. Grocio encuentra su antítesis en la obra de John Selden (1584–1654), quien afirmaba que el mar no era *res communis*, sino que su dominio pertenecía al Estado, por lo que debía ser cerrado (*clausum*) y objeto de control de una sola potencia marítima, favoreciendo los intereses talasocráticos del país (Salom, 2001).

La necesidad de consenso acerca de la anchura del mar territorial se convirtió en la principal discusión acerca del mar alrededor del siglo XVIII, para lo cual, algunos juristas como Bynkershoek (2007) en 1703, propusieron que fuera la distancia de un tiro de cañón. También se comienza a utilizar el concepto de “legua marítima”, acuñado por los escandinavos e interpretada como tres o cuatro millas, de acuerdo con Cabezas (2004). Este autor sitúa la evolución definitiva del Derecho del Mar en el siglo XX, con la Conferencia de la Haya en 1930, donde se acuerdan 12 millas.

En 1982 se suscribe la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), la cual, junto con la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, actualmente son consideradas, marco jurídico internacional para la lucha contra la piratería. En concreto desde los artículos 14 a 21 de la Convención de Ginebra y los artículos 100 a 107 de la CNUDM.

Esta, además, incluyó una pieza jurídica clave e innovadora para el derecho del mar: la “zona económica exclusiva” (ZEE), entendida como un enorme espacio marítimo más allá del mar territorial y el contiguo, pero que no se extenderá más de 200 millas marinas (Cabezas, 2004), constituyendo un instrumento de soberanía para explorar y explotar los recursos marinos y del subsuelo de la zona. Un buen ejemplo es la reciente discusión acerca de la petición de España para extender su zona económica exclusiva 150 millas náuticas hacia la zona del Monte Tropic, un volcán submarino rico en Telurio y Cobalto. Una petición que entra en disputa con los intereses del Sahara Occidental y Marruecos.

3.1. 1 Definiciones.

Podemos realizar dos definiciones clave: robo a mano armada y piratería.

Por una parte, la Organización Marítima Internacional (2022), define “robo a mano armada” en su resolución A. 1025 (26) del “Código de prácticas para la investigación de los crímenes de piratería y robo armada contra barcos”:

El robo a mano armada contra barcos implica los siguientes actos:

1. Cualquier acto de violencia o detención ilegal o cualquier acto de depredación, o amenaza del mismo, que no constituya piratería, cometido con fines privados y dirigidos contra un barco, personas o los bienes portados en este, llevados a cabo en aguas interiores, de archipiélagos o mares territoriales;
2. Cualquier acto que incite o facilite intencionalmente lo descrito anteriormente.

Por otra parte, a pesar de que no existe una definición oficial del concepto de “piratería”, es la de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), la considerada como más adecuada, pues para su creación ha codificado el derecho internacional consuetudinario (Fantauzzi, 2011). De acuerdo con el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1958):

La piratería consiste en los siguientes actos:

- 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) (ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado»; también la incitación a la comisión de tales actos o su facilitación constituye un acto de piratería, al tenor del artículo 101.

Siguiendo la línea de Fantauzzi (2011), la limitación de la piratería a la alta mar y la exclusión del esfuerzo universal dentro de aguas territoriales, asume que los estados con zonas costeras son capaces de proteger y aplicar leyes sobre sus territorios marítimos. De acuerdo con esta autora, si un ataque se produce en una zona de aguas territoriales, la responsabilidad es del Estado que es “dueño” de esas aguas. Tampoco hay ninguna contingencia escrita para el caso en el que un Estado no pueda o quiera actuar. Es más, la limitación de la persecución de actos piráticos limitada a la alta mar obliga a cualquier buque extranjero que persiga a otra embarcación sospechosa de ejercer piratería debe de ceder en el momento en el que atraviesa aguas locales.

3.2 Regulación en el ordenamiento jurídico español.

En el caso de España, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue ratificada por España con seis declaraciones sobre las aguas de Gibraltar, régimen de estrechos internacionales y régimen de explotación de recursos marinos, mediante Ratificación de 20 de diciembre de 1996 (Manual de Derecho del Mar, 2016).

Tras el secuestro de los barcos Playa de Bakio en 2008 y Alakrana en 2009, las carencias del Código Penal español en materia de piratería fueron evidentes. Tras quince años ausente, este delito de piratería fue reintroducido en el Código Penal por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Se introduce en el Capítulo V (Delito de Piratería), en el Título XXIV (Delitos contra la Comunidad Internacional) del libro segundo (los Delitos y sus Penas), del Código Penal, bajo el enunciado Delito de Piratería (Castán, 2011). Su contenido se desglosa en dos artículos:

Artículo 616 ter:

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

En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.

Artículo 616 quáter

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

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

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

Castán (2011) apunta que este tipo penal aprobado sigue la línea del mandato de la CNUDM de regular el delito de piratería en las aguas de su territorio, respondiendo a la evolución del Derecho del Mar. Este autor destaca cómo este texto evita limitar la

piratería a determinados espacios marítimos, legitimando su persecución tanto en los espacios referidos en el artículo 101 de la Convención de 1982 (alta mar o espacios no sometidos a regulación) y a nuestro territorio, así como en los espacios autorizados por las resoluciones del Consejo de seguridad de Naciones Unidas (por ejemplo, el territorio de Somalia), o aquellos dentro de convenios bilaterales o multilaterales.

3.3 Regulación europea.

La Unión Europea (UE) cuenta con la Política Marítima Integrada: un proceso flexible y en constante evolución (Molina, 2011), que pretende coordinar y no reemplazar, las políticas marítimas sectoriales que ya hay en la UE (Sobrino, 2018).

De acuerdo con Sobrino (2018), el origen de esta política se puede situar en el año 2005, cuando se incluyó entre los objetivos estratégicos para el periodo 2005-2009, el desarrollo progresivo de una política marítima integrada. Para esto, presentaron la comunicación “Hacia una política marítima de la Unión: una visión europea de los océanos y los mares” (2006), para lo cual se propuso la elaboración de un Libro Verde para el cual se abre un periodo de consultas y proposición de líneas de trabajo. Sobrino (2018) expone que en este documento se incluyeron problemas y necesidades como:

La investigación europea en relación con el medio marino; la promoción de tecnologías para la producción de energía renovable en alta mar y el desarrollo de «la biotecnología azul»; las regulaciones en el sector marítimo y sectores afines; la implementación de una gestión integrada de zonas costeras (GIZC); la creación de una red europea de datos de observación y marinos para establecer una cartografía exhaustiva de las aguas costeras europeas; la información sobre los movimientos de los buques; el establecimiento de un sistema de planificación espacial de las actividades marítimas en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembro o controladas por ellos; el apoyo financiero a las regiones costeras; el desarrollo de la gobernanza marítima; o el turismo; etc. (p.844)

Este autor explica cómo, a partir de estos resultados, se presentó el Libro Azul sobre una Política Marítima Integrada (PMI) para la Unión Europea (2007), la cual pretendía organizar tres ámbitos: planificación del espacio marítimo y gestión integrada de zonas costeras, vigilancia marítima integrada y creación de base de conocimientos del medio marítimo, y a partir de las cuales comenzó a elaborar las acciones de PMI. Esta PMI se inspira en otras iniciativas como la “Estrategia Nacional para el Mar” portuguesa, el “US

Ocean Action plan” de Estados Unidos y el “Oceans Act” canadiense, entre otras similares de Noruega y Japón (Molina, 2011).

Todo esto ocurre cuando la piratería de la zona del Cuerno de África es considerada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas como zona de peligro para la paz y seguridad internacional. Publicándose una serie de resoluciones (Arteaga, 2011):

- La resolución 1814 de 15 de mayo de 2008 en la que se solicita a los Estados miembros tomar medidas para la protección de la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia.
- La resolución 1816, que autorizó el uso de la fuerza bajo el Capítulo VII de la Carta de la ONU.
- La resolución 1846 que permitió el despliegue de fuerzas, toma y disposición de los medios necesarios para internarse en aguas territoriales para reprimir actos de piratería (artículo 100 y 105 de la CNUDM) en alta mar o lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un estado.

También el Consejo Europeo adoptó la Acción Común 2008/851/PESC, de 10 de noviembre autorizando una acción militar de la Unión Europea para la disuasión y prevención de los actos piráticos en las costas de Somalia (Arteaga, 2011). Esta operación es conocida como ATALANTA y fue iniciada en 2008 con un doble objetivo (Frutos, 2010):

- Político: contribuir a mejorar la seguridad marítima en la región.
- Estratégico-político: contribuir a la disuasión de la piratería y robos a mano armada, a la vez que reforzar la seguridad de las rutas marítimas.

En diciembre de 2009, el Consejo la modificó para permitir a EU Navfor (Operación Atalanta) supervisar también las actividades pesqueras fuera de las costas de Somalia y las Seychelles (Arteaga, 2011).

Uno de los objetivos principales de la operación era la protección de los buques del programa Mundial de Alimentos (PMA), muy castigados por la piratería, y otros buques vulnerables mediante la disuasión y arresto de los piratas y ladrones en el Área de Operaciones (Frutos, 2010). Tan solo en el año 2004, el 20% de los buques asaltados por piratas o ladrones armados eran de origen europeo (Espaliú, 2010), lo cual lleva a la segunda prioridad impuesta por el mando de la Operación, que era la protección del Golfo de Adén

versus la Cuenca de Somalia, ya que por dicho Golfo transita alrededor del 20% del comercio de los estados miembros de la Unión Europea (Frutos, 2010).

Este despliegue militar no ha impedido los secuestros, Arteaga (2011) cifra a partir del Piracy Reporting Centre cómo el año posterior a esta puesta en marcha siguieron sucediendo: en 2009 se produjeron 52 secuestros sobre 131 ataques y en 2010 se registraron 49 secuestros en 125 ataques. Intercargo (2022) ha situado los incidentes generales en 132, de los cuales; 115 fueron abordos; 11 intentos de ataque, 5 buques disparados y 1 buque secuestrado.

4. PIRATERÍA Y CRIMINOLOGÍA.

4.1 El ciclo de la piratería.

La piratería, a pesar de remontarse al inicio mismo de la aventura de la navegación, no ha sido un delito especialmente estudiado por la criminología. Sin embargo, en las últimas décadas ha irrumpido en la escena internacional para posicionarse como una nueva preocupación para todos los estados ribeños. Esta preocupación está principalmente dirigida hacia un nuevo tipo de piratería. Este nuevo tipo de piratería, como identifica Ruiz (2016), está dirigida principalmente hacia el debilitamiento de las estructuras sociales y socio-políticas en determinadas zonas del globo, especialmente en zonas vulnerables como el Estrecho de Malaca o el Golfo del Edén. La explicación de este autor se asienta en que ya no se trata de una piratería tradicional, centrada en el beneficio personal, sino en un comportamiento dirigido hacia el control del poder local: la instauración de un gobierno paralelo. Buen ejemplo es el caso de Somalia, donde estos grupos de gobierno paralelo son los que responden ante la explotación de recursos pesqueros por parte de empresas extranjeras y ante el intervencionismo occidental (Ruiz, 2016). Esta situación entra en conflicto con la definición de piratería dada por la CNUDM. Si recordamos, la piratería cometida en aguas territoriales queda bajo la responsabilidad del estado ribeño, pero en el caso de Somalia, este estado está controlado por los grupos de pirata avalados en un “afán proteccionista”. Pues la justificación de la existencia de la piratería somalí reside precisamente una “actividad supuestamente justificada en contra de la pesca ilegal y la necesidad de abastecer a los suyos” (Moreno, 2019).

Esta situación socio-política es explicada mediante la teoría del “ciclo pirata”, creada por el historiador especializado en piratería Philip Gosse (1932). Lucas (2013) explica el ciclo de la piratería a partir de las tres etapas de Gosse (1932):

En la primera, los habitantes de las regiones de costas marginales llevan a cabo pequeños actos de piratería contra los buques cargueros más vulnerables, comportamiento muchas veces denominado como “piratería de subsistencia”. A medida que la piratería gana rentabilidad, los grupos piratas se hacen más grandes y organizados. Estas organizaciones de mayor tamaño y profesionalidad son las que caracterizan el segundo estadio del ciclo de la piratería, pues son capaces de coordinar ataques incluso contra los buques mercantes más grandes. El tercer estadio es alcanzado cuando las organizaciones de piratas pueden verse como aquellas que “han alcanzado virtualmente un estatus de estado independiente” y están “en posición de crear una alianza de utilidad mutua con otro estado en contra de sus enemigos. (p. 56)

Williamson (2013) explica este ciclo como un patrón previsible o ciclo, cuyas primeras etapas se suelen identificar a posteriori, cuando la piratería se ha hecho más evidente y está más arraigada. El ciclo comprende de tres fases: una fase de subsistencia u oportunista, una fase de profesionalización y una de “piratería como estado independiente”. Aunque de acuerdo con este autor, la piratería contemporánea no suele superar una de estas dos primeras fases. Este autor sitúa el inicio del ciclo con eventos precursores de origen criminal relacionados con el medio marítimo, pero no necesariamente teniendo como objetivos buques de carga, pueden tratarse de actividades ilícitas como: contrabando, pesca furtiva, guerra civil o anarquía en tierra firme. Los individuos que llevan a cabo estas actividades suelen ser conocedores del medio marítimo. Este autor pone como ejemplo el caso de los pescadores tailandeses que robaron a unos refugiados vietnamitas al toparse con su barco. Aquí se puede observar el componente oportunista de la primera fase.

Williamson (2013) explica cómo la piratería pasa de ser oportunista a una actividad organizada y profesionalizada cuando estos individuos deciden abandonar su modo de vida tradicional (pesca, contrabando e incluso vigilancia) y comienzan a atacar a las embarcaciones como sustento. Esto produce un cambio hacia la piratería organizada, pues en cada incursión, la ganancia del saqueo debe cubrir los costes de la operación y a la vez, obtener beneficios. Como ocurre con otras actividades de delincuencia organizada, este

grupo se volverá atractivo gracias a su éxito y rentabilidad, lo cual atraerá a sus filas más participantes, gracias a la visibilidad e influencia ganada mediante la distribución de la riqueza en la comunidad deprimida y la corrupción de funcionarios locales para su mantenimiento. Este autor también hace alusión al posible proceso de desarticulación debido a la mejora de la seguridad y, por lo tanto, falta de objetivos propicios, lo que causaría una vuelta al modo de vida originario.

4.2 Teorías criminológicas.

Como podemos observar en ambas explicaciones del ciclo de la piratería, la raíz está en la subsistencia. Las principales condiciones sociales asociadas con la piratería son la pobreza, hambre, malas condiciones de vivienda e inestabilidad política, y aquellos que explotan estas vulnerabilidades creadas por la desorganización social, lo hacen en respuesta a la tensión y frustración de esta situación (Shane y Lieberman, 2009). La tensión y frustración está relacionada con las subculturas, surgidas aprovechando una situación de desorganización social, para dar apoyo a los comportamientos criminales individuales (Shane y Lieberman, 2009). Se produce una privación de estatus que conduce a los individuos a una frustración de estatus que es resuelta por la subcultura delictiva (Redondo y Garrido, 2013), la cual alimentará y mantendrá mediante asociación diferencial.

A medida que la situación persiste y las estructuras de gobierno se debilitan, incrementan las oportunidades para ejercer actividades criminales. Sin embargo, también surgen de las propias debilidades del entorno marítimo.

Dentro de las teorías ambientales encontramos; la elección racional, en la cual se ponderan los costes y beneficios del acto criminal, en este caso son más atractivos los beneficios y menores los costes; la teoría de las actividades rutinarias, pues existen objetivos atractivos, ausencia de guardianes eficaces y delincuentes motivados; y la teoría del patrón delictivo, que explica cómo confluyen los delincuentes, oportunidades delictivas, rutinas diarias y patrones de búsqueda de objetivos en el espacio.

Townsley (2018) contempla en su estudio cómo la piratería marítima puede ser explicada desde la criminología ambiental. Para su explicación de cómo la piratería puede estar influida de igual manera que los delitos terrestres, hace uso de la teoría del trasfondo ambiental de Brantingham et al. (2017). Esta teoría culmina los aspectos sociales, económicos, políticos y físicos de nuestra sociedad. Explica por qué y cómo los

individuos pueden moverse en la sociedad, que limita dónde y cuándo movernos y lo más importante, establece el potencial de base para la delincuencia. Explica así Townsley (2018) cómo al igual que en tierra firme, el entorno marítimo y las infraestructuras de transporte del mar también están limitadas por los gobiernos. La importancia de las líneas de comunicación marítima determina el potencial de la piratería marítima. Este autor destaca cómo fuera de las rutas marítimas hay pocas posibilidades de encontrar buques. Por lo que se espera que los piratas se centren en estas rutas marítimas de mercancía, al igual que, como ejemplifica este autor, los ladrones de coches se centran en las calles y zonas de aparcamiento. En especial, se centran en pasajes estratégicos, como el Estrecho de Malaca o el Canal de Suez, también denominados cuellos de botella por dos razones; primero, tienen una capacidad físicamente limitada, lo que hace que los buques se desplacen con más lentitud por la masa de agua; segundo, porque el volumen de tráfico que se desplaza por estos lugares es tanto y de tanta importancia, que cualquier interrupción puede suponer un problema para la cadena de suministro global (Townsley, 2018, citando a Rodrigue et al. 2009), como ocurrió con el Ever Given en 2021. Ejemplos de cuello de botella conocidos, además de los dos anteriormente nombrados, también son el Canal de Panamá o el Estrecho de Ormuz.

Para responder a por qué la actividad pirática se concentra en estos “*hotspots*” o “puntos calientes”, Townsley (2018) se remite al trabajo de Caplan et al (2011) y su aplicación del modelo de riesgo del terreno a la piratería para demostrar que los ambientes de alto riesgo son el resultado de la distribución espacial de condiciones favorables para la piratería. Los factores de riesgo que se utilizaron en el estudio fueron la estabilidad nacional, las rutas marítimas de comercio y la localización de los cuellos de botella.

Con respecto a la estabilidad nacional, parece que los “*hotspots*” de la piratería están localizados cerca de países incapaces de combatir la piratería. Los países con estas características son propensos a tener una autoridad en disputa sobre la gobernanza del país, un sistema penal débil o una incapacidad de patrullaje de sus propias aguas territoriales (Townsley, 2018).

Otro factor importante explicado por Townsley (2018), que parece influir en la creación de puntos calientes de la piratería, son estos pasos estratégicos o cuellos de botella, pues están especialmente congestionados y físicamente limitados, lo cual obliga a los buques a disminuir la velocidad y los convierte en un blanco susceptible y altamente atractivo. Estos pasajes estratégicos son el caldo de cultivo perfecto para la piratería, pues son

lugares que no solamente están repletos de objetivos atractivos y vulnerables, sino que la situación de incapacidad de los países encargados de la seguridad inclina la balanza hacia el lado de los piratas. De hecho, este autor realza la necesidad de investigación acerca del verdadero impacto de la agrupación espacial entre los ataques piratas, los “estados frágiles” y los pasajes estratégicos, una conjugación pura de la teoría de las actividades rutinarias.

4.3 Tipologías.

Las tipologías son herramientas que ayudan a esclarecer las diferentes manifestaciones de un fenómeno para un mejor entendimiento y abordaje del problema, y es por ello que, al igual que en el resto de ciencias, son muy importantes para la criminología.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es autora de uno de los sistemas de clasificación más conocidos. Esta organización divide la piratería en tres categorías: robo a mano armada de bajo nivel, asalto y robo a mano armada de medio nivel y secuestro criminal mayor (OMI, 1993). Los robos a mano armada de bajo nivel son oportunistas y cercanos a tierra, mientras que los asaltos y robos armados de nivel medio son ataques más alejados de la costa y que implican violencia. Los secuestros criminales mayores son actos que a menudo implican violencia y requieren de un mayor nivel de organización. Estos secuestros pueden suponer la descarga completa de su contenido o incluso el robo del propio buque (Twyman-Ghoshal, 2014), pues un buque típico de mercancías puede llegar a tener un valor superior a los cien millones de euros, sin contar el valor de la mercancía y su tripulación (Townesley, 2018). Esta tipología ha sido criticada por simplificar en exceso la variedad de actos que son considerados piratería. Twyman-Ghoshal (2014) hace referencia a autores como Murphy (2013) para contemplar otras críticas alzadas contra la clasificación de la OMI, pues según este autor estaba excesivamente basada en una perspectiva de riesgo centrada en métodos y consecuencias inmediatas en el mar y no proporciona ninguna información sobre el contexto de los ataques de piratería.

Por otro lado, Young (2007, citado por Twyman-Ghoshal, 2014) sugiere una clasificación que refleje la proporción de incidentes en una escala fluida. Por lo que este autor elabora una tipología que diferencia la piratería común de la organizada en continuidad; afirmando que además de mayores niveles de violencia y mayores ganancias, también se debe de distinguir la motivación. Young sitúa los tipos de piratería a lo largo de un espectro que va desde los pequeños robos y secuestros a corto plazo, hasta auténticos

secuestros que implican el robo y descarga de un buque. Sin embargo, esta clasificación sigue siendo muy simplista y evidentemente poco específica (Twyman-Ghoshal, 2014). Por su parte, Hastings (2009, citado por Twyman- Ghoshal, 2014) explica que hay diferentes tipos de secuestros dependiendo de su sofisticación. Los tipos menos sofisticados son aquellos que implican desviar los buques hacia aguas nacionales para solicitar un rescate. Esta forma de crimen organizado no está relacionada con el robo de la mercancía y usualmente implica un menor grado de violencia, ya que se trata de una apropiación temporal del buque y su contenido. Una vez recibido el dinero del rescate, se devuelven. En contraste, los secuestros que implican el desvío de la nave para descargar la carga o robar el propio buque requieren de una sofisticada red terrestre de mercados, infraestructuras y acuerdos con las autoridades locales. Este autor resalta que esta vez, este tipo de piratería sí que implica mayores niveles de violencia como, por ejemplo, deshacerse de la tripulación lanzándolos desde la borda.

Twyman- Ghoshal (2014) también hace referencia a la clasificación de Hua-Lun Huang (2010), uno de los pocos sociólogos que investigan este tema. Este autor ha realizado una completa tipología que incluye tanto la piratería del pasado como del presente, extraída de la literatura sobre piratería. En esta se incluye Little (2007) y Anderson (1995) quienes clasificaron la piratería histórica; también So (1975) quien clasificó una variedad única de piratas japoneses del siglo XVI; y el propio Huang (2007) quien realizó una diferenciación entre las formas de piratería contemporánea del sureste y este de Asia.

Tabla 1. Categorías de piratas y principales características, tabla de Huang (2010)

Variedad	Características definitorias	Fuentes
Piratas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proscritos 2. Castigados como criminales tras su captura. 3. Pueden ser encontrados en cualquier lugar del mundo y periodo de la historia. 	Little ([43]:10-12)
Privateersmen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piratas contratados a sueldo. 2. Prisioneros de guerra tras su captura. 3. Tendencia de concentración en el Océano Atlántico, especialmente en el Mar del Caribe (siglos XVI a XVIII) 	Little ([43]:10-12)

Corsarios	<ol style="list-style-type: none"> 1. Privateersmen en francés. 2. Activos en el mediterráneo entre los siglos XIV y XVIII. 	Little ([43]:10-12)
Freebooters	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contrabandistas piratas. 2. Activos en el Caribe durante los siglos XVI a XVIII. 	Little ([43]:10-12)
Filibusteros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Freebooters versión francesa. 2. Activos en el Caribe durante el siglo XVI al XVIII. 3. Cazadores de fortunas. 4. Habilidad de llevar a cabo incursiones a gran escala en tierra. 	Little ([43]:10-12)
Bucaneros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Al principio eran piratas franceses vendedores de carne ahumada. 2. Activos en el Caribe durante los siglos XVI a XVIII. 3. Habilidad de llevar a cabo incursiones a gran escala en tierra. 	Little ([43]:10-12)
Cruisers	<ol style="list-style-type: none"> 1. Marineros con contratos privados que participan en incursiones/asaltos comerciales. 2. Muy relacionados con las guerras internacionales europeas de los siglos XVII- XIX. 	Little ([43]:10-12)
Wo-kou	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piratas japoneses. 2. Activos en la costa de China entre los siglos XV a XVII. 3. Habilidad de llevar a cabo incursiones a gran escala en tierra. 	So [64]
Piratas parásito	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piratas habituales 2. Esta piratería ocurre en el curso del comercio marítimo. 	Anderson ([2]: 86)
Piratas episódicos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pueden ser vistos como piratas oportunistas. 2. Los actos de piratería ocurren en el curso de una interrupción en la rutina del comercio marítimo. 	Anderson ([2]: 86)
Piratas intrínsecos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pueden ser vistos como piratas institucionalizados. 	Anderson ([2]: 86)

	2. La piratería ocurre durante el mandato de ciertas instituciones.	
Piratas expresivos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pueden llevar a cabo actos piráticos por razones ideológicas, de reivindicación de la soberanía o actos relacionados con el terrorismo. 2. Esta piratería está estrechamente relacionada con ciertas creencias políticas. 	Huang [31]
Piratas instrumentales	1. Pueden ser amateur, relacionados con la corrupción o con asociados organizaciones criminales.	Huang [31]

Como se observa en la tabla 1, la piratería no se puede considerar un grupo homogéneo, pues cuenta con un amplio abanico de comportamientos y motivaciones.

Huang (2010) utiliza tres variables para construir su tipología de piratería: la posición de los administradores del Estado, ideología y continuidad de la piratería.

En el caso de los administradores, estos pueden aceptar (incluyendo alentar activamente o tolerar pasivamente) la práctica de la piratería, permitiendo a los piratas realizar sus actividades para así convertirse en “patriotas” en el mar; o pueden llevar a cabo acciones de supresión de estas actividades.

En el factor de ideología, los piratas pueden ser partidarios de determinadas creencias, dogmas, ideales, principios o aprendizajes religiosos; o sencillamente ser buscadores de fortunas. Esta ideología entra dentro de las distinciones entre piratería expresiva e instrumental. Tal y como las explica el autor, no queda clara la distinción entre una y otra, pues el límite parece estar en la reivindicación sin ganancia material. Ante esta confusión, Twyman-Goshal (2014) pone como ejemplo, casos de piratería como el del Golden Lucy en Nigeria. En este caso, la piratería mostraba claras evidencias de pertenecer a la tipología expresiva, pero antes de detonar el petrolero, se produjo una sustracción de equipamiento y la carga restante, para una posterior ganancia económica.

Para la variable de continuidad, este autor explica que los piratas pueden ser grupos organizados y profesionales, pertenecientes a partes de movimientos insurgentes u organizaciones militares; o criminales aficionados y desestructurados que actúan por

libre. Esta variable ha sido criticada, pues como acertadamente señala Twyman-Goshal (2014) no existe una distinción explícita entre los diferentes tipos de organización como las terroristas o de los círculos de organizaciones criminales. Hastings (2009, citado por Twyman,-Goshal, 2014) hace una anotación importante; los estados débiles o fallidos dan como resultado diferentes tipos de secuestros, que a su vez provienen de diferentes tipos de organizaciones criminales de piratas. Además, Huang (2010) no explica cómo las categorías amateur y profesionales reflejan el concepto de continuidad, pues es posible que la piratería amateur florezca durante décadas sin ser una forma de organización criminal, como ocurre con la piratería del Estrecho de Malaca (Twyman-Goshal, 2014).

Dana Dillon (2005, citada por Twyman-Goshal, 2014) es otra autora que ha aportado a la discusión de las categorías de la piratería. Sugiere que, para proveer a los responsables políticos de una herramienta adecuada para la comprensión de este fenómeno, “la OMI y el IMB deberían revisar las definiciones existentes de piratería para incluir cuatro categorías de crímenes marítimos: corrupción, robo en el mar, piratería y terrorismo marítimo” (p. 155). Según esta autora, corrupción hace referencia a los actos de extorsión o connivencia contra los buques, haciendo cómplices a los gobiernos y autoridades portuarias. El robo en el mar, sugiere que son pequeños robos que ocurren en puerto, cuando un barco está anclado o atracado, mientras que la piratería ocurre cuando el buque está en marcha, ya sea en aguas nacionales, estrechos o alta mar. Por último, el terrorismo marítimo hace referencia a cualquier acto atribuido a un grupo terrorista.

Más recientemente, Nguyen y Le (2019) clasifican dos tipos de piratería dependiendo de sus actividades: ladrones armados y “fantasmas”. Estos dos tipos de ladrones son considerados piratas, pero se diferencian en las formas en las que operan. Mientras que los grupos de ladrones armados tienen tintes terroristas, los fantasmas tienen una manera de operar altamente sofisticada.

Nguyen y Le (2019) sitúan a los ladrones armados lejos de las zonas centrales, normalmente en islas deshabitadas o áreas que el gobierno no inspecciona con regularidad, como por ejemplo islas en Indonesia, el Golfo de México, el Caribe o Somalia. Los grupos están compuestos por locales conocedores de las zonas, poseedores de armas y medios de transporte de alta velocidad capaces de evitar los radares de las autoridades, a la vez que son capaces de alcanzar rápida y fácilmente buques mercantes. Se produce el clásico traslado para saqueo y descarga y secuestro con rescate. Sin

embargo, este autor también falla al explicar la atribución terrorista de este tipo, pues el principal fin parece ser el beneficio y subsistencia.

Con respecto a los “barcos fantasmas”, Nguyen y Le (2019) los definen como una forma de piratería muy sofisticada y que normalmente consiste en un barco correctamente registrado y abanderado, pero que en su interior tiene piratas al mando. Cuando se produce una captura, la carga se traslada al barco fantasma. De acuerdo con estos autores, las fuerzas de seguridad marítima encuentran estas características para los barcos fantasmas:

- Antigüedad de 15 a 20 años.
- La información de registro inicial tiene alguna anomalía.
- Los barcos llegan a puertos concurridos y de tránsito lento para la carga y descarga.
- El dueño u operador es siempre uno.

Un ejemplo de piratas famosos por esta metodología fantasma es el grupo Chino que opera en Guangzhou, Shanghai, quienes operan mediante información obtenida de intermediarios u operadores del Sureste de Asia (Nguyen y Le, 2019).

Con respecto a la obtención de información acerca de buques y objetivos en el mar, se han dado casos de convergencia entre cibercrimes y piratería, pues el uso de hackers, los piratas han accedido a los datos de algunas compañías navales para consultar rutas, datos de embarque y descarga y rutas planificadas. Con todos estos datos, los piratas pueden atacar más efectivamente a cargos de mayor valor (Cimpanu, 2016).

Finalmente, Twyman-Goshal (2014) muestra en su trabajo, que es evidente que las clasificaciones de la piratería están incompletas y necesitan una mayor investigación, pues sin esclarecer las diferentes formas de un fenómeno delictivo, no se pueden aplicar los métodos y recursos adecuados para combatirlos.

5. CONCLUSIONES:

La piratería es un delito milenario especialmente característico, pues es el único delito que ha sido romantizado a gran escala a lo largo de la historia, desde el formato en papel hasta los largometrajes.

A pesar de ser un delito tan vetusto, los Estados no han sido todavía capaces de erradicarlo. Ha sido la comunidad internacional la que ha impulsado las legislaciones para

su control, pero son evidentemente insuficientes. Cuenta con problemáticas conocidas como el famoso traslado a aguas nacionales de Estados fallidos o una excesiva dependencia de operaciones militares para el control de la actividad pirática. Estas operaciones militares tienen una eficacia a corto plazo y tendencia hacia el desplazamiento del delito, lo cual entra en un círculo vicioso de dependencia militar. Como bien expresa Young (2007), los esfuerzos multilaterales e internacionales basados en patrullas cooperativas son importantes, pero son soluciones a corto plazo, pues es “como recortar las hojas de una mala hierba especialmente invasora en lugar arrancarla de raíz” (p. 3). En esta reflexión encuentra su lugar la criminología, pues a partir de esta, se obtiene la información necesaria acerca de todo lo que envuelve a un delito para poder aplicar los métodos y recursos necesarios contra este. Las operaciones militares actuales parecen carecer de una base criminológica, lo que obtiene como resultado una asíntota: pues a pesar de acercarse al objetivo de eliminar la piratería, nunca lo alcanzan debido a su propio efecto a corto plazo. De hecho, es alarmante la poca cantidad de investigaciones realizadas acerca de los pilares y bases de este fenómeno delictivo. Se aprecian investigaciones sobre la piratería en zonas especialmente conflictivas como Somalia y recientemente Nigeria, pero muy pocas acerca de propia idiosincrasia del delito; las tipologías y clasificaciones de la piratería, en qué ámbito se aplican, cómo funciona su relación con el estado fallido, teorías específicas para el fenómeno (solo encontramos el ciclo de la piratería) ... Y no solamente de todo lo que acontece en el mar, sino también del comportamiento y las conexiones piratas en tierra, pues recordemos que una de las lecciones de la experiencia romana con la piratería fue la conclusión de que también se necesitan tomar medidas en tierra firme (Murphy, 2012).

Esta escasez nos lleva a las limitaciones del presente trabajo:

- Falta de análisis histórico. Llama la atención que la mayor parte de las fuentes citadas pertenezcan al siglo XIX o principios del XX. De acuerdo con historiadores como Sanz (2020) parece estar también relacionado con la falta de interés de las instituciones en la financiación en investigaciones históricas y arqueológicas.
- Falta de análisis criminológico. Son pocas las fuentes de contenido criminológico. Las tipologías no quedan claras, no se explican claramente las motivaciones, no hay teorías específicas más allá del ciclo de la piratería, escasean las investigaciones acerca de las conexiones y comportamiento de

este fenómeno en tierra, se precisan estudios como el indicado por Townsley (2018) acerca de la agrupación espacial entre ataques piratas, estados frágiles y pasajes estratégicos y un largo etcétera.

- Falta de consenso. Existe una clara falta de concordancia con respecto a la datación de la edad de oro de la piratería, así como el inicio de la utilización de la patente de corso. Algunos autores sitúan el inicio de su uso en el medievo, mientras que otros lo retrasan hasta la edad moderna.
- Tipologías confusas. Las tipologías y clasificaciones parecen estar estancadas, pues solamente se han encontrado registros de cinco autores, datando la última del año 2019 y siendo muy escasa e imprecisa. Más allá de las históricas que ya no existen (bucaneros, filibusteros...), las tipologías más modernas carecen de sentido; son simplistas; muchas no ofrecen explicaciones acerca de su ámbito o entorno; otras son etiquetadas como terrorismo, pero no cumplen con las características de este; parecen solaparse unas con otras y en general no ofrecen información suficiente como para poder realizar aportaciones de peso a una base de datos básica.

6. BIBLIOGRAFÍA.

- Álvarez, D. (2011). Prisioneros de los piratas: política y propaganda en la captura de Julio César y Clodio. *Veleia*, (28).
- Anderson, J. L. (1995). Piracy and world history: An economic perspective on maritime predation. *Journal of World History*, 175-199.
- Arteaga Martín, F. (2011). La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar. *Boletín Elcano*, (134), 8.
- Brantingham, P. J., Brantingham, P. L., & Andresen, M. A. (2017). *The Geometry of Crime and the Rules of Crime Pattern Theory*. In R. Wortley & M. Townsley (Eds.), *Environmental Criminology and Crime Analysis*. 2nd ed. New York: Routledge.
- Bynkershoek, Cornelius van (2007). *A Treatise On The Law Of War*. Lawbook Exchange.
- Cabezas, M. H. (2004). EL derecho del MAR, su origen y aplicación. *Revista Academia De Guerra Naval*, 5(1), 69-72.
- Cabezos, A. C. (2016). Piratería y corso en La Española.: 1550-1650. *Naveg@ mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, (16). Recuperado el 10 de mayo de 2022 de <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/255281>
- Garrido, D. C. (2016). *Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario* (Tesis doctoral, Universidad Carlos III de Madrid).
- Campmany y De Montalau. A. (1792). *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Imprenta de Sancha.
- Cantos, L. A. (1994). *Miguel Enríquez corsario boricua del siglo XVIII*. Ediciones Puerto.
- Castán, F. M. (2011). El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español. Ministerio de Defensa.
- Cicero, M. T. (1913). *De officiis*. Ed. Walter Miller.
- Cimpanu, C. (2 de marzo de 2016). Sea Pirates Hacked Shipping Company to Plan Attacks, Find Valuable Cargo. *Softpedia*. Recuperado el 21 de mayo de 2022 de:

<http://news.softpedia.com/news/sea-pirates-hackedshipping-company-to-find-valuable-cargo-501268.shtml>.

- Cordingly, D. (1995). *Life among the pirates: The romance and the reality*. London: Abacus
- Cruz, B. O. (1996). En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias. *Revista de Historia Naval*, 35-52.
- Dillon, D. (2005). Maritime piracy: Defining the problem. *The SAIS Review of International Affairs*, 25(1), 155–165
- Earle, P. (2004). *The pirate wars: Pirates vs. the legitimate navies of the world*. London: Methuen.
- Espaliú, B. C. (2010). La operación Atalanta de la Unión Europea en el marco de la lucha contra la piratería marítima. *Revista de las Cortes Generales*, 103-159.
- Fantauzzi, R. (2011). Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: The Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present. *International Journal of Legal Information*, 39(3), 346-383.
- Felson, M., & Clarke, R. V. (1998). Opportunity makes the thief. *Police research series, paper*, 98.
- Ferrer Mallol, M. T. (2006). *Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media*.
- Fox, E. T. (2010). Jacobitism and the “Golden Age” of Piracy, 1715- 1725. *International Journal of Maritime History*, 22(2), 277-303.
- Frutos Ruiz, I. (2010). La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la operación atalanta. *Pre-bie3*, Nº. 5, 2010, (5)
- Garrido, G. V. y Redondo, I. S. (2013). *Principios de criminología*. (4ª ed.). Tirant lo Blanch manuales.
- Gordillo Rodríguez, Rodolfo & Clemente, Miguel. (2013). *Introducción a la criminología*. Editorial UDIMA.
- Gosse, P. (1932). *The History of Piracy*. Burt Franklin.

- Grocio, H. (1979). *De la libertad de los mares*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales
- Hastings, J. (2009). Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, 28(4), 213–223.
- Huang, H.-L. (2007). Who are pirates? An examination of the typologies and social attributes of East Asian and Southeast Asian pirates based on the piratical activities in the South China Sea in the past five decades. *Hong Kong Journal of Social Sciences*, 37, 87–112.
- Huang, H.-L. (2010). Who are sea cutthroats? A typological analysis of pirates. *Crime, Law and Social Change*, 53(3), 277–298.
- Intercargo (21 de enero de 2022). *Global Piracy and Armed Robbery Situation in 2021*. Intercargo: International Association of Dry Cargo Shipowner. Recuperado el 12 de mayo de 2022 de: <https://www.intercarga.org/global-piracy-and-armed-robbery-situation-in-2021/#:~:text=The%20IMB%20Piracy%20Reporting%20Centre,board%20ships%20around%20the%20world>.
- Kuhn, G. (1997). Life under the death's head: Anarchism and piracy. In *Women pirates and the politics of the jolly roger*, ed. U. Klausmann, M. Meinzerin and G. Kuhn. Montreal: Black Rose Books.
- Land, C. (2007). Flying the black flag: Revolt, revolution and the social organization of piracy in the 'golden age'. *Management & Organizational History*, 2(2), 169-192.
- Little, B. (2007). *The sea rover's practice: Pirate tactics and techniques, 1630–1730*. Dulles, VA: Potomac Books.
- Lucas, E. R. (2013). Somalia's "Pirate Cycle" The Three Phases of Somali Piracy. *Journal of Strategic Security*, 6(1), 55-63.
- Lucena, S. M. (2010). *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Editorial Síntesis.
- Ministerio de España (2016). *Manual de Derecho del Mar, Vol. I*. Imprenta Ministerio de Defensa.
- Molina, S. T. (2011). La política marítima integrada de la Unión Europea.: Las actividades marítimas unidas por su nexo común: la mar. *Revista general de marina*, 261(1), 43-54.

- Mota, F. M. (1984). *Piratas en el Caribe*. Editorial Casa de las Américas.
- Murphy, M. (2012). Counterpiracy in Historical Context: Paradox, Policy, And Rhetoric. *Studies in Conflict and Terrorism*, 35(7–8), 507–522.
- Murphy, M. (2013). *Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to International Security*. London: Routledge.
- Nagel, V. K. (2017). Filibusteros, corsarios, piratas y bucaneros. *Boletín de la Academia de Historia del estado Zulia*, 54.
- Nguyen, C. M., & Le, T. Q. (2019). Impact of piracy on maritime transport and technical solutions for prevention. *International Journal of Civil Engineering and Technology*, 10(01), 958.
- Portela, G. H. P (2009). La vuelta de la piratería marítima. *Revista general de marina*, 256(3), 205-215.
- Real Academia Española. (s.f.). Cultura. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 27 de mayo de 2022 en <https://dpej.rae.es/lema/corso-mar%C3%ADtimo>
- Rediker, M. (2004). *Villains of all nations: Atlantic pirates in the golden age*. Verso.
- Rediker, M. (1981). ‘Under the banner of king death’: the social world of Anglo-American pirates, 1716 to 1726. *The William and Mary Quarterly* 38: 203–227.
- Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2009). *The Geography of Transport*. Routledge.
- Ruiz Díaz, L. J. (2016). La lucha contra el crimen organizado en la Unión Europea. Aspectos internos y dinámicas externas del discurso securitario. Universidad de Granada.
- Salom, F, N. (2001). Vitoria y Grocio frente al mar. *Estudios Socio-Jurídicos*. Universidad del Rosario, Vol.1, n.1, pp. 93–141.
- Sanz, A. S. (2020). *Imperium Maris*. La Esfera de los Libros.
- Selden, J. (1636). *Mare Clausum seu Dominio Maris*. London: Will. Stanesbeii pro Richardo Meighem.
- Shane, J.M. y Lieberman, C.A. (2009). Criminological theories and the problems of modern piracy. In M.R. Haberfeld and Agostino von Hassell (2009), *Maritime Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for the 21st Century*. Dubuque, IA: Kendall Hunt Publishing Company

- So, K. W. (1975). *Japanese piracy in Ming China during the 16th century*. Lansing: Michigan State University.
- Sobrino Heredia, J. M. (2018). El mar y la UE: la necesidad de una política marítima integrada. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 61, 835-849.
- Sohmer, T. E. (2012). The legal status of piracy in medieval Europe. *History Compass*, 10(11), 838-851.
- Townsley, M. (2018). Maritime Piracy. In *The Oxford Handbook of Environmental Criminology*. Oxford University Press
- Turley, H. (1999). *Rum, sodomy and the lash: Piracy, sexuality, and masculine identity*. New York University Press.
- Twyman-Ghoshal, A. (2014) Contemporary piracy research in criminology: a review essay with directions for future research. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, 38:3, 281-303
- Twiss, T. (1874). *Monumenta Juridica; The Black Book of the Admiralty, with an Appendix..* (Vol. 55). Longman.
- Vásquez Barros, David (2020). *La Piratería Marítima. Su marco jurídico y problemas actuales*. Escrytos.
- Vizcaíno, B. F. (2015). La piratería en la Roma republicana: la lex gabinia de piratis persequendis. *RIDROM: Revista Internacional de Derecho Romano*, (14), 404-461.
- Webre, S. (1987). Las compañías de milicia y la defensa del istmo centroamericano en el siglo XVII: el alistamiento general de 1673. *Mesoamérica*, 8(14), 511-529.
- White, J. M. (2021). Piratería, corso y la creación del Mediterráneo otomano. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10(20), 95-124.
- Williamson, H. R. (2013). New thinking in the fight against marine piracy: financing and plunder pre-empting piracy before prevention becomes necessary. *Case W. Res. J. Int'l L.*, 46, 335.
- Young, A. J. (2007). Contemporary maritime piracy in Southeast Asia. In *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*. ISEAS Publishing.

Documentos:

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

Documento COM (poner siglas) (2006) 275 final, de 7 de junio de 2006.

Documento COM (2007) 575 final, de 10 de octubre de 2007.

International Maritime Bureau (2022). *Piracy and armed robberies against ships 2021 annual report*.

International Maritime Organization (IMO). (1993). *Annex to MSC Circular 622: Piracy and armed robbery against ships: Recommendations to governments for combating piracy and armed robbery against ships* London: Author.

Organización de Naciones Unidas (10 de diciembre, 1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre El Derecho del Mar*. Montego Bay

Leyes:

Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010).