

Transformación internacional del concepto legal de piratería marítima

Una mirada a la ley colombiana y española

María Alejandra Rueda González

Trabajo de grado para optar el título de Abogada

Directores

Edorta Córcoles Olaiz

Doctorado de Derecho Romano

Jose Pablo Martínez Fajardo

Maestría en Derecho

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ciencias Jurídicas

Facultad de Derecho

2024

Contenido

Introducción.....	8
1.1 Planteamiento del problema	11
1.2 Objetivo general.....	11
1.2.1 Objetivos específicos	12
2. Marco teórico	12
2.1. Contexto	12
2.2. Antecedentes.....	14
2.3. Estado del arte	20
2.4. Marco normativo	24
2.5. Marco conceptual.....	27
3. Diseño metodológico.....	29
3.1. Enfoque y tipo de investigación	29
3.2. Fuentes de información	30
3.2.1. Fuentes primarias	31
3.2.2. Fuentes secundarias	31
3.3. Participantes	31
3.4. Herramientas.....	32
3.5. Procedimientos	33
4. Esquema capitular preliminar: identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años y cómo ello ha influido en la tipificación de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual	35
4.1. Conocer las diferentes acepciones que se le ha dado al término piratería a lo largo de la historia	35

4.1.1. Concepto y contexto histórico en razón a como se definió la piratería en la edad antigua.....	36
4.1.2. Concepto y contexto histórico en razón a como se definió la piratería en la edad media	38
4.1.3. Concepto y contexto histórico en razón a cómo se definió la piratería en la edad moderna	40
4.2. Señalar la codificación que tuvo o ha tenido el término de piratería en la legislación colombiana y española.....	50
4.2.1. Tipificación de la piratería de mar conforme a la definición clásica y actual en la legislación española.....	51
4.2.2. Tipificación de la piratería de mar conforme a la definición clásica y actual en la legislación de Colombia.....	56
4.3. Determinar la existencia o no de regulación internacional para controlar la piratería .	60
4.3.1. La penalización de la piratería de mar en el ordenamiento internacional.....	61
4.3.2. Comunidad internacional en cuanto a las sugerencias por el control de la piratería del mar y sus problemas.....	63
4.4. Valorar la necesidad y pertinencia de que exista el tipo penal de piratería en los ordenamientos jurídicos de España y Colombia	65
5. Recursos disponibles	67
6. Presupuesto	68
7. Cronograma	69
Referencias	72

Lista de figuras

Figura 1. *Informe de piratería de IMB: enero a junio de 2023*..... 14

Figura 2. *Estadísticas anuales de incidentes ocurridos desde 1984(IMB)*..... 16

Lista de tablas

Tabla 1. *Presupuesto* 68

Tabla 2. *Cronograma* 69

Resumen

La presente investigación se encarga de identificar, con un estudio fenomenológico, si se ha perdido el significado de piratería marítima que se tenía en la antigüedad, llegando a determinar además si existe ausencia de regulación normativa sobre el concepto clásico, o, si por el contrario dicho concepto hay influido en la positivación de la conducta como punible.

Se busca realizar un examen de la existencia normativa nacional e internacional u otras formas que procuren englobar la tipificación de esa conducta sin necesariamente contar con un tipo penal propio o individual, (es decir otros delitos con agravantes o calificaciones), en el marco del derecho interno colombiano y el derecho español de la actualidad.

Además, se desarrollará una observación de la regulación que tuvo y tiene actualmente la conducta de la piratería en los códigos penales de Colombia y España relacionando sus diferencias, centrado en un análisis histórico- documental. Evidenciando con todo lo anterior si se da o no una verdadera necesidad para la tipificación de la conducta.

Palabras clave: piratería marítima, historia de la piratería, corsarios, control internacional de la piratería, regulación de la piratería, legalidad y territorialidad

Abstract

This research aims to identify, through a phenomenological study, whether the meaning of maritime piracy as it was in ancient times has been lost, and to determine whether there is an absence of normative regulation on the classical concept, or, on the contrary, whether such concept has influenced the positivization of the conduct as a punishable offense.

An examination of the existence of national and international regulations or other forms that seek to encompass the classification of this conduct without necessarily having its own or individual criminal type (i.e., other crimes with aggravating circumstances or qualifications), within the framework of Colombian domestic law and current Spanish law, is sought.

In addition, an observation of the regulation that had and currently has the conduct of piracy in the criminal codes of Colombia and Spain will be developed relating their differences, focused on a historical-documentary analysis. Evidencing with all the above whether there is a real need for the criminalization of the conduct.

Keywords: maritime piracy, history of piracy, privateers, international control of piracy, regulation of piracy, legality, and territoriality.

Introducción

Corsarios, bucaneros, hombres de mar, piratas, sabandijas, ladrones... Sea cual sea el nombre que se les dé o la forma en que se refiera a ellos, debe establecerse que existieron, inclusive que existen en la actualidad, aunque dejaran de llevar interesantes sombreros, banderas negras en sus barcos y patas de palo por piernas.

Han pasado tantos años desde que se temía a aquellos hombres que desembarcaban en puertos e islas y atemorizaban a los lugareños con sus actos faltos de conciencia y honor, que en la actualidad incluso el término “pirata” ha mutado y aunque no existen definiciones claras al pensar en aquel término, puede, sin complicaciones, venir a la mente aquel hombre con pata de palo, parche en el ojo, garfio en la mano y olor a mar y ron. No por ello resulta correcto decir que los piratas hayan desaparecido, luego es más acorde señalar que tan solo se aislaron, fueron olvidados o simplemente se han transformado.

La piratería es un fenómeno que existió y siempre existirá pues es posible considerar que “Allí donde alguien tenga algo de valor, habrá alguien dispuesto a quitárselo” Es posible que se de en lo más recóndito del océano o delante nuestro, justo en la pantalla de un ordenador. Pues la piratería muta y llega a adoptar nuevas formas (Córcoles et ál., 2020).

La piratería puede ser considerada como un delito de “*numerus apertus*”¹ (Giraldo, 2005, pp. 7-8) por el hecho de que en su ejecución convergen muchos otros delitos, como la coacción o intimidación, amenazas, secuestro, hurto y asesinato; además de poderse ejecutar de diversas formas según los medios que se utilicen y el lugar en que se lleve a cabo.

La piratería se da frecuentemente en la actualidad, pero la mutación de ella permite que su definición no sea la misma conforme al pasar del tiempo, es por eso por lo que se habla de

¹ *Numerus apertus*: ‘número abierto’ o ‘lista abierta’, y que expresa que una determinada relación, catalogo o lista no se acaba en su propia exposición, sino que es susceptible de aceptar o incluir nuevos elementos.

distintos tipos de piratería. Sin embargo, la que resulta destacable para la presente investigación es la marítima, aquella que iba de la mano con la navegación y el comercio marítimo.

De manera que, quizás una pregunta importante es el por qué, ¿Por qué centrarse ahora, siglo XXI en una conducta cuyo nombre fue tomado popularmente para designar a aquellos que vulneran los derechos de autor a través de internet? Y es precisamente allí donde recae la respuesta, la razón de todo este estudio si bien tiene varios matices que se observaran de forma general a lo largo del trabajo, particularmente en el enfoque y objetivos de la investigación. Pero, es la esencia de la conducta de los piratas del mar, la forma de verlos y considerarlos que del siglo XX al actual ha generado cambios, problemas, confusión, desconocimiento e incluso vacío normativo que como se expresara más adelante, tiene toda una historia, trascendencia y claro, un amplio componente internacional.

En el mismo sentido que Omar Cortes en la presentación de historia de la piratería de Philip Gosse, edición del año 2013, al esforzarse en remarcar la palabra marítima considerando que actualmente el termino de pirata se usa con mucha más frecuencia para evidenciar una serie de delitos que prácticamente nada tienen que ver ni con los barcos, ni el mar, ni mucho menos con la romántica figura de un hombre legendario y temido con sus dos pistolones y un sable en la playa a punto de abrir el cofre del tesoro. En esta investigación se busca lo mismo, retomar la idea general de la piratería en el mar. (Gosse, 2013, p. 3)

Con el pasar de este siglo, los piratas han tomado visibilidad tal como afirma Juan Suñe en un análisis sobre la piratería en el cuerno de África en relación a los años 2005- 2009 “En pleno siglo XXI el fenómeno de la piratería, tan antiguo como el propio comercio marítimo, cobra nueva relevancia por los sucesos acontecidos en la región del globo comúnmente denominada como el Cuerno de África” (Suñe, 2010, p. 55)

Es por ello por lo que, partiendo por la parte más sencilla, es preciso empezar por definir qué se entiende por piratería.

De este modo es posible decir que una de las definiciones generales que ayuda a definir el tema en cuestión es el de la Real Academia Española pues define la piratería como “3. f. *Robo o destrucción de los bienes de alguien*” (Real Academia Española , 2014). No obstante, en dicha definición no queda condensado todo lo que involucra la actividad de la piratería, ni su trascendencia en cuanto a los límites y fronteras de un país ni a sus normas penales.

Es entonces, en razón a ello, que surge la necesidad de determinar qué tan olvidado ha quedado el término de piratería, cuán grande fue su influencia y relevancia para la historia y cuán relegada ha quedado la misma conforme el pasar del tiempo.

¿Sucedo acaso que el legislador ha determinado que en la realidad jurídica se olvide a tan estridente fenómeno antiguo que mantenía en vilo a las poblaciones costeras, o acaso su afluencia ha desaparecido de tal modo que al pensar en piratas el termino varia y sólo se teme por las tarjetas de crédito y las cuentas bancarias?

Resulta interesante investigar, analizar y conocer qué ha sido de tan peculiar fenómeno que quedó condensado en libros de historias fantásticas, pero también en algunos códigos penales y legislaciones de la actualidad.

De cualquier manera, será posible considerar que, ya sea con variaciones en la definición de piratería o no, es una realidad que se mantiene constante tal como lo señala Phillip Gosse en historia de la piratería al considerar que “El comercio sigue a la bandera y el robo, sea en mar o en tierra, sigue al comercio” (Córcoles et ál., 2020)

1. Transformación internacional del concepto legal de piratería marítima

Una mirada a la ley colombiana y española

1.1 Planteamiento del problema

¿Cómo el desarrollo conceptual de la definición de piratería y su inserción en el derecho internacional ha influido en la positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual? Determinando si dicha creación es o no necesaria en sus respectivos ordenamientos jurídicos.

Es preciso partir del concepto de piratería marítima de forma escalonada en el tiempo, para entender el impacto y afectación que tiene su ejecución y existencia en las normas que regulan dicha conducta, permitiendo encontrar las similitudes y diferencias que tiene la piratería marítima con muchas otras ya tipificadas en los códigos penales, examinando por qué habría de catalogarse como una conducta típica independiente, encaminada al cumplimiento de los principios de legalidad y territorialidad que se ven involucrados en la ejecución de la piratería marítima.

Así mismo, es indispensable establecer la forma en la que actúa el derecho internacional y como sus normas impactan en el derecho interno de aquellos países que se ven afectados por el fenómeno de la piratería marítima en este caso centrado en el derecho interno de Colombia y España; considerando la necesidad y pertinencia de que dichos países lleven a cabo estrategias legislativas independientes que contemplen el fenómeno de la piratería marítima.

1.2 Objetivo general

Identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años, su incorporación en el derecho internacional y cómo ello ha influido en la

positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual.

1.2.1 Objetivos específicos

Conocer las diferentes acepciones que se le ha dado al concepto de piratería a lo largo de la historia.

Señalar la codificación que tuvo o ha tenido el término de piratería en la legislación colombiana y española.

Determinar la existencia o no de regulación internacional para controlar la piratería

Valorar la necesidad y pertinencia de que exista el tipo penal de piratería en los ordenamientos jurídicos de España y Colombia.

2. Marco teórico

2.1. Contexto

Para el desarrollo del presente trabajo, es imprescindible establecer el carácter internacional con el que cuenta la piratería marítima, entendida esta por la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (A partir de ahora CONVEMAR) en su artículo 101 como “todo acto ilegal de violencia o detención contra un buque o aeronave en la *alta mar* o bienes que se encuentren en un lugar *no sometido a jurisdicción de ningún Estado*”; siendo precisamente lo anterior lo que lleva a dilucidar el carácter internacional al ejecutarse en alta mar, aquella área que utilizan diferentes Estados siguiendo el exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, bajo las reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos establecidos en la CONVEMAR artículos 87 y 88; para desarrollar diferentes fines como la explotación económica o la investigación científica (BOE, Instrumento

de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982., 1997)

Por lo anterior, la ejecución de dicho delito de la piratería marítima afecta en medida considerable lo pactado por 169 Estados hasta este momento (Oceans and Law of the Sea United Nations, 2023) cuyo propósito tal como lo reza el prólogo de la CONVEMAR es la creación de “Un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos” la búsqueda por contribuir “al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios de la justicia y la igualdad de derechos, y promover el progreso económico” (BOE, Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982., 1997)

Frente a este delito, es necesario tener en cuenta que la forma en que se ejecuta y los lugares están relacionados con las rutas utilizadas en el desarrollo de la explotación económica de diferentes países, afectando por lo tanto la piratería las rutas ya consolidadas, generando gastos extras por el cambio de rutas, los monitoreos constantes y la creación de patrullas que vigilen las zonas más afectadas. Todo ello bajo un marco de operaciones y estrategias sólidas con la cooperación entre países para prevenir, reprimir y castigar a quienes participan en estas actividades ilegales en los mares y océanos del mundo.

Ahora bien, en cuanto a la afectación: es global al tratarse de un delito internacional como ya se estableció previamente. Sin embargo, de forma geográfica es posible evidenciar que algunas áreas se encuentran mucho más afectadas que otros por dicho fenómeno de la piratería marítima, sin que esto limite la responsabilidad ni la jurisdicción.

En el siguiente mapa es posible observar la afectación geográfica del delito de piratería gracias al informe de piratería y robo a mano armada del centro de informes de piratería de la

Figura 1. Informe de piratería de IMB: enero a junio de 2023



2.2. Antecedentes

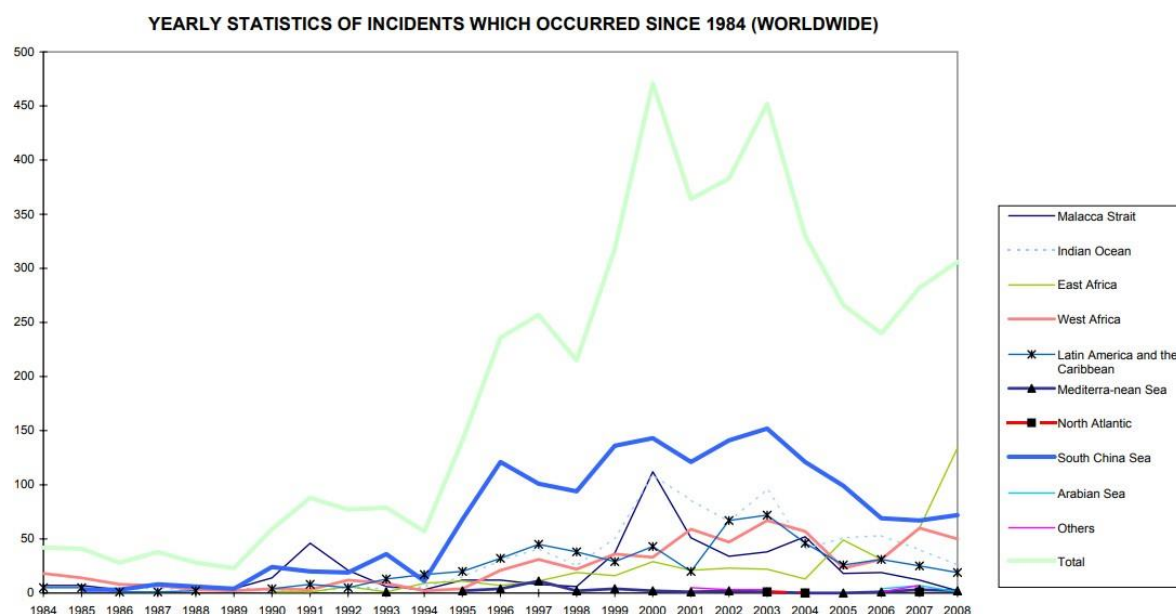
En cuanto a los antecedentes que engloban el desarrollo que se fue realizando a nivel internacional con el fin de definir y regular la actividad de la piratería marítima, debe considerarse la fase de declive que atravesó del siglo XIX al siglo XX, hasta llegar al punto en que a la finalización de la segunda guerra mundial, y la unión de diferentes naciones se diera la oportunidad de crearse y regularse el fenómeno de la piratería marítima, por medio de la creación de convenciones y organizaciones internacionales que contaron con un enfoque más específico para dar solución al problemas de afectación internacional.

Para el siglo XIX bajo la incansable lucha y vigilancia en el mar que habían sostenido los británicos franceses en harás de interceptar los barcos españoles que volvían a la península desde América. Del mismo modo, deben considerarse las largas luchas de los diferentes gobiernos que buscaban controlar y erradicar la piratería por medio de duras penas y castigos en sus legislaciones tal como se podrá ver en los apartados siguientes de la presente investigación haciendo referencia a incluso penas de muerte para aquellos que ejercieran la piratería. Además de lo anterior, en el siglo XIX coincidió la llegada del buque a vapor, que llevo a un cambio en cuanto a la forma en que se ejercía la navegación.

Dicho lo anterior, debe considerarse lo acontecido en el siglo XX, pues la etapa de la piratería cayo aparentemente en el olvido en razón a la gran vigilancia que se dio en los océanos hasta el final de la guerra fría. Llegando a la década de 1980 que bajo la apariencia de calma concibió el momento preciso para reactivar la creación de diversos escenarios de piratería la cual empezó a centrarse en el sur del mar de China (Guedes, 2009)

Para la OMI, la amenaza que representa la piratería y el robo a mano armada contra buques empezó en la década de 1980, cuyo foco se centró para los años 90 y 2000 en el mar de China meridional y los estrechos de Malaca y Singapur, ya bien llegado el año 2005 se fue localizando actos de piratería frente a la costa de Somalia, en el golfo de Adén y el océano Indico (Organización Marítima Internacional , s.f.)

De lo anterior puede observarse en la siguiente figura, donde se evidencia bajo una línea de tiempo desde el año 1984 la creciente actividad de la piratería marítima.

Figura 2. Estadísticas anuales de incidentes ocurridos desde 1984 (IMB)

Tomado de (Organization, 2009, p. 19)

Conforme a lo relacionado previamente, es preciso destacar como primer antecedente de valor internacional la creación de una organización propia creada por la ONU poco después de su fundación en 1948 (BOE, 1989) se constituyó en Ginebra la «Organización Consultiva Marítima Intergubernamental» (OCMI), que en 1982 cambió su nombre a *Organización Marítima Internacional (OMI)* cuyos objetivos se centran en fomentar la cooperación entre los gobiernos, reglamentar la navegación comercial internacional y facilitar la adopción de normas de seguridad marítima eficientes, así como la prevención de la contaminación marítima (Organización Marítima Internacional, s.f.)

Pero, además, es imprescindible hablar de la *Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)* firmada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982. Aunque su vigencia empezó fue a finales del año 1994 (14/11/94). En la actualidad han sido 169 Estados los que se han comprometido en dicha convención. Es considerada como la “Constitución de los océanos” por su gran codificación y desarrollo del derecho internacional

que no se ha repetido en tan grande escala con el patrocinio de las Naciones Unidas (Treves, 2008)

Hay que mencionar además a la *Oficina marítima internacional (IMB)*, una organización sin ánimo de lucro, establecida en 1981 cuya tarea principal es proteger la integridad del comercio internacional mediante la búsqueda de fraudes, actuando como punto focal en la lucha contra todo tipo de delitos marítimos y malas prácticas. Debe señalarse que esta organización, es una división especializada de la *Cámara de Comercio Internacional (ICC)*. Se debe destacar que gracias a su arduo trabajo a lo largo de los años se han frustrado muchos intentos de fraude, además que haber ahorrado a la industria naviera y comercial muchos millones de dólares; conviene subrayar que una de las principales áreas de especialización de la IMB es la represión de la piratería (Commercial Crime Services, s.f.)

Del mismo modo, preocupados por el alarmante crecimiento del fenómeno, se llevó a cabo la creación del *Centro de Informes de Piratería de IMB (IMB PRC)* en 1992. Se trata de una agencia independiente, no gubernamental con sede en Kuala Lumpur, Malasia. Donde se mantiene una vigilancia constante sobre las rutas marítimas del mundo, un servicio gratuito las 24 horas del día para que los capitanes de buques denuncien cualquier incidente de piratería, robo a mano armada o polizón. Además, se encarga de mantener informada a la policía local de los ataques de piratas; emitiendo advertencias sobre puntos calientes de piratería informando además a las agencias locales y a los buques de la región oceánica. Así mismo la IMB PRC emite cada 6 meses un informe de piratería y robo a mano armada donde se consagra la información obtenida de esas actividades en todo el mundo (Commercial Crime Services, s.f.)

Acorde con lo anterior es preciso señalar algunos factores que ayudan a entender un poco el aumento del fenómeno de la piratería marítima, la visibilidad de la que ha venido dotándose en los últimos años y la necesidad de control por parte de los diferentes Estados.

Hay que mencionar, que la piratería no es un fenómeno moderno, pero tuvo a partir del año 2005 un inmenso auge en ciertas zonas del planeta, lo que supuso una novedad, desbancando así al punto caliente de la piratería que de los años 80 al 2005 tuvo el estrecho de Malaca. Entre las razones de ello debe tenerse en cuenta en las aguas próximas al Golfo de Adén, se encuentra un paso marítimo estratégico a escala global por el que transitan anualmente en torno a 30.000 buques, además de ser la principal ruta marítima que une Europa con los mercados de oriente medio y Asia, por la que circula, entre otras mercancías, el 10% del crudo global y el 30% del que abastece a Europa.

Es importante establecer una diferencia que se da entre el estrecho de Malaca y el cuerno de África en cuanto al objeto de los asaltos y el *modus operandi*. A diferencia de lo que sucedía en el pasado, los piratas somalíes no tienen el robo como objetivo de sus ataques, como sigue ocurriendo con la piratería que se da en el estrecho de Malaca. Allí, los piratas ejercen normalmente un mayor grado de violencia, buscando dinero en metálico y objetos de valor que puedan transportar consigo para poder escapar rápidamente. Pero en el caso de los piratas somalíes su estrategia, suele consistir en el secuestro del buque objeto del asalto para exigir posteriormente un rescate. Generando así un gran temor en cuanto a los posibles daños al buque y su tripulación, lo que lleva a los afectados a pagar el rescate (Suñe, 2010, p. 55)

Todo lo anterior tiene un papel preponderante a nivel internacional, con una gran afectación y rigor. Se debe agregar que, de forma más específica en cuanto a países o regiones, se han creado estrategias y planes para controlar y manejar la seguridad de los océanos. Es así el caso de la Unión Europea (UE) que desde el año 2014 cuenta con una *estrategia del Golfo de Guinea*; una región de gran interés para la UE es por ello por lo que en dicha estrategia se revisan las amenazas y riesgos planeados por los estados costeros de África occidental y central, así como de la UE. Se trata de un enfoque integral que apoya las acciones de la propia región del golfo de Guinea con una gran coordinación internacional. Que busca apoyar la

Arquitectura de Yaundé, una estrategia regional común para prevenir y perseguir las actividades ilícitas en el golfo de Guinea del año 2013 Cuyo uno de sus tres mecanismos es el Código de Conducta de Yaundé destinado a la lucha contra la piratería, el robo armado en la mar y la delincuencia marítima (Nacional, 2023)

Para el año 2019 se aprobó el *Concepto de Presencias Marítimas Coordinadas (CMP)*, que define unas zonas de interés marítimas en las cuales se impulsa la seguridad además de coordinarse las actividades de los Estados miembros. Garantizándose una presencia continua de los Estados miembros de la UE en la región designada, en este caso debe señalarse que en el año 2021 se le dio ese categórico de zona de interés al golfo de Guinea; contribuyendo a la seguridad, reduciendo los incidentes y estableciendo la libertad de navegación (El servicio Diplomático de la Unión Europea, 2022)

Mas adelante, en el año 2022 los Estados Miembros de la Unión Europea aprobaron la brújula estratégica en donde se establece una mayor presencia naval de la UE dentro y fuera de ella, además de expandir y reforzar las operaciones navales en alta mar junto con la ampliación del concepto de presencias marítimas coordinadas a otras zonas (Consejo de la Unión Europea, 2022)

En el mismo orden; España en su *Estrategia de Seguridad Nacional del año 2021* señala que “mantendrá el apoyo a las iniciativas de seguridad internacionales y regionales, y su compromiso con las misiones civiles y militares de la Unión Europea en África” Puesto que España, es un país de condición marítima, de donde resulta necesario mantener la seguridad en los espacios marítimos, pues es de su buen uso y estado que depende, en gran medida, la economía, ya que los recursos energéticos y la mayor parte del comercio español transita por rutas marítimas (Nacional, Estrategia de Seguridad Nacional , 2021, p. 62)

En cuanto a la piratería marítima al ser el tema que nos ocupa; en el mismo documento señala que ella junto con el robo a mano armada en la mar son los que atentan contra la

navegación segura por las principales rutas de tráfico marítimo y contra la flota pesquera de pabellón nacional, sobre todo en la cuenca somalí, el golfo de Adén y el golfo de Guinea (Nacional, Estrategia de Seguridad Nacional, 2021, p. 45)

2.3. Estado del arte

Lo que se pretende presentar a continuación es un amplio sondeo de las investigaciones que se han venido desarrollando en relación con el fenómeno de la piratería marítima; si bien debe dejarse claro que hay muchas más, se partió por tener un margen de no más de 10 años en la publicación de dichas investigaciones, pues el fenómeno, su regulación y manejo ha cambiado en gran medida a nivel nacional e internacional en los últimos 10 años.

Así mismo debe señalarse que las investigaciones que se exponen a continuación han sido tomadas sobre muchas otras con motivo de su utilidad y relación con el tema a tratar en el presente trabajo, en cuanto al manejo que se le dio a cada una de ellas; el análisis tuvo en cuenta en primera medida el año de publicación de forma que se desarrolla una narración cronológica, en donde se tiene en cuenta el objetivo de cada investigación planteada, su tema a tratar además de los factores que resaltaron a lo largo de la misma y las conclusiones a las que llegó el investigador.

La primera investigación analizada corresponde al año 2013 en Colombia, Investigación titulada “*Piratería marítima bajo las cláusulas del Instituto de Londres*” en ella se puede observar algunos efectos que puede tener el acto de la piratería y sus delitos relacionados, así como sus problemas y diferentes áreas del derecho afectadas según los casos concretos como lo puede ser el derecho comercial, civil y penal. En aquella investigación se pone de manifiesta una situación que lleva afectaciones en relación con los seguros de mercancías, cláusulas e indemnizaciones, así como el hurto, apoderamiento y secuestro. Se centra en realizar un análisis comparativo frente a las normas vigentes en Colombia e

Inglaterra, en relación con la decisión tomada por la Corte Suprema de Inglaterra tras el caso de la Motonave Bunga Melati Dua. Un caso donde se estudiaba la cobertura del seguro frente al secuestro de una nave por piratas somalíes.

Si bien como se señaló anteriormente se trata de un análisis relacionado con la ley comercial y el derecho de seguros, no puede pasar desapercibida la parte penal que reviste toda la situación, en el caso de Londres la conducta de los piratas frente a las mercancías aseguradas planteándose como secuestro y en su momento hurto, en el caso de la ley colombiana se habla del delito de apoderamiento, examinándose con detenimiento las circunstancias de tiempo y lugar que dieron paso a los hechos para llegar a una conclusión sobre el tratamiento del tipo penal y la pérdida en la que se consideraría queda la mercancía; es decir ante una pérdida total efectiva por ser “irreparablemente privado” de la mercancía asegurada o si se trata de una pérdida total constructiva al pagarse un rescato y recuperar la mercancía.

Pero en cualquier caso se señala que la respuesta a la situación en cuestión se habría analizado de forma similar a la realizada por la Corte Suprema de Inglaterra, teniendo como base la afectación comercial y penal a la que hay lugar. Con las excepciones que por la ley correspondan frente al pago de rescates, no contemplados en las leyes colombianas, lo que lo encierran en una conducta contraria a la ley según el estatuto nacional contra el secuestro en Colombia (Art 26 Ley 40 de 1993) (García, 2013)

La siguiente investigación, publicada dos años después por el instituto Español de Estudios Estratégicos; pone de manifiesto el impacto económico que tiene la piratería marítima; investigación titulada “*La Piratería Marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico*”

En dicha investigación se enmarca la gran afluencia que se da de la piratería marítima en las regiones del golfo de Guinea y el sudeste asiático, además se señala la vital importancia que reviste al transporte marítimo, al cual se le adjudica la representación del 90% del comercio

internacional. En la investigación examinada se manifiesta la gran afectación económica que reviste al fenómeno de la piratería marítima por medio de un análisis comparativo con las regiones más golpeadas por los actos de los piratas; así mismo se consagra la necesidad de que el fenómeno sea controlado con la participación y consenso de los Estados y las organizaciones internacionales.

El autor de dicha investigación realiza un análisis cuantitativo haciendo referencia a las regiones más afectadas por el fenómeno. Se observa en la misma algunas alusiones sobre las características económico-sociales de los países emergentes donde prolifera en mayor medida dicho fenómeno de la piratería marítima. Se señala además la dificultad de los países para prevenir, perseguir y procesar. Enmarcando de esa forma la necesidad de una colaboración de tipo regional e internacional dado que su impacto trasciende fronteras (Martín, 2015).

Continuando con el tema, en el año 2015 nuevamente puede encontrarse una investigación que versa sobre los delitos contra la libertad individual, donde nuevamente es posible vislumbrar el delito de apoderamiento de naves, en dicha investigación se cita la narración de una periodista de un caso de piratería marítima en aguas internacionales aledañas a Colombia, así mismo; en la investigación se realizan alusiones a la legislación nacional e internacional realizando un examen de derecho comparado con España y otros países como México, Alemania y Francia examinando la forma en la que consagran el delito de piratería, secuestro o apoderamiento de naves con la cercana alusión al mismo por medio de otros tipos penales en su ordenamiento interno; en dicha comparación se hace alusión a la forma en que se constituye el delito de apoderamiento de naves en Colombia junto con sus agravantes y la posibilidad del concurso de delitos. Siendo lo por lo tanto la anterior una investigación jurídica de análisis normativo del tipo penal de la piratería a nivel internacional, sus formas y reglamentación interna en Colombia (Monguí, 2017).

La siguiente investigación analizada es un trabajo de grado del año 2018 titulado “El delito de piratería marítima y los posibles conflictos jurisdiccionales derivados de la implementación no armonizada a nivel interno entre distintos estados de la UE” en dicha investigación se hace un desarrollo de tipo normativo, teniendo en cuenta el marco normativo de tipo internacional y el marco normativo interno junto con sus variaciones en relación al caso Alakrana (secuestro de un buque de origen español) y las reformas de la ley orgánica del poder judicial con referencia a la justicia universal, así mismo se realiza un análisis normativo de derecho comparado con Francia y Alemania para examinar la jurisdicción y calificación del tipo penal de piratería marítima. En todo ello se pueden observar los avances legislativos de los diferentes lugares correspondiendo a las necesidades circunstanciales (Otalora, 2018).

Para el año 2021 es posible encontrar una investigación que se centra en la existencia de la piratería, con informes en donde se tienen en cuenta los casos y las regiones más afectadas, así como examinar las causas de su existencia; tales como la inseguridad y pobreza. En dicha investigación se aborda un factor externo; como lo es el impacto generado por la pandemia del covid-19 en relación con la economía y el incremento de la pobreza. Así mismo se evidencia la gran afectación en la que se ve envuelta la región del golfo de Guinea considerando la dificultad que representa la incidencia internacional. Además del sudeste asiático que cuenta con una cooperación regional más activa y los puertos latinoamericanos envueltos en dificultades e inseguridades con relación a la industria petrolera y los problemas socioeconómicos de Venezuela. Considerando por lo tanto la estrecha relación que tiene la pobreza, inseguridad regional y falencias en la cooperación regional e internacional en la mayor incidencia de la conducta de la piratería marítima (Gómez, 2021).

Como último examen se tiene en cuenta; un artículo del director general de Casa África; un consorcio que procura fomentar las relaciones entre África, Europa y España, el artículo publicado en el año 2021 examina la llamada “zona marítima más peligrosa del mundo” el

golfo de Guinea. En el artículo se desarrollan cifras estadísticas en cuanto a los ataques, peligrosidad, pero sobre todo un llamado de atención, planteando mejoras o posibilidades que se considera podrían ayudar a enfrentar el fenómeno de la piratería, relacionando alguna de las causas que se consideran llevan a los actores a cometer el delito de la piratería. Considerando las características personales y socioeconómicas de los sujetos activos. Desarrollando la relación entre el bajo nivel económico y la falta de recursos con el ejercicio de la actividad en dicha región del golfo de Guinea (Clavell, 2021)

Es así como de las investigaciones examinadas se pueden observar los análisis que se centran en el fenómeno de la piratería desde diferentes puntos; unos de tipo histórico, económico, civil, comercial, social, jurídico nacional o internacional y algunos que tienen en cuenta varios de estos elementos, destacando en la afectación económica y social que puede dar origen a la conducta junto con los efectos también de tipo económica y social que tiene la misma después de ejecutada. También se aborda en gran medida la necesidad de la cooperación internacional y regional que plantee y lleve a cabo estrategias efectivas de prevención y castigo, junto con las normas jurídicas que condenen los actos cometidos.

2.4. Marco normativo

Debe señalarse que para este apartado a lo largo de la presente investigación sus objetivos específicos plantean un análisis exhaustivo de la normativa interna de España y Colombia de forma histórica conforme a las reformas que ha tenido el delito de la piratería marítima, así mismo se desarrollan las diferentes normas internacionales que se relacionan con la piratería marítima.

En cuanto a la normativa colombiana debe observarse lo relacionado en el artículo 173 del código penal del año 2000 donde expresa en su Artículo 173. *Apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte colectivo:*

El que, mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres punto treinta y tres (1333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (Función Pública, 2000)

En cuanto a la conducta anterior; para que se perfeccione la misma; se requiere: Un sujeto activo, un sujeto pasivo; en este caso, personas que hagan parte de la tripulación o de los pasajeros, que la conducta esté regida por alguno de los verbos rectores: como es apoderar, alterar o ejercer el control sobre el objeto material, que la conducta recaiga sobre nave, aeronave, o cualquier otro medio de transporte colectivo lo cual se configura como objeto material, que la alteración sea sobre el itinerario de cualquiera de los vehículos antes mencionados y que la acción se realice con violencia, amenazas o maniobras engañosas.

Así mismo han de tenerse en cuenta los agravantes a los que diera lugar la conducta del sujeto activo por un secuestro simple al no permitir a la primera oportunidad la salida de los pasajeros o el concurso cuando se trate de un secuestro extorsivo es decir cuando se realiza con fines económicos o políticos además de la posible comisión de los delitos de hurto y extorsión (Monguí, 2017)

En el caso de España es imprescindible destacar los siguientes artículos: *Artículo 616 ter. Del código penal español 1995*. En relación con la piratería; una conducta que va en contra de la comunidad internacional y el derecho de gentes con una pena de prisión de 10 a 15 años.

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 estas, será castigado como

reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años (Código Penal España, 1995, art. 616)

Del mismo modo, debe tenerse en cuenta lo relacionado en el artículo 23.4 de la ley orgánica del poder judicial, a partir de ahora LOPJ (Ley organiza 6 de 1985) modificada por la ley organiza 1/2014, de 13 de marzo, en relación con la justicia universal. Estableciendo límites en la competencia de los jueces españoles, señalando los requisitos que han de cumplirse para ejercer la llamada jurisdicción universal.

4. Igualmente, será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley española, como alguno de los siguientes delitos cuando se cumplan las condiciones expresadas:

d) Delitos de piratería (...) y delitos contra la seguridad de la navegación marítima que se cometan en los espacios marinos, en los supuestos previstos en los tratados ratificados por España o en actos normativos de una Organización Internacional de la que España sea parte (BOE, Ley Organica del Poder Judicial 6, 1985)

A nivel internacional debe considerarse en primera medida las siguientes dos convenciones: *Convenciones de 1958 sobre el Alta Mar (art.101) y de 1982 sobre el Derecho del Mar (art.15)*, la piratería está siempre constituida por cuatro elementos principales. En *primer lugar*, se trata siempre de un acto ilegal de violencia o de detención. En *segundo lugar*, se deduce también que el acto ha de ser cometido con propósitos privados. En *tercer lugar*, el lugar de ejecución debe ser la alta mar o cualquier otro no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. *Por último*, el acto debe producirse por la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave privada contra otro buque o aeronave (Albadalejo, 2010)

Con relación a la comunidad internacional también debe considerarse el papel del *tribunal internacional del derecho del mar* cuya competencia se basa en ser un órgano de

interpretación frente a las controversias por la aplicación de la Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que le confiera competencia (Tribunal Internacional del derecho del mar, 2016)

Por último, en cuanto a los aspectos normativos relevantes para esta investigación se encuentra el concepto de dos principios del derecho que juegan un papel preponderante en relación con la jurisdicción universal; como lo son el principio de territorialidad y nacionalidad.

El principio de territorialidad: Aplicable en todo el mundo en relación con la soberanía territorial, con fundamento en el orden público por el Estado dentro de su territorio. Enjuiciamiento y detención se dan en el mismo lugar de la comisión del delito. Y el *principio de nacionalidad o personalidad* indica que la ley penal aplicable es la del país del cual es nacional el autor del delito (nacionalidad o personalidad activa) o del país del que es nacional el sujeto pasivo (nacionalidad o personalidad pasiva) (Albadalejo, 2010) lo anterior puede encontrarse plasmado en el caso de España en la LOPJ 6/1985.

Artículo 23.2. También conocerá la jurisdicción española de los delitos que hayan sido cometidos fuera del territorio nacional, siempre que los criminalmente responsables fueren españoles o extranjeros que hubieran adquirido la nacionalidad española con posterioridad a la comisión del hecho y concurrieren los siguientes requisitos (BOE, Ley Organica del Poder Judicial 6, 1985)

2.5. Marco conceptual

En este apartado se pretende condensar cada uno de los términos relevantes para la presente investigación los cuales configuran el tema del que se habla a lo largo de la misma. Los términos que se relacionan a continuación proporcionan información sobre la forma en que se entienden cada uno de ellos y se entrelazan.

Como primera cuestión habrá de considerarse la *piratería marítima*; la cual puede considerarse independiente del tipo penal que se considere conforme a los ordenamientos jurídicos internos de los países pues, aunque de forma general suele emplearse el termino de piratería o delito de piratería para agrupar las conductas que tienen relación con el artículo 101 de la CONVEMAR (definición relacionada anteriormente) puede también regularse por analogía teniendo en cuenta diferentes elementos o considerarse innecesario al tipificarse diferentes conductas con agravantes de ser cometidas contra buques o naves (Lorca, 2015, p. 138)

Otro punto para tener en cuenta son la importante relación de las Leyes nacionales centrado en primera medida y bajo regla general en los códigos penales de los países, con algunas excepciones históricas que catalogaron el delito incluso dentro de su derecho constitucional, tal como podrá observarse en la presente investigación en lo concerniente al capítulo relativo a la tipificación de la piratería en la legislación colombiana, con la especial mención de dos constituciones correspondientes al año 1863 y 1886. Además, habrá de tenerse en cuenta la forma en que cada país aplica la ratificación de los *convenios internacionales* entendidos estos como: acuerdos entre diferentes Estados o las *convenciones internacionales*; las cuales son consideradas como tal por contar con el auspicio de una organización internacional, cuyos acuerdos al igual que con los convenios son posteriormente integrados en relación a lo aceptado en el derecho interno de cada país, lo cual lleva a considerar otro punto de gran acogida internacional como lo son la aplicación de los *principios del derecho*; entendidos estos como “Principios comunes a los distintos ordenamientos estatales que, por expresar una común concepción de la justicia, se extienden a las relaciones internacionales” (Real Academia Española, s.f.) Para la presente investigación como se ha relacionado en otros apartados, resulta conveniente destacar el *principio de territorialidad* que por regla general se entiende como “Criterio en virtud del cual cada país conocerá de las infracciones penales que

se cometan en su territorio” (Real Academia Española, s.f.) al igual que el *principio de legalidad* entendido por el convenio europeo de derechos humanos como “Un Principio que constituye un estándar mínimo respecto del entendimiento tradicional del principio en el derecho constitucional, pues no garantiza una reserva absoluta de ley formal, dada la existencia de países de derecho común, sino las exigencias de previsibilidad y certeza de los tipos penales y la irretroactividad de las normas penales desfavorables” (Real Academia Española, s.f.)

Así mismo habrá de tomarse en consideración un principio que guarda una estrecha relación con el delito de piratería marítima dada su calidad internacional, el *principio de jurisdicción universal* considerado como aquel principio que provee “provee a los tribunales de un determinado país ejercer su jurisdicción sobre crímenes internacionales de especial gravedad, sobre la base de la naturaleza del delito, sin tomar en consideración ni el lugar donde fue cometido, ni la nacionalidad de su autor” (Real Academia Española, s.f.) situación que ocurre y puede tener en cuenta cuando se habla del delito de piratería marítima.

Es por lo anterior que puede complementarse el derecho procesal de cada ordenamiento jurídico dotando de jurisdicción y competencia a determinado Estado.

Del mismo modo, otro punto para destacar es lo relacionado con la *cooperación internacional* la cual se puede observar en la activación de diferentes estrategias que previenen y controlan el delito de piratería marítima. por ello es por lo que se considera a la cooperación internacional como “Conjunto de fórmulas jurídicas utilizadas entre Estados para la consecución de intereses comunes mediante acuerdos y colaboración mutua” (Real Academia Española, s.f.)

3. Diseño metodológico

3.1. Enfoque y tipo de investigación

En este caso se trata de una investigación con enfoque cualitativo, de tipo documental cuyo objeto es la descripción de las cualidades de un fenómeno, examinando los avances en el tiempo y cambios del fenómeno investigado. Así mismo este enfoque tiene una perspectiva holística considerando el fenómeno como un todo, buscando analizar y comprender las variaciones en la definición y consecuencia de esta en cuanto a la tipificación de la conducta. Como señala Rodríguez Gil y García: los estudios cualitativos se caracterizan por ser dinámicos, flexibles y cíclicos lo que lleva a señalar la existencia de ciertas fases las cuales interaccionan entre sí para llegar al adecuado desarrollo de la investigación (Rodríguez, et ál., 1996)

La presente investigación jurídica se basa en un estudio histórico documental en tanto busca determinar las diferentes acepciones que se le ha dado a lo largo del tiempo al término de la piratería debido a los cambios y avances incorporados en el desarrollo de la vida de las personas. En este sentido, la investigación documental es definida por Arias (2006, p 27) como “Un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos” (Arias, 2012)

Así mismo cuenta con rasgos comparativos en cuanto a la codificación de una conducta posiblemente punitiva que ha venido teniendo variaciones con respecto a la definición que se da de la misma, todo en razón a la misma transformación humana. Del mismo modo Arias señala que los estudios comparativos “contrastan resultados o características de grupos en condiciones diferentes” (Arias, 2012)

3.2. Fuentes de información

Los documentos serán seleccionados y examinados conforme sean útiles y relevantes para la investigación, es decir se debe tratar de fuentes confiables que sirvan de base para hablar de información verídica, que sigan un orden cronológico.

3.2.1. Fuentes primarias

Con el propósito de lograr lo anteriormente expuesto se tiene en cuenta las normas vigentes y actualizadas por medio del Boletín Oficial del Estado en el caso de España y la página oficial de la secretaria general del Senado en el caso de Colombia, así como el acceso al derecho de la Unión Europea por medio de la página Eur lex. Así mismo se tienen en cuenta los libros que proporcionan bases para hablar de investigación jurídica sobre los delitos cometidos en el mar, siendo estas las correspondientes fuentes primarias de la investigación.

3.2.2. Fuentes secundarias

Del mismo modo, se tiene en consideración como fuentes secundarias, los artículos de juristas e investigadores, organizaciones internacionales y sus centros adscritos al igual que los diferentes informes y publicaciones de los ministerios relacionados con la economía o seguridad de los países que son relevantes para la presente investigación con la debida relación al delito de piratería marítima o su impacto; así como las noticias y artículos revelados por los periódicos y revistas de mayor circulación en ambos países (España y Colombia).

3.3. Participantes

Para el autor Mario Tamayo la población es una totalidad del fenómeno a estudiar en donde las unidades de población poseen características comunes las cuales se estudian y dan origen a datos de la investigación (Tamayo, 2004) Pudiendo considerarse la población como

un conjunto de elementos que comparten una o más características de interés para el investigador, y que son objeto de estudio.

En cuanto a la muestra, se entiende como aquel conjunto de operaciones que se realizan para estudiar la distribución de determinados caracteres en la totalidad de la población, partiendo de la observación de una fracción de la población considerada (Tamayo, 2004)

En la presente investigación se tiene como fenómeno la conducta de la piratería marítima, convertida en delito y tipificada en los ordenamientos jurídicos internos de los países, basados en la regulación e influencia internacional. Teniendo como muestra cada una de las regulaciones, estrategias, actividades y proyectos emprendidos a nivel nacional entiéndase en Colombia y España, así como a nivel internacional que estudian, previenen y condenan el delito de la piratería marítima teniendo en cuenta sus cambios y trayectoria histórico - documental.

3.4. Herramientas

Cabe señalar que, en cuanto a los instrumentos de recolección de la información, esta se llevará a cabo a través de un desarrollo secuencial de tipo histórico, por las cuales se irá desarrollando, siguiendo un orden cronológico. En relación con las técnicas en la que va a ser recolectada la información es oportuno señalar que esta se ejecutara por medio de referencias bibliográficas que sigan un orden cronológico en relación con el tiempo y los acontecimientos que dieron vida a que se transformaran los diferentes ordenamientos jurídicos o se integraran elementos, así como la creación de agencias, acuerdos o estrategias relacionando si los hechos y las soluciones con congruentes y útiles.

Con relación a las técnicas en la que va a ser recolectada la información es oportuno señalar que esta se llevara a cabo contando con diferentes bases de datos y catálogos que permiten examinar de forma cabal cuales son las investigaciones, noticias y avances legales

más relevantes y recientes sobre el tema. En cuanto al criterio de selección para esto versa sobre la actualidad de la información y su vinculación internacional.

Además, se cuenta con un riguroso orden cronológico en relación con los cambios legales en Colombia y España frente al delito de piratería marítima.

3.5. Procedimientos

Por lo que se refiere al desarrollo de los objetivos del trabajo, se hace necesario dividirlo en cuatro fases; comenzando por la fase preparatoria, la segunda corresponde a la gestión de información, la tercera a la fase analítica y por último la fase informativa.

En relación con el desarrollo del primer objetivo específico, que refiere a “Conocer las diferentes acepciones que se le ha dado al concepto de piratería a lo largo de la historia” Comenzando con la fase preparatoria en la cual se busca en primer lugar determinar las fuentes de información, en seguida establecer las fuentes primarias y secundarias para finalmente seleccionar las narraciones o alusiones histórico documentales que desarrollen la piratería marítima desde sus antecedentes más lejanos.

Después, en la fase de gestión de información se hará la recopilación doctrinal y de la biografía, para así comenzar la tercera fase que corresponde a la analítica, en donde en primer lugar se realizará un análisis de la información y en seguida se hará la elaboración de los documentos preliminares; para finalmente, en la cuarta fase que corresponde a la informativa se elaborará un apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general.

En lo correspondiente al desarrollo del segundo objetivo, en donde se busca “Señalar la codificación que tuvo o ha tenido el término de piratería en la legislación colombiana y española” se cumplirá finalizado el objetivo específico primero. Comenzando con la fase preparatoria en la cual se busca en primer lugar determinar las fuentes de información, que

corresponde con los antiguos códigos penales y las páginas del diario o boletín oficial de los Estados. En seguida establecer las fuentes primarias y secundarias para finalmente seleccionar las definiciones y alusiones sobre el delito en cuestión a lo largo de la historia. Después, en la fase de gestión de información se hará la recopilación legal, para así comenzar la tercera fase que corresponde a la analítica, en donde en primer lugar se realizará un análisis de la información y en seguida se hará la elaboración de los documentos preliminares; para finalmente, en la cuarta fase que corresponde a la informativa se elaborará un apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general que corresponde con el delito desde su antecedente legal más antiguo documentado en España y Colombia.

A continuación, en el tercer objetivo en el que se busca “Determinar la existencia o no de regulación internacional para controlar la piratería” Comenzando con la fase preparatoria en la cual se busca en primer lugar determinar las fuentes de información, instituciones y organizaciones en las que se puede encontrar estudios e información sobre el tema específico. En seguida establecer las fuentes primarias y secundarias para finalmente seleccionar las regulaciones vigentes y más importantes en el derecho internacional.

Después, en la fase de gestión de información se hará la recopilación doctrinal y de la biografía, para así comenzar la tercera fase que corresponde a la analítica, en donde en primer lugar se realizará un análisis de la información y en seguida se hará la elaboración de los documentos preliminares; para finalmente, en la cuarta fase que corresponde a la informativa se elaborará un apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general, donde se plasmará lo encontrado en relación a la normativa, acuerdos, estrategias y demás actividades relevantes de tipo internacional que procuren prevenir y castigar el fenómeno de la piratería marítima.

Por último, en el cuarto objetivo en el que se quiere “Valorar la necesidad y pertinencia de que exista el tipo penal de piratería en los ordenamientos jurídicos de España y Colombia” Comenzando con la fase preparatoria en la cual se busca en primer lugar determinar las fuentes de información, en las que se puede encontrar estudios e información donde se planteen valoraciones sobre el tema en específico. En seguida establecer las fuentes primarias y secundarias para finalmente considerar aquellas aportaciones que examinan la regulación o no del delito.

Después, en la fase de gestión de información se hará la recopilación doctrinal y de la biografía, para así comenzar la tercera fase que corresponde a la analítica, en donde en primer lugar se realizará un análisis de la información y en seguida se hará la elaboración de los documentos preliminares; para finalmente, en la cuarta fase que corresponde a la informativa se elaborará un apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general, donde se plasmará lo encontrado en relación con lo que se considera debe destacarse en mayor medida de la investigación así como valorar en sentido legislativo y estratégico las formas en las que se maneja, entiende, previene y controla el fenómeno de la piratería marítima.

4. Esquema capitular preliminar: identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años y cómo ello ha influido en la tipificación de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual

4.1. Conocer las diferentes acepciones que se le ha dado al término piratería a lo largo de la historia

Mas ¿Quién a resistir tiene derecho? Conrado lo ha querido: todos ceden. Hombre de soledad y de misterio, nadie le ha visto sonreír; suspiros nunca brotaron de su altivo

pecho; su nombre al más osado de su tropa temor infunde, y su mirar severo el rostro adusto por el sol curtido palidecer hiciera. ¿qué secreto lazo invisible los corsarios liga a su indomable voluntad de hierro? ¿qué magia con la cual en vano luchan, les fascina? (Byron, 1814, pp. 11-12)

¿Qué fue de las fantásticas definiciones y conceptos que ofrecieron personajes como Homero, Lord Byron y Robert Stevenson en sus interesantes narraciones de piratas?

4.1.1. Concepto y contexto histórico en razón a como se definió la piratería en la edad antigua

En el desarrollo histórico de aquel ambiguo concepto sobre la piratería resulta importante considerar las diversas acepciones que se tuvo de la misma en la edad antigua, evidenciándose una situación que al parecer se lleva a cabo en esta especial parte de la historia, pues logra denotarse una constante dualidad en donde se condena el acto del pirata dependiendo su origen.

La piratería fue un fenómeno constante en el Mediterráneo antiguo. Prácticamente todas las sociedades, culturas, estados y personajes que vivieron a la orilla de este mar estuvieron relacionados de una forma u otra con esta actividad predatoria, como víctima o como ejecutor, y en muchas ocasiones ejerciendo de ambos, porque el concepto de piratería es ambiguo y cambiante a lo largo de la Antigüedad. Se considera que pasó de ser considerada una actividad prestigiosa, propia de la aristocracia, a que se catalogase a los piratas como “enemigos de la civilización” (Álvarez y Ferrer, 2021, p. 5)

En cuanto a este punto resulta imprescindible citar a Tucídides, importante historiador ateniense que en sus narraciones consagra información valiosa en cuanto a la piratería:

En un período prolongado de la historia griega, desde los primeros documentos escritos, c. 800 a.C. hasta aproximadamente el fin de la época arcaica (c. 500 a.C.) no había una

distinción clara entre guerra, piratería y comercio. El héroe homérico obtenía en parte su estatus mediante el saqueo en el mar y en la tierra, pero posteriormente tenía que intercambiar los productos obtenidos (esclavos, metales, armas y bienes de prestigio, etc.) para conseguir aquello de lo que carecía. Es significativo porque describe bien la mentalidad del “comercio aristocrático”, pues esta actividad era considerada prestigiosa, mientras que el comercio llevado a cabo por los fenicios era estimado como indigno (Álvarez y Ferrer, 2021, p. 6)

Es por ello, que conforme a lo anterior se puede destacar la importancia e influencia que tuvo en el comercio antiguo la actividad de la piratería “La piratería es tan solo una forma de producción económica más antigua que el comercio” (Álvarez y Ferrer, 2021) pues se observa que iban de la mano, que tanto la una como la otra se encontraban estrechamente ligadas.

Por un lado, el secuestro y la demanda de rescate, y, por el otro, la captura de mercancías y, sobre todo, de personas y su venta inmediata en el mercado de esclavos, del que los piratas se convirtieron en abastecedores muy principales. Desde los relatos mitológicos queda claro que la función de los piratas fue revender en el mercado los frutos de sus saqueos, convirtiéndose en agentes del circuito comercial al constituirse en abastecedores y distribuidores de esclavos (Álvarez y Ferrer, 2021, p. 16)

Sin embargo, aunque se considerara a la piratería como una actuación natural, tal como puede ser citado Aristóteles en dicha acepción, dentro del capítulo III De la adquisición de los bienes en su libro política, señalando que “Otros viven de la caza, y unos de una clase de caza y otros de otra distinta. Por ejemplo, unos de la piratería, otros de la pesca los que viven junto a lagos, ríos o el mar” (Aristóteles, Política, Trad. García, 1988, p. 67) No obstante, resulta relevante señalar que poco a poco se observaron algunos efectos negativos que llevaron a que se establecieran tratados entre diferentes ciudades para controlarla.

Es por ello, que en cuanto a este periodo histórico y su definición de piratería se puede destacar la legitimidad de la que dotan tanto los pueblos como el Estado a dichos actos, que se permitían según un contexto, una situación y un autor particular, destacándose así la antigua aristocracia, el Estado y la guerra.

4.1.2. Concepto y contexto histórico en razón a como se definió la piratería en la edad media

Debe señalarse que es después de las cruzadas y al ascenso de las ciudades estado italianas, cuando el comercio marítimo vuelve a alcanzar un desarrollo similar al que tuvo mil años antes, lo que implica también un aumento en la actividad piratica (Córcoles et ál., 2020, p. 49)

Para este periodo de la historia surge una nueva variación de pirata, que hace imprescindible establecer la diferencia en las definiciones en el entendido de que para la edad media era muy usual la denominación de corsarios cuya diferencia con los piratas en sí, es que gozaban del apoyo de los gobernantes, siendo incluso ellos mismos quienes les ordenaron ejecutar los saqueos en el mar.

En algunas ocasiones se utiliza indistintamente la palabra de corsario y pirata, pudiéndose considerar que aquella dicotomía en la concepción del pirata puede deberse a una falta de separación entre los tipos de personas cuyos nombres se usaban como sinónimos, pero cumplían propósitos diferentes en su labor de mar. De manera que en aras de buscar precisión se consagraron las definiciones de los siguientes tipos de personas para tener claridad a lo largo del desarrollo del presente capítulo.

Los piratas eran aquellos que robaban por cuenta propia en el mar, que se movían por afán de lucro sin discriminar al sujeto pasivo. Eran por lo general hombres que se situaban al margen del sistema de la época, en su mayoría de origen pobre, delincuentes, rechazados, desertores o personas perseguidas por sus ideas.

De manera contraria, los corsarios eran marinos contratados y financiados por un Estado, un gobierno particular que tomaba sus servicios por lo general en medio de una guerra con el fin de causar mayores pérdidas económicas a sus enemigos provocando el mayor daño posible. Los corsarios al menos en la teoría aceptaban las leyes y usos de la guerra además de ofrecer una fianza al monarca o gobernador en señal de respeto a sus ordenanzas. Dando por finalizado su trabajo cuando llegaba el periodo de paz entre los estados, aunque en realidad muchos continuaran con sus actividades.

Como referencia literaria e histórica puede tomarse a los ingleses John Hawkins y Francis Drake, quienes fueron los grandes personajes que señalaron la aparición del corsarismo en la América del siglo XVI. Glorificados por la literatura, se constituyeron en símbolos de esta actividad (Mallol, 2006)

La diferenciación entre piratas y corsarios en el análisis de los hechos puede teñirse de apreciaciones subjetivas, puesto que resulta influida por la documentación del observatorio desde donde uno contempla el fenómeno, muchas veces parcial; fácilmente un historiador genovès considerará piratas a todos los corsarios catalanes, incluidos los almirantes de flotas, mientras que a un historiador catalán le parecerán piratas todos los corsarios genoveses. La aplicación del término de pirata es todavía más radical cuando se aplica al corso musulmán. Dentro de la Corona de Aragón, en la Edad Media, el fenómeno tampoco no era contemplado siempre de igual modo; una misma persona, según las circunstancias políticas generales y la necesidad que el rey pudiese tener de ella, podía ser un pirata perseguido o un corsario respetado; es el caso de Diego de Barrasa o de Valderrama, a quien el rey Martín el Humano pidió favores frecuentemente para que colaborase en la defensa de Cerdeña, pero que en 1407 ordenó perseguir y capturar por ejercer la piratería (Mallol, 2006, p. 2)

Puede decirse que en la baja edad media la situación de mar no se centraba en el comercio y las mercancías, se centraba en las naciones, en el poderío naval, en la riqueza. En aquella época, “más que la presencia de verdaderos bandidos del mar se ciñe a la oposición de unos poderes marítimos contra otros, unas naciones contra otras” (Rodríguez, 1968)

Conforme a lo anterior lo más destacable de este periodo de la historia es la subjetividad de los gobernantes en cuanto a la persecución de la actividad de la piratería y su protección a los corsarios, los que según se consideraba cumplían las normas de la guerra, del comercio y del mar. Junto con el aprovechamiento de la carente definición de la actividad que desarrollaban y al mando de quienes estaban, aunado a la necesidad económica de los corsarios para mantener su poderío, lo que posibilitaba en dicho caso la persecución de este conforme fuera útil o no a los intereses del gobernador o monarca.

4.1.3. Concepto y contexto histórico en razón a cómo se definió la piratería en la edad moderna

Tras la apertura de la idea de los corsarios, en la edad moderna, con el descubrimiento de América se da vida al concepto de los bucaneros y filibusteros. Como con el periodo anterior, dichas palabras se usan como sinónimo de pirata, pero cuentan con características diferentes respecto a los mismos.

Así es, como en el caso de los bucaneros es preciso remitirse al segundo cuarto del siglo XVII, ellos se localizaron principalmente en la parte deshabitada de La Española, Haití y República Dominicana, así como sus alrededores. Ello era así porque allí podían cazar el ganado cimarrón descendiente del que habían abandonado los españoles después de que se hubieran agotado los metales preciosos en dichas islas.

El nombre bucanero al parecer proviene de una palabra de origen carib o tahíno “bucan”, con la cual se designaba un modo de preparar la carne, ahumándola. Estos

cazadores vendían la carne junto con otras vituallas (como las frutas tropicales necesarias para combatir el escorbuto) a los barcos de contrabandistas que pasaban por la zona a provisionarse (Álvarez, 2007, p. 5)

Ahora bien, en el caso de los filibusteros, los mismo surgieron posteriormente en la misma zona de las Antillas (a mediados del siglo XVII), después de que los primitivos bucaneros se organizaran para resistir los intentos españoles de sacarlos de las islas. El nombre de los filibusteros tiene un origen un tanto más oscuro.

Probablemente viene del neerlandés *vrij buiter* (“el que captura el botín”) o *vrie boot* (“embarcación ligera”). De cualquier modo, la palabra pasó al inglés como *free booter* y al francés como *flibustier* y sirvió para designar a aquellos piratas que atacaban barcos de diversas procedencias y habitaban particularmente en Jamaica y la Isla de la Tortuga (al extremo noroccidental de La Española) (Álvarez, 2007, p. 5)

En el caso de los filibusteros, contaban con una particularidad y es que muchos de ellos se habían considerado en el pasado piratas. Entre los filibusteros se podían encontrar grupos de múltiples nacionalidades con códigos de conductas propios, organizados en sociedades. Al punto de que realmente se formó una asociación, que puede considerarse cuasi anarquista, la cual tenía por nombre: Cofradía de los Hermanos de la Costa.

Se señala que los representantes de las potencias europeas no eran capaces de derrotarlos y se vieron obligados a transar con ellos, Lucena plantea que los filibusteros fueron hábilmente aprovechados y domesticados por Inglaterra, Francia y los Países Bajos. Prueba de ello sería que una vez asegurado el dominio de las islas, las potencias rivales de España convirtieron a estos piratas en agricultores y comerciantes, fomentando una relación colonial y no de depredación (Álvarez, 2007, p. 5)

Con este periodo de la historia surge una denominación particular que le han dado los historiadores: “La Edad de Oro de la piratería es una denominación introducida por los

historiadores, que hace referencia a la etapa más importante de la piratería caribeña y de la historia marítima durante la Edad Moderna”

Se trató de una época en la que las naciones más poderosas de Europa (Holanda, Francia, Inglaterra, España y Portugal) estaban en guerra entre sí. Durante esta etapa de conflictos bélicos como fueron las Guerras de Religión en Europa (1524-1697) la Guerra franco-neerlandesa (1672-1678) o la Guerra anglo-neerlandesas (1652-1784) y la Guerra de Sucesión Española (1701-1715); los piratas y corsarios ejercían un papel importante, ya que, eran empleados para sabotear las rutas comerciales marítimas de los países enemigos, con la finalidad de controlar sus colonias. Por lo tanto, aparte de conflictos bélicos también se trató de diferentes guerras coloniales, en las que, los imperios europeos se enfrentarían entre sí para ampliar sus dominios; y la figura de los piratas y corsarios, tendrían como función la de mercenarios en dichas guerras representando a sus respectivos países. No debe olvidarse, que, a pesar de estar en el Nuevo Mundo, las rivalidades y enfrentamientos entre los imperios europeos continuaban. Su objetivo principal, era la posesión territorios, en concreto de las colonias ricas, así como sus respectivos recursos, para posteriormente explotarlos y sacar rendimiento de ellos (Álvarez, 2007)

Un ejemplo de lo anterior es una muy renombrada batalla que tuvo lugar en los alrededores de las islas del rosario cerca de la ciudad de Cartagena, Colombia en el año 1708 la cual termino con el naufragio de un descomunal barco español: El galeón San José, en el que murieron alrededor de 600 personas, señalándose además que contaba en su interior con grandes tesoros provenientes de diferentes territorios (Perez y Bueno, 2024)

Para ese momento de la historia, diferentes Estados contaban con las patentes de corso, como era el caso de la flota inglesa que se encontraba batallando contra el galeón San José y que llevo a la perdida de muchas vidas humanas y valiosos tesoros. En ese momento muchos países consideraban muy útil contar con dichas patentes de corso y dirigirse a truncar las rutas

que tienen los barcos españoles en su vuelta a España, ante la posibilidad de apropiarse de las grandes riquezas que podrían encontrarse al interior de las naves.

Es preciso destacar que, frente al caso comentado previamente, no fue sino 300 años después que han podido ser localizados algunos los restos del galeón San José por parte del gobierno colombiano, lo cual generó varias complicaciones a nivel internacional sobre el derecho de propiedad del que ostentan Colombia y España sobre aquel descubrimiento.

Por otro lado, no debe olvidarse, que posterior al descubrimiento de América, los rumores de grandes riquezas en un nuevo y vasto continente fluían a lo largo de Europa, llevando a diferentes naciones a encontrar estrategias para acceder a esas riquezas, las cuales habían sido reservadas para españoles y portugueses con la firma del tratado de Tordesillas (1494) siendo incluso aquel monopolio bendecido por el Papado y que dejaba excluidos a franceses, ingleses y holandeses lo cual considerando que la idea de aventurarse al mar sin mayor conocimiento sobre el lugar al que habrían de llegar y lo peligroso y tardío que todo ello resultaría, establecieron una nueva estrategia: atacar a los barcos españoles y portugueses que regresaban a la metrópoli, de mano de los piratas particulares así como los corsarios al servicio de las naciones enfrentadas a la Monarquía Hispánica.

Conforme a lo anterior, y en relación con el peligro que aparentemente podían generar las patentes de corso y piratas, a lo largo de la edad moderna se estuvo prohibiendo y permitiendo la actividad de los corsarios y piratas, lo cual se relaciona en las diferentes manifestaciones encontradas en la recopilación de las leyes de los Reynos de las Indias; en el Volumen I se encuentra una ordenanza para los Virreyes y Justicias de las Indias; de hacer justicia a todos los corsarios y piratas que se encuentren en el mar. (BOE, 1608, p. 634)

De lo cual es posible incluir también el Volumen III de la recopilación de las leyes de los Reynos de las Indias, en donde se da una ordenanza para los Generales de las armadas y

flotas, de que en caso de capturar a un posible pirata o corsario y después de un proceso encontrarlo culpable de piratería, el mismo sea condenado a muerte. (BOE, 1644, p. 428)

Es a lo largo del vasto mar donde se han dado variedad de historias de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, que han llevado a las leyendas y a la creación de grandes libros. Pero en este momento hay dos particulares historias de piratas que es preciso narrar pues sus hazañas fueron renombres en su tiempo.

En primera medida es el caso del tesoro de Hernán Cortes, el cual cayó en la primavera del año 1522 a manos del francés Jean Florín, un pirata a todas luces que solo obedecía ordenes de sí mismo, un día, al sur de Portugal Florín y sus hombres dieron casa a una calavera (embarcación de vela ligera) que había huido de un ataque días antes. El botín al que accedió Florín en aquel ataque fue de tal magnitud, que hizo tomar conciencia a las naciones europeas sobre las riquezas del Nuevo Mundo, pues no era nada más ni nada menos que el tesoro de quien había sido en su momento el emperador azteca Moctezuma tras la conquista de Tenochtitlán, Hernán Cortes.

Del mismo modo, como un gran exponente, los ingleses no se quedan atrás, pues en sus narraciones tienen a un pirata de renombre y leyendas; como Francis Drake, el cual termino su vida, considerado como un renombrado corsario con el título de caballero otorgado por la reina Isabel I, además de miembro del parlamento inglés. Sin embargo, previa a los honores señalados para el año 1578, Drake contaba con la ilusión de hacerse con el galeón que apodaban el Cacafuego, el cual fue avistado por su sobrino el 1 de marzo de 1579, una riqueza de tal magnitud que nunca antes vieron ojos ingleses. Era tal, que después de tomado el galeón, tardaron seis días en trasladar el botín de barco a barco. Después de aquel ataque, las flotas españolas fueron reforzadas de forma que los corsarios ingleses no pudieron repetir tamaño hazaña, las cuales no carecían de técnicas ni artimañas, Alexandre Exquemelin de origen francés, se hizo parte de los hermanos filibusteros conociendo incluso al renombrado Henry

Morgan (Corsario del siglo XVII, quien obtuvo el título de caballero por Carlos II de Inglaterra y gobernó Jamaica) Exquemelin, escribió su vida como pirata y sus métodos de asalto en Piratas de la América del año 1678, entre sus narraciones señala que los asaltos consistían en rápidos ataques en el amparo de la noche, acercándose a la popa, inutilizando el timón y saltando a bordo del barco español, llevando al mismo en que en menos de una hora ya tuviera otro dueño (Armendáriz, 2020)

Ahora bien, debe señalarse que el papel fundamental que ostentaban los bucaneros, piratas, corsarios y filibusteros llegó a su fin con aquel periodo de esplendor, en cuyas causas se encuentra un tratado, una reforma con acuerdos y un cambio en la denominación del pirata:

Para comenzar la primera causa fue las consecuencias de la firma del Tratado de Utrecht (1713-1715), el cual supuso el fin oficial de la piratería en el Caribe. Las cláusulas del Tratado de Utrecht afectaron al Nuevo Mundo, ya que, América dejaría de ser monopolio de España y sus rivales. Como consecuencia de este acuerdo, no se toleraría ningún atentado contra la propiedad o el libre comercio.

La segunda causa fue las reformas que llevaron a cabo Woodes Rogers en Nassau, Fernando Constanzo y Ramírez en la española y Dionisio Martínez de la Vega en la Habana. En el caso de Nassau, Rogers buscó pactar con los piratas ofreciéndoles patentes de corso (autorización legal para atacar y robar los barcos enemigos) para que iniciaran una nueva vida y aceptaran su nuevo gobierno. Pero ante la negativa de los piratas, que defenderían hasta la muerte la República que establecieron en Nassau, Woodes Rogers no tendría más remedio que tomar otras medidas para acabar con ellos y expulsarlos de la isla.

Una tercera causa del declive de la piratería sería la transición del pirata al corsario. Con la llegada de Woodes Rogers teniendo como objetivo retomar Nassau y liberarla de los piratas. Rogers ofrecería patentes de corso a todos aquellos piratas que jurarían lealtad a la corona y acabarían siendo sometidos por su nuevo gobierno. Los principales casos de piratas

que formaron parte de esta etapa final de la Edad Dorada de la piratería y que aceptarían dicho indulto como Amaro Pargo, Henry Jennings, Benjamin Hornigold, Jack Rackham o Charles Vane, entre otros.

Finalmente, la cuarta causa que llevaría al final de la Edad de Oro fue la ejecución de los más célebres capitanes piratas, la cual se llevó a cabo por medio de una campaña de exterminio recordando el solemne pronunciamiento del reverendo Cotton Maher en noviembre de 1717 cuando dirigiéndose a los piratas que se encontraban en la horca declaró: “Todas las Naciones acuerdan tratar a vuestra Tribu como Enemigos Comunes de la Humanidad y a extirparla del Mundo” pudiéndose entonces considerar tal como señala Rediker en su libro: Villanos de todas las naciones, que las clases de la época que pretendían representar a todas las naciones, estaban de acuerdo en considerar a la piratería como enemigos comunes de la humanidad siendo por eso que organizaron y llevaron a cabo una campaña de exterminio, generando una propaganda escabrosa y violenta como parte de su guerra contra los piratas, haciéndolo un villano de tipo internacional y llegando a erradicarla en el año 1726 (Rediker, 2004, p. 164)

Como hecho histórico Peter Linebaugh y Marcus Rediker, en su obra La Hidra de la Revolución, destacan que la ejecución del pirata William Fly en el año 1726, marcaría el final de la Edad Dorada de la piratería. Después de la desaparición de los principales capitanes, representantes de la República de los piratas y de los asentamientos que se habían creado, la Edad de Oro de la piratería llegaría a su fin (García, 2017)

Puesto que es tan atrayente para algunos la vida del mar, de los piratas y estos personajes cuyas narraciones de su vida se envuelven en un halo de misterio y aventura, que se torna característico y envolvente, es por ello por lo que en este apartado se desarrollaran algunas historias, con el fin de incluir al lector en aquella fantasía de siglos pasados, donde los piratas

eran figuras teñidas de valentía, terror, dolor, justicia, venganza y poder, así como sus ejecuciones.

En primer lugar, habrá que remitirse a la mañana del 12 de julio de 1726 en la ciudad de Boston, donde se encontraba William Fly subiendo a la horca para ser colgado por piratería. En el libro de Villanos de todas las naciones, Marcus Rediker narra la historia de la muerte de Fly, la cual resulta del todo envolvente, al ser incluso el mismo Fly, quien ato el nudo que lo llevaría a la muerte.

Su cuerpo era de maneras ágiles, como un marinero en la arboladura; sus manos, endurecidas por los cabos, sostenían un ramillete de flores; el rostro curtido tenía «un aspecto sonriente». No mostraba culpa, ni vergüenza, ni arrepentimiento. De hecho, como apuntó el reverendo Cotton Mather allí presente: «Miraba a su alrededor despreocupado». Pero cuando estuvo de pie en la horca, entonces se preocupó, aunque no del modo que nadie habría imaginado. Su actitud se aceleró y de inmediato se hizo cargo del escenario de muerte. Lanzó el cabo por encima de la viga, lo hizo rápido, y examinó atentamente el lazo que iría alrededor de su cuello. Decepcionado, no tardó en dirigirse al verdugo, a quien reprochó «no entender su oficio». Pero Fly, un marinero que conocía bien el arte de hacer nudos se apiadó del novato y se ofreció a enseñarle a hacer una sogá como es debido. Entonces Fly «con sus propias manos rectificó el asunto para hacerlo todo más Práctico y Efectivo», repitió el nudo ante la mirada atenta y estupefacta de la multitud reunida en torno a la horca (Rediker, 2004, p. 16)

Pero, es injustificable terminar el relato sin señalar, las últimas palabras de aquel hombre, del cual se esperaba dieran ejemplo y advirtieran, pero Fly en realidad optó por no seguir sus propias ideas, y así, en sus últimos momentos no pidió clemencia, no alabó a las autoridades, no afirmó los valores cristianos y tampoco hizo la advertencia que se esperaba. Pues en su último aliento se dirigió a la multitud llena de capitanes y marineros y advirtió lo

que sería considerado como una insolente amenaza de amotinamiento, utilizando de forma valerosa sus últimas palabras para protestar por las condiciones de trabajo en el mar.

Todos los comandantes de naves atendieran a la advertencia del destino del capitán (refiriéndose al Capitán Green) al que él mismo había asesinado, que pagaran a los Marineros sus salarios a tiempo y que los trataran mejor; afirmando que su crueldad hacía que muchos de ellos se hicieran piratas (Rediker, 2004, p. 17)

Llegados a este punto, resulta interesante poner de manifiesto a un famoso escritor del siglo XVII como lo es Daniel Defoe, en su libro: Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas, que data del año 1724, Defoe relata diferentes historias de notables piratas de la época como el capitán Kidd, el capitán John Bowen y el muy mencionado en las leyendas de piratas; el capitán Teach alias Barbanegra.

El ultimo, Barbanegra, al ser considerado uno de los últimos y más temidos piratas del caribe, una leyenda. Es preciso poner de manifiesto algunas alusiones interesantes sobre aquel temido pirata, se dice que su apodo se debía a la abundante y enredada barba de un intenso color negro la cual adornaba, con mecha de cañón que el mismo encendía, con el fin de infundir aún más terror a sus enemigos. Con su aspecto y mirada demoniaca el pirata Barbanegra se convirtió en una leyenda y en el terror de los mares (Sadurní, 2023)

Defoe narra de una forma muy clara, el cómo eran visto los piratas en la época acompañado de una particular historia e incluso algunas palabras previas a su muerte.

En la república de los piratas, el que alcanza el mayor grado de perversidad es tenido en una especie de envidia por los demás, como persona de más extraordinario valor, y por tanto tiene derecho a ser distinguido con alguna dignidad, y si tal sujeto tiene osadía, ciertamente será tenido por un gran hombre. El héroe de quien hablamos era cabalmente perfecto en este sentido, y algunos de sus rasgos de maldad llegaban a tal exceso que parecía pretender hacer creer a sus hombres que era el demonio encamado; pues estando

un día en la mar y algo cargado de bebida, dijo: «Vamos, hagamos un infierno para nosotros mismos, y veamos lo que podemos aguantar»; conque él, y otros dos o tres, bajaron a la bodega, y cerrando todas las escotillas, llenaron varias ollas con azufre, y otra sustancia combustible, y las prendieron fuego, y allí se estuvieron hasta que se sintieron casi sofocados, y uno de los hombres gritó pidiendo aire; finalmente, abrió él las escotillas, no poco complacido de ser el que más había resistido (Defoe, 1728, pp. 227-228)

Para finalizar con Barbanegra, Defoe nos cuenta que la noche antes de que la muerte lo alcanzara, estuvo bebiendo hasta la madrugada con algunos de sus hombres, uno de los cuales le pregunto (sabiendo que pronto vendrían a atacarle) que si en caso de que le sucediera algo en el combate su esposa conocía el lugar donde estaba enterrado su tesoro. A lo cual contesto que no más que él y el demonio conocían dicha ubicación y que el que más viviese de los dos seria quien lo tomaría todo. Algunos de los que quedaron vivos de la tripulación cuentan que un día por el gran barco vieron a un hombre que no sabía de donde había aparecido ni nadie daba razón de él, creyendo firmemente que no podía ser nadie más que el mismo diablo. Todo lo cual ayudaba a aumentar la sensación de terror y aire de leyenda del temido pirata Barbanegra (Defoe, 1728, pp. 228-230)

Ahora bien, dejando un poco de lado las fantásticas narraciones de piratas, llegada la hora concluir el presente capítulo es menester señalar que la piratería ha sufrido varios cambios y contextos, que han sido parte importante del desarrollo comercial, mercantil de las sociedades y que su participación durante el periodo colonial fue relevante y útil, que como en variedad de ocasiones los piratas han fungido como aquellas personas que actúan al margen de la ley y que son utilizadas por los gobernantes para cumplir sus propósitos de explotación y riqueza. No se puede negar de cualquier manera las atroces historias de violencia que encierran a la comunidad de piratas junto con los actos de barbarie y carentes de humanidad, pues sus actos,

sea en la época que sea y estuvieran o no consentidos, no dejan de ser delictivos para lo que se considera en la actualidad.

De cualquier manera, resulta oportuno ahora seguir con la historia que lleva a los tiempos presentes, señalando desde un primer momento que la actividad pirática² no ha desaparecido, sino que antes bien se sigue transformando, llegando a tergiversar su nombre y prestarse para otros contextos cuya actividad también conlleva un carácter delictivo como es el caso del ámbito informático, pero no es ese el tema que en la presente investigación se estudia; pues lo que se busca a continuación es establecer de qué manera dos países que se encuentran en diferentes y distantes continentes se han o no visto en la necesidad de establecer en su derecho interno normas que penalicen el actuar de los piratas.

4.2. Señalar la codificación que tuvo o ha tenido el término de piratería en la legislación colombiana y española

En la actualidad resulta destacable citar el concepto general que se tiene sobre la piratería:

En las meritorias obras clásicas sobre la piratería antigua de fines del siglo XIX y principios del XX, y en otras más recientes, se detectan ciertas tendencias historiográficas hacia la deformación, e incluso caricaturización de la piratería antigua hasta desdibujar su significado histórico (Álvarez y Ferrer, 2021, p. 5)

Entonces conforme a ello, se pretende destacar la importancia que tiene el dejar de lado la fantasía pirática y establecer la existencia de codificación de dicha conducta que engloba la

²piratica: pirático, ca

Del lat. piráticus. Perteneciente o relativo al pirata o a la piratería. RAE

piratería, determinando cómo España y Colombia consagran en su ordenamiento jurídico formas de control y regularización.

4.2.1. Tipificación de la piratería de mar conforme a la definición clásica y actual en la legislación española

En primera medida resulta destacable remitirse a determinar si España en su codificación consagra una definición de lo que es la piratería, para así llegar a establecer como la penaliza, centrándose por lo tanto en el actual código penal español.

En aquel examen es posible encontrar que es por medio de la convención de Ginebra del 29 de abril de 1958 sobre alta mar, que se llega a una aproximación de los actos que construyen la definición de piratería.

Artículo 15. Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

- 1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
 - a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
 - b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- 2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- 3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos. 1 y 2 de este artículo (Convención de Ginebra, 1958)

Al igual que lo consagrado en el artículo 101 sobre la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar del 10 de diciembre de 1982.

Artículo 101. Definición de la piratería. Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado (a) o en el apartado (b) o facilitarlos intencionalmente (BOE, 1982)

Son por lo tanto las anteriores definiciones las que sientan las bases para penalizar la conducta de la piratería tal como se reconoce ahora en el Código Penal Español, sin embargo, es preciso considerar los antecedentes que llevaron a entender la piratería conforme al actual artículo 606 ter y quater del Código Penal Español.

Para mayor detalle es preciso remitirse a la primera codificación del delito de piratería en el Estado Español, la cual se dio por el Código Penal Español del año 1822, en donde se consagran alusiones a la piratería en los artículos 185.4 y 286.

Artículo 185. Resérvese igualmente a la autoridad y jurisdicción militar y de marina, como delitos militares, los siguientes: Cuarto: las causas de detención y presas de

buques y piratería, siendo apresado el pirata por buque de guerra, como también las de combates navales (Codigo Penal Español-Derogado, 1822)

Artículo 268. Los piratas y los que en el mar o en las costas o puertos robaren se apropiaren algunos efectos de buque extranjero que haya naufragado ó arribado con averías, serán castigados respectivamente con arreglo al capítulo primero, título tercero de la segunda parte (Codigo Penal Español-Derogado, 1822)

El delito de piratería ha venido siendo recogido tradicionalmente por la legislación penal española, desde las Partidas hasta el Código Penal de 1973. Frente a las partidas, es preciso remitirse al Tomo II de las siete partidas de Alfonso X (1221-1284), en la edición de 1807 es posible encontrar algunas alusiones sobre los corsarios, en el titulo XXIV señala en relación a la guerra en el mar, que es una empresa desafiante y más peligrosa que la guerra en tierra, en razón a las adversidades entre ellas Armada de Galeas, Leños o Naves en Corso, considerando que en dicha modalidad, se utilizan galeas, leños flotantes o naves armadas para llevar a cabo operaciones de corso, donde los corsarios atacan y capturan embarcaciones enemigas o mercantes, ayudados por sus conocimientos sobre la mar, los vientos y las tácticas navales siendo en gran medida fundamental para dicha actividad. En el Tomo III es posible encontrar algunas alusiones sobre los corsarios, situaciones con relación a los daños de la tripulación (Ley XII), el reclamo de mercancías arrebatadas por los corsarios a los mercaderes (Ley XIII) Todo lo cual, es preciso señalar no se cuenta escrito en la forma del español o castellanos que se habla actualmente (BOE, Tomo II, p. 258, Tomo III, pp. 243-244)

En cuanto al código penal de 1973, hoy derogado. Se castigaba dentro de los “Delitos contra la Seguridad Exterior del Estado”, capítulo IV el delito de piratería marítima (artículo 138). En donde se consideraba incluso la pena de muerte para algunos casos.

Artículo 138. El delito de piratería cometido contra españoles o súbditos de otra nación que no se halle en guerra con España, será castigado con la pena de reclusión mayor.

Cuando el delito se cometiere contra súbditos no beligerantes de otra nación que se halle en guerra con España, será castigado con la pena de presidio mayor.

Artículo 139. Incurrirán en la pena de reclusión mayor a muerte los que cometan los delitos de que se trata en el párrafo primero del artículo anterior, y en la pena de reclusión mayor los que cometan los delitos de que habla el párrafo segundo del mismo artículo (BOE, 1973)

En medio de lo anterior, también es preciso destacar la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de 22 de diciembre de 1955, hoy derogada. En donde señalaba a partir del artículo noveno lo que constituía actos de piratería, los cuales relacionaba en el capítulo segundo correspondiente a los delitos contra el derecho de gentes y las leyes y usos internacionales.

Artículo noveno. Constituyen piratería los actos de depredación y violencia contra las personas realizados en el mar o desde él por individuos de la dotación de un buque que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional y lo emplean indistintamente contra súbditos de uno u otro país, sin tener comisión alguna legítima de guerra (BOE, 1955)

En la misma ley se señalaba como pena de muerte los actos de piratería que cumplieran ciertos requisitos como los siguientes:

Artículo doce: Será castigado con pena de reclusión mayor a muerte el delito de piratería cometido contra españoles o súbditos no beligerantes de otra nación, siempre que se dé alguna de las condiciones siguientes:

Primera. Haberse apresado alguna embarcación al abordaje o haciéndole fuego (...)

Cuarta. Haber dejado los piratas a alguna persona sin medios de salvarse (BOE, 1955)

Muestra clave de que el delito de la piratería ha sido una constante en la historia de la humanidad. A pesar de lo anterior, debe señalarse que con la promulgación del actual Código

Penal (1995), desaparece la alusión a la piratería pues su actividad específicamente no fue consagrada como delito ya que para la época no era un problema palpable. Fue hasta la reforma del año 2010 que se consideró necesaria su integración en el ordenamiento jurídico en razón al secuestro del buque atunero vasco “Alakrana” en el Océano indico por piratas somalíes, los cuales en sí fueron acusados por los delitos de “detención ilegal, robo con violencia y posesión de armas” (El País, 2009)

De manera que fue por la circunstancia anteriormente referenciada que el parlamento español optó por consagrar en su artículo 616 ter y quater el tipo de penal de piratería, debiéndose destacar como bien jurídico protegido la seguridad en la navegación marítima y como conductas típicas varias que no necesariamente deben realizarse todas ellas para configurarse el tipo penal pues basta con la realización de una sola de ellas para cometer el delito sea; apoderamiento, daño o destrucción. Debe decirse que es de tipo doloso y de resultado que en la ejecución de este debe mediar la violencia, intimidación o el engaño (Rodríguez, 2019)

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 (BOE, 1995)

De todo lo anterior se pueden señalar varias situaciones fundamentales. España se vio en la necesidad de controlar el fenómeno de la piratería directamente por medio de su codificación, entendiéndolo como una conducta especial pues de no ser así dichos actos quedarían supeditados al tratamiento de otras conductas como lo son los tipos penales de robo con violencia o intimidación ejercida junto con el porte o utilización de diferentes tipos de armas (artículo 242 C.P) así como el delito de daños (artículo 263 y ss. C.P) y los agravantes a los que hubiera lugar conforme al artículo 22 del código penal español.

4.2.2. Tipificación de la piratería de mar conforme a la definición clásica y actual en la legislación de Colombia

Ahora bien, en el caso de Colombia sucede una situación particular y es que la piratería por lo general no suele entenderse como lo que se examina en la presente investigación sino lleva a un pensamiento y delito diferente; que es lo relacionado con los delitos patrimoniales de derechos de autor.

Cuando una persona es llamada pirata en nuestra sociedad, esto no tiene una connotación muy especial por la visión que tenemos del tema en nuestro imaginario colectivo. muy distinto es que a esta persona le sea llamado ladrón, palabra que tiene otras connotaciones muy diferentes. la realidad es distinta, ambos delitos son

exactamente iguales, solamente que el tipo de propiedad que es hurto es distinto, una es material y la otra es inmaterial o intelectual (Giraldo, 2005, p. 3)

Lo anterior es solo una aclaración de lo que suele entenderse como piratería, pero que para la presente investigación no resulta útil, pues el tema del que se ocupa es ciertamente más distante en relación con un origen clásico. Ahora, debe decirse que la situación de especial necesidad que cause controversia como en el caso de España no se da. Moreno Álvarez señala que Colombia no ha prestado demasiada atención a los problemas del mar, y este caso (refiriéndose a la piratería marítima) no es la excepción. “Para muchos autores colombianos la piratería no ha dejado de ser un suceso anecdótico que sirve para adornar crónicas regionales y otras obras de diversa calidad literaria” (Álvarez, 2007, p. 17)

No obstante, si se puede encontrar en el Código Penal colombiano una aproximación que sin recibir específicamente el nombre del tipo penal de piratería se adaptaría estrechamente a lo que se entiende como tal con relación a la seguridad de las naves.

Artículo 173. Apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte colectivo.

El que, mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres puntos treinta y tres (1333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad (Función Pública, 2000)

Del mismo modo es posible señalar que como antecedente histórico Colombia cuenta con una vinculación muy cercana entre la piratería y las normas constitucionales, que, aunque actualmente no se da, resulta destacable dicha posibilidad. Pues desde la constitución de los

Estados Unidos de Colombia de 1863, en el artículo 17 sobre la delegación de funciones, se destaca el numeral 14 que consagra lo relacionado con los casos de piratería. Un claro fundamento constitucional, que hace pensar que para la fecha la situación era aún más vivida como ya en capítulos anteriores lo ha dicho la historia.

14. La legislación y el procedimiento judicial en los casos de presas, represas, piraterías u otros crímenes, y, en general, de los hechos ocurridos en alta mar, cuya jurisdicción corresponda a la Nación conforme al Derecho internacional (Función Pública, 1886)

Del mismo modo, en la constitución de los Estados Unidos de Colombia de 1886 se consagra incluso la pena capital para castigar los actos de piratería;

Artículo 29. Sólo impondrá el Legislador la pena capital para castigar, en los casos que se definan como más graves, los siguientes delitos, jurídicamente comprobados, a saber: traición a la Patria en guerra extranjera, parricidio, asesinato, incendio, asalto en cuadrilla de malhechores, piratería, y ciertos delitos militares definidos por las leyes del ejército.

En ningún tiempo podrá aplicarse la pena capital fuera de los casos en este Artículo previstos (Función Pública, 1886)³

A pesar de lo anterior y siendo la constitución de 1886 inmediatamente anterior a la actual y vigente Constitución Colombiana 1991 esta no consagra ninguna mención al delito de piratería, así como tampoco lo hace el actual Código Penal (Ley 599 del 2000), situación que sí sucedía con el Código Penal (Ley 19 de 1890) pues había sido expedido con la vigencia y mención dada por la Constitución de 1886; el cual en su capítulo cuarto consagraba una amplia mención a lo relacionado con la piratería:

³ Constitución Política 1 de 1886 Colombia, actualmente derogada.

Capítulo cuarto Piratería - Artículo 195. Constituye delito de piratería la perpetración, en mar ó en los puertos, de los delitos de robo, destrucción y daño en las propiedades, ó la de delitos que se cometan contra las personas, yendo los ejecutores en buques armadas y calificados de piratas, según el derecho internacional.

Artículo 196. Los casos más graves de piratería tienen lugar cuando el delito fuere acompañado de homicidio premeditado, ó de violación de mujer, ó de mutilación ó lesión deliberada que dejen al ofendido impotente ó ciego; ó cuando los piratas dejen deliberadamente a alguna ó algunas personas sin medio de salvarse. En cualquiera de estos casos, son responsables los que ejecuten el delito y el Capitán ó jefe, y todos ellos sufrirán pena de muerte.

Artículo 197. En todos los demás casos de piratería, serán castigados los reos con presidio por ocho a doce años (Función Pública, 1890)

Igualmente, con la expedición del siguiente código penal que data de fecha de 1936 se mantiene la mención al delito de piratería en los artículos 137 a 139 del mismo (Ley 95, 1936) desapareciendo finalmente dicho tipo penal con la promulgación del código penal de 1980 (Decreto 100 de 1980).

Situación que resulta particular pues se ha observado que recientemente se han venido presentando actos de piratería en el pacífico colombiano a causa de “las disidencias de grupos armados”, sin embargo, los actos de dichas personas no solo se centran en el apoderamiento de las naves sino en daños, a la nave y las personas, cuya conducta es castigada con otros tipos penales cual si fuera una situación presentada en tierra y bajo normalidad, por conductas que por su calidad de querellables al ser penas inferiores como hurto o daños a bien ajeno y demás requieren una denuncia previa que muchas veces no se realiza por temor a represalias.

Los barcos de pesca industrial también han resultado afectados. Javier Torres, presidente de la Asociación de buques en el puerto de Buenaventura, ha denunciado que

delincuentes llegan en lanchas fuertemente armados, amenazan a las tripulaciones, golpean a los tripulantes y proceden a cometer el asalto (modus operandi) (Vivas, 2019)

Los siguientes son algunos ejemplos de situaciones presentadas y recopiladas por periodistas colombianos en su labor de remarcar la fuerza que toma día tras día la conducta delictiva de lo que podría ser considerado piratería.

Los delincuentes llegan en embarcaciones rápidas e interceptan el barco, se montan por la popa (parte trasera), neutralizan al maquinista, luego al marinero y al capitán. Posteriormente, despojan la motonave de sus radios de comunicación y a los pasajeros de sus celulares. Hacen detener el barco y, en otra lancha rápida, se llevan la mercancía. Mientras esta se aleja, la otra queda en el barco para que se adentre en la selva y luego sueltan el barco que queda prácticamente indefenso y sin comunicación (Revista Semana, 2017, párr. 4)

“Las bandas que nos roban todos los días son disidencias de grupos paramilitares que se quedaron en las costas del Pacífico y ahora viven del asalto a embarcaciones”, aseguró a EL TIEMPO Manuel Bedoya, presidente de la Asociación Nacional de Pescadores Artesanales (ANPAC), uno de los gremios más afectados por este delito en el país (El Tiempo, 2020)

Así pues, Colombia no cuenta con una normativa penal que englobe todo lo que podría remarcarse como piratería, sino que cuenta con diferentes tipos penales. Como son la apropiación de naves, secuestro, hurto agravado y calificado, daños y demás agravantes y calificaciones cuyos actos en un conjunto llegan a ser de tipo pirático, pero no se codifican como piratería en el actual código penal colombiano, pese a que sí estuvieron consagrados en periodos de la historia que podrían catalogarse como parte de la edad de oro de la piratería.

4.3. Determinar la existencia o no de regulación internacional para controlar la piratería

4.3.1. La penalización de la piratería de mar en el ordenamiento internacional

De manera general, resulta oportuno hablar de la Organización de las Naciones Unidas; la cual, por medio de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), consagra esquema de definiciones y autorizaciones reconocido internacionalmente en relación con la piratería, codificando las facultades necesarias para reprimir ese delito y reconociendo la obligación de todos los Estados de cooperar, en ese sentido.

Se señalan como elementos fundamentales en la definición del delito de piratería con arreglo al derecho internacional: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación, b) Cometido con propósito personal, c) Desde un buque privado contra otro buque (que podría ser oficial o de guerra) y d) En aguas internacionales.

Entiéndase por Aguas internacionales, como aquellas en las cuales ningún Estado ejerce soberanía, aunque los Estados ribereños y los Estados del pabellón de los buques puedan ejercer ciertas facultades de ejecución que varían según la actividad y el lugar donde se realice. En el contexto de la piratería, las aguas internacionales comprenden la zona contigua, la zona económica exclusiva y la alta mar (Naciones Unidas, 2020)

Conforme a lo anterior, resulta oportuno mencionar el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, mayormente conocido como el convenio de SUA. El cual en su artículo 3 establece circunstancias que se integran íntimamente con el concepto de piratería y que se ligan estrechamente con la forma en que se encuentra tipificada la misma en el código penal español.

Artículo 3 Convenio SUE

1. Comete delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente: a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un

buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o f) difunda información a sabiendas esa persona de que es falsa, poniendo en peligro la navegación segura de un buque (BOE, 2005)

En este sentido, los actos de violencia, detención o depredación contra buques que no puedan encuadrarse dentro de la noción recogida en la CNUDM por no cumplir los requisitos exigidos en la misma se someterán a dicho Convenio.

De manera análoga resulta útil enunciar en el Ámbito de la Unión Europea, el artículo 12 de la acción común 2008/851/PESC del Consejo, relativa a la Operación Atalanta, tal como enuncia (Caceres, 2013) pues dicho artículo establece que las personas detenidas por actos de piratería y robo a mano armada en aguas territoriales de Somalia o en alta mar serán entregadas para su enjuiciamiento, con carácter prioritario a las autoridades del Estado miembro del pabellón que hubiera realizado la aprehensión del buque:

Artículo 12. Entrega de las personas capturadas y retenidas para el ejercicio de las competencias jurisdiccionales.

1. Basándose en la aceptación de Somalia en lo que se refiere al ejercicio de su jurisdicción por Estados miembros o terceros Estados, por una parte, y en el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por otra, las personas que hayan cometido o que se sospeche que han cometido actos de

piratería o robos a mano armada, que sean capturadas y retenidas para el ejercicio de procedimientos judiciales en aguas territoriales de Somalia o en alta mar, así como los bienes que hayan servido para cometer esos actos, serán entregados: A las autoridades competentes del Estado miembro o del tercer Estado que participe en la operación del pabellón enarbolado por el buque que haya realizado la captura, o sí dicho Estado no puede o no desea ejercer su jurisdicción, a un Estado miembro o a un tercer Estado que desee ejercer la misma sobre las personas o bienes antes mencionados.

2. Ninguna de las personas mencionadas en el apartado 1 podrá ser entregada a un tercer Estado, si las condiciones de dicha entrega no han sido acordadas con ese tercer Estado de manera conforme al Derecho internacional aplicable, especialmente el Derecho internacional sobre derechos humanos, para garantizar en particular que nadie sea sometido a la pena de muerte, a tortura ni a cualquier otro trato cruel, inhumano o degradante” (BOE-DOUE, 2008)

Todo lo anterior es muestra clave del trabajo que se ha realizado a lo largo del tiempo por la comunidad internacional para no dejar de lado el problema latente que representa la piratería en los océanos, con variaciones y dificultades, siendo algunos lugares más golpeados que otros, pero involucrando a todos en tanto se dirige a las personas, su seguridad y su propiedad.

4.3.2. Comunidad internacional en cuanto a las sugerencias por el control de la piratería del mar y sus problemas

Conforme a lo anteriormente expuesto en el artículo 6.1 del convenio SUE establece:

Artículo 6. 1. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en los artículos 3, 3bis, 3ter y 3quater

cuando el delito sea cometido: a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; o b) en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o c) por un nacional de dicho Estado (BOE, Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982., 1997)

Observando pues cómo se insta a los Estados parte a tomar las medidas necesarias para llegar, en dado caso, a juzgar a los sujetos activos del delito de piratería.

De forma análoga, nuevamente debe mencionarse la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En su artículo 100 consagra el deber de cooperación que debe existir entre los Estados, además del artículo 107 en donde se hace mención expresa de quienes tendrán la facultad de realizar apresamientos por piratería.

Artículo 100. Deber de cooperar en la represión de la piratería. Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 107. Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería. Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería (Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982)

Por otro lado, debe señalarse que un problema fundamental de la falta de regulación del delito de piratería que se puede enmarcar en algunos países como es el caso de Colombia y de España previo a la reforma del 2010, es en razón al principio fundamental de la legalidad, y es que no hay pena ni delito sin ley. De manera que es “A través del capítulo V (delito de piratería), en el Título XXIV (delitos contra la Comunidad Internacional) del Libro II (delitos y sus penas)

del código penal español que se solucionan los problemas que generaba la no inclusión de este delito en el CP a la hora de atribuir competencia a los tribunales españoles, cumpliendo los compromisos internacionales asumidos por España y el principio de legalidad (*nullum crime nulla poena sine lege*)”

Es por ello por lo que se suele recomendar la incorporación al Código Penal del delito de piratería marítima, con el fin de que los tribunales puedan enjuiciar dichas infracciones. A pesar de que dichos actos en sí de piratería puedan entenderse otros ilícitos penales como el secuestro, amenazas, hurto, homicidio o agresiones sexuales. Pero eso haría que se limitara la competencia de los tribunales para conocer de dichos delitos sólo cuando fuesen cometidos a bordo de un buque español o por ciudadanos españoles según los requisitos del art. 23.2 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, (situación previa a la incorporación de la reforma del 2010) llevando a que se limite la competencia judicial puesto que la mayoría de los actos piratas son cometidos por personas no españolas principalmente de origen africano o asiático, fuera de territorio nacional y en buques extranjeros” (Alcañil, 2009)

4.4. Valorar la necesidad y pertinencia de que exista el tipo penal de piratería en los ordenamientos jurídicos de España y Colombia

Con base en el deber de cooperación consagrado en el artículo 100 de la CONVEMAR:

Artículo 100. Deber de cooperar en la represión de la piratería. Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado (BOE, 1982)

Debe considerarse que los Estados deben buscar una forma a nivel interno de controlar y prevenir los actos de piratería, sin embargo, al no tratarse de una obligación expresa de tipificar, los Estados tienen la libertad de hacerlo formalmente u optar por reprimir los actos

por medio de una combinación de dos o más tipos penales que en términos generales incorpore las conductas definidas en el artículo 101 de la CONVEMAR como es el caso de Colombia que no cuenta con un tipo penal específico y recogido en su código penal y que considera a la piratería como un delito del derecho internacional a contrario de España que lo recoge en su código penal. Si bien la falta de tipificación expresa puede resultar útil con el fin de evitar el procedimiento legislativo también puede ocurrir que se protejan bienes jurídicos distintos, o que no coincida la conducta descrita a nivel internacional con la que consagra el derecho interno de un país, lo cual podría generar la imposibilidad de dar aplicación a la jurisdicción universal para reprimir los actos de piratería marítima, llegando a injusticias y dificultades para hacer frente a la actividad de los piratas (Lorca, 2015, p. 134)

Como resultado es posible decir que la piratería es un fenómeno que ha existido desde la navegación y comercialización misma, trayendo con su bagaje variaciones, cambios y nuevas acuñaciones que hacen que varíe en cuanto a sus propósitos y ámbitos, pero que se mantiene y perdura en el tiempo.

Se señala que la piratería, lejos de ser un problema resuelto o del pasado, se ha vuelto una amenaza palpable en el comercio marítimo. De acuerdo con las estadísticas de la Organización Marítima Internacional, entre los años 1984 a 2013 se presentaron o se intentaron al menos 6752 casos (Narváez, 2015) Lo anterior sin tener en cuenta aquellos casos en los que no se presentan denuncias, por temor, por dificultades en la realización de estas o por lo desgastante que resultan los procesos de investigación, junto con los costos que representa el mantener una embarcación en puerto mientras se realiza la investigación.

Evidenciándose que se llegó a la necesidad que algunos ordenamientos internos como el actual Código Penal Español intentaran por medio de diferentes regulaciones controlar dicho fenómeno, a pesar de que debe decirse que la verdadera forma de frenarlo requiere de la unión de todos los países que puedan verse afectados por sus límites marítimos así como de las

organizaciones que agrupan a los diferentes países como la ONU o la UE para que se llegue a verdaderos acuerdos y definiciones comunes, que proporcionen un control que no se contradigan a causa de los principios de territorialidad y legalidad, además de estrategias sociales y económicas que ayuden y mejoren la calidad de vida de las personas que se ven lanzadas al mar a cometer aquel delito. De cualquier forma, se trata de un problema internacional cuyo acuerdo unánime ayudaría en la lucha por ponerle freno a un fenómeno que se transforma y se mantiene en constante movimiento afectando indiscriminadamente a diferentes naciones en el proceso.

Pudo observarse que la regulación internacional ha hecho lo posible llegar a consensos; organizaciones como la Unión Europea o la organización de Naciones Unidas procuran llegar a acuerdos proporcionando indicaciones y puntos de referencia en lo que se refiere a la definición o forma en que debe tomarse la piratería y aunque con el desarrollo de la presente investigación no es posible decir que se encontraran vacíos legislativos si se pudo evidenciar que fue con el pasar del tiempo y el acontecimiento de diferentes casos que se logró regular la actividad pirática, la misma que con sus variaciones y conjunto de actuaciones delictivas en un mismo momento afecta a diferentes personas y Estados logrando mantener en confusión a los mismos con su aparente inexistencia.

5. Recursos disponibles

Para el inicio y desarrollo de la presente investigación se utilizó como inspiración el libro *Piratería marítima y Gente de mar: más allá de la ficción* así como las diferentes noticias relacionadas con el buque de Alakrana secuestrado por piratas somalíes que le dio la vuelta a España; al tratarse de un buque registrado en Bermeo (Vizcaya) situación que de alguna forma abrió la puerta a la codificación del tipo penal de la piratería marítima de forma independiente,

así como la aplicación de la jurisdicción universal, sin perjuicio de los cambios que ha sufrido la misma hasta la actualidad.

También se hizo uso de diferentes noticias y artículos críticos relacionados con el descontrolado manejo de los piratas y sus actividades en diferentes lugares del mundo.

De todo esto resulto útil el catálogo institucional de la universidad del País Vasco, así como las suscripciones a los diferentes periódicos más conocidos en España.

6. Presupuesto

Tabla 1. *Presupuesto*

Ítem	Cantidad	Tiempo	Total (Precio)
Personal			
Honorarios Del Investigador	1 investigador	20 meses	\$ 1' 300.606
Equipos			
Computadores	2 equipos	20 meses	\$ 3' 500. 000
Internet	1 modem	20 meses	\$ 300.000
Bases De Datos	4 bases	20 meses	\$ 100.000
Impresora	1 equipo	20 meses	\$ 350.000
Dispositivos Móviles	1 dispositivo	20 meses	\$ 1'200.000
Viajes			
Viáticos	6 almuerzos Por Periodo De Cada 5 Meses	20 meses	\$ 300.000
Transporte	6 Pasajes Por Periodo De Cada 5 Meses	20 meses	\$ 250.000
Materiales			
Fotocopias	50 copias Por Periodo De Cada 5 Meses	20 meses	\$ 20.000
Resma De Papel	1 resma Por Periodo De Cada 10 Meses	20 meses	\$ 40.000
Total			
\$ 7'360.606			

7. Cronograma

Tabla 2. Cronograma

Objetivo General	Objetivos Específicos	Descripción	Cronograma De Actividad Por Meses		
			Feb-Jul 2022	Sep Feb 22/23	Mar-Sep 2023
Identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años, su incorporación en el derecho internacional y cómo ello ha influido en la positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual.	1. Conocer las diferentes acepciones que se le ha dado al concepto de piratería a lo largo de la historia.	1.Fase preparatoria			
		1.1 Determinar las fuentes de información	x		
		1.2 Establecer fuentes primarias y secundarias	x		
		1.3 Seleccionar las instituciones y organizaciones en las que se puede encontrar estudios e información sobre el tema específico	x		
		2.Fase gestión de información			
		2.1 Recopilación doctrinal y de la bibliografía	x		
		3.Fase analítica			
		3.1 Análisis de la información	x		x
		3.2 Elaboración de documentos preliminares	x		
		4. Fase informativa			
Identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años, su incorporación en el derecho internacional y cómo ello ha influido en la positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual.	2. Señalar la codificación que tuvo o ha tenido el término de piratería en la legislación colombiana y española.	4.1 Elaborar apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general	x	x	x
		1. Fase preparatoria			
		1.1 Determinar las fuentes de información	x		
		1.2 Establecer fuentes primarias y secundarias	x		
		1.3 Seleccionar las instituciones y organizaciones en las que se puede encontrar estudios e información sobre el tema específico	x		
		2.Fase de gestión de información			
		2.1 Recopilación doctrinal y de la bibliografía	x		
		3.Fase analítica			
		3.1 Análisis de la información	x		

Objetivo General	Objetivos Específicos	Descripción	Cronograma De Actividad Por Meses	
Identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años, su incorporación en el derecho internacional y cómo ello ha influido en la positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual.	3. Determinar la existencia o no de regulación internacional para controlar la piratería	3.2 Elaboración de documentos preliminares	x	
		4. Fase informativa		
		4.1 Elaborar apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general	x	
		1.Fase preparatoria		
		1.1 Determinar las fuentes de información	x	
		1.2 Establecer fuentes primarias y secundarias	x	
		1.3 Seleccionar las instituciones y organizaciones en las que se puede encontrar estudios e información sobre el tema específico	x	x
		2.Fase de gestión de información		
		2.1 Recopilación doctrinal y de la bibliografía	x	
		3.Fase analítica		
		3.1 Análisis de la información	x	x
		3.2 Elaboración de documentos preliminares	x	
		4.Fase informativa		
		4.1 Elaborar apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general	x	x
Identificar el desarrollo conceptual que ha tenido la definición de piratería a lo largo de los años, su incorporación en el derecho internacional y cómo ello ha influido en la positivización de la conducta en las normas de derecho interno de España y Colombia del siglo actual.	4. Valorar la necesidad y pertinencia de que exista el tipo penal de piratería en los ordenamientos jurídicos de España y Colombia.	1.Fase preparatoria		
		1.1 Determinar las fuentes de información		x
		1.2 Establecer fuentes primarias y secundarias		x
		1.3 Seleccionar las instituciones y organizaciones en las que se puede encontrar estudios e información sobre el tema específico		x
		2.Fase de gestión de información		
		2.1 Recopilación doctrinal y de la bibliografía		x

Objetivo General	Objetivos Específicos	Descripción	Cronograma De Actividad Por Meses
		3.Fase analítica	
		3.1 Análisis de la información	x
		3.2 Elaboración de documentos preliminares	x
		4.Fase informativa	
		4.1 Elaborar apartado propio del objetivo específico en concordancia con el cumplimiento del objetivo general	x

Referencias

Albadalejo, V. P. (2010). *La piratería en estados fallidos: criterios de jurisdicción penal*.

Obtenido de <https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4513-la-pirateria-en-estados-fallidos:-criterios-de-jurisdiccion-penal/>

Alcañil, A. M. (2009). Cuestiones Jurídicas sobre Piratería en la mar. Obtenido de

https://armada.defensa.gob.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04_premio_antonio_de_oquendo.pdf

Álvarez, L. G. (2007). La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada,

siglos XVI-XVIII. Colombia. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/833/83301212.pdf>

Arias, F. (2012). El proyecto de investigación. Obtenido de

<https://epinvestsite.files.wordpress.com/2017/10/fidiasg-arias-elproyectedeinvestigacin6ta-edicin.pdf>

Aristóteles. (s.f.). *Política* (Manuela Garcia Valdás ed.). Gredos. Obtenido de

[https://bcn.gob.ar/uploads/ARISTOTELES,%20Politica%20\(Gredos\).pdf](https://bcn.gob.ar/uploads/ARISTOTELES,%20Politica%20(Gredos).pdf)

Armendáriz, X. (12 de Noviembre de 2020). Corsarios, el asalto a galeones españoles.

Obtenido de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/corsarios-asalto-a-galeones-espanoles_9038

BOE - Real Academia del Estado. (s.f.). *Las siete partidas, edición 187 de la imprenta real*.

Obtenido de https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUB-LH-2021-217

BOE. (1608). *Recopilación de las leyes de los reynos de las Indias*. Obtenido de

https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62_1

- BOE. (1644). *Recopilación de las leyes de los reynos de las Indias* . Obtenido de https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62_3
- BOE. (1955). *Ley de 22 de diciembre de 1955 por la que se aprueba el texto articulado de la Ley Penal y disciplinaria de la Marina Mercante*. Obtenido de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1955/359/A07815-07824.pdf>
- BOE. (1973). *Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1973-1715>
- BOE. (10 de Diciembre de 1982). Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Bahía de Montego. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296>
- BOE. (1985). *Ley Organica del Poder Judicial* 6. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>
- BOE. (1989). *Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-5520>
- BOE. (23 de Noviembre de 1995). Código Penal Español- Ley orgánica 10. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444#a616ter>
- BOE. (1997). *Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296>
- BOE. (14 de Octubre de 2005). Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación

maritima. Londres. Obtenido de <https://www.boe.es/boe/dias/2010/07/14/pdfs/BOE-A-2010-11151.pdf>

BOE-DOUE. (12 de Noviembre de 2008). Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-82248#:~:text=L%2D2008%2D82248-,Acci%C3%B3n%20Com%C3%BAn%202008%2F851%2FPESC%20del%20Consejo%2C%20de%2010,a%20las%20costas%20de%20Somalia.>

Byron, G. G. (1814). El Corsario. Obtenido de <https://biblioteca.org.ar/libros/89776.pdf>

Caceres, L. M. (2013). Otra vez el delito de la pirateria maritima en torno a la reforma del codigo penal español de 2010. *Revista de Estudios Jurídicos*. Obtenido de <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rej/article/view/840>

Clavell, J. S. (2021). *La piratería Marítima en el Golfo de Guinea*. Obtenido de https://www.casafrika.es/sites/default/files/contents/document/piratas_del_siglo_xxi.pdf

Codigo Penal Español-Derogado. (8 de Junio de 1822). Obtenido de <https://www.palladinopellonabogados.com/wp-content/uploads/2016/07/Codigo-Penal-Espa%C3%B1ol-1822.pdf>

Commercial Crime Services. (s.f.). *Centro de Informes de Piratería de IMB*. Obtenido de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>

Commercial Crime Services. (s.f.). *Oficina Marítima Internacional*. Obtenido de <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>

Consejo de la Unión Europea. (2022). *Infografía - Una brújula estratégica para la UE*. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/strategic-compass/>

Convención de Ginebra. (29 de Abril de 1958). Obtenido de https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html#a15

Córcoles, A. P. (2020). *Piratería Marítima y gente de mar: Más allá de la ficción*. Atelier.

Defoe, D. (1728). *A General History of Pirates*. Obtenido de <https://guao.org/sites/default/files/biblioteca/Historias%20de%20piratas%20de%20Daniel%20Defoe.pdf>

Departamento de Seguridad Nacional. (2021). *Estrategia de Seguridad Nacional*. Obtenido de <https://www.dsn.gob.es/es/documento/estrategia-seguridad-nacional-2021>

El País. (17 de Noviembre de 2009). Cronología del secuestro del Alakrana. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2009/11/17/actualidad/1258449444_850215.html

El servicio Diplomático de la Unión Europea. (2022). *Ficha informativa: Presencias Marítimas coordinadas*. Obtenido de https://www.eeas.europa.eu/eeas/factsheet-coordinated-maritime-presences_en

El Tiempo. (23 de Enero de 2020). Terror en el pacífico: Los robaron, les dispararon y tiraron al mar. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/piratas-robaron-y-tiraron-al-mar-a-tripulantes-de-lancha-en-el-pacifico-454686>

Ferrer Albelda , E., & Álvarez- Ossorio Rivas, A. (2021). *Entre lo privado y lo Estatal: La piratería en el mediterráneo antiguo*. Obtenido de <https://ruhm.es/index.php/RUHM/article/view/732/655>

Función Pública. (1886). Constitución Política 1. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=13698>

Función Pública. (19 de Octubre de 1890). Código Penal Ley 19. Obtenido de <https://editorial.urosario.edu.co/pageflip/acceso-abierto/codigo-penal-1890.pdf>

Función Pública. (2000). Código Penal Colombiano Ley 599. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=6388>

García, M. C. (2013). *Piratería marítima bajo las cláusulas del Instituto de Londres*. Universidad Javeriana, Bogotá. Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/11264>

García, S. L. (Julio de 2017). *Black Sails: La Edad de Oro de la piratería en el Caribe*. Barcelona, España. Obtenido de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/120827/1/TFG_L%c3%b3pez%20Garc%c3%ada%2c%20Sergio.pdf

Giraldo, M. F. (2005). *La piratería en Colombia, una visión de sus posibles causas y propuestas para sus posibles soluciones*. Repositorio Universidad de los Andes. Obtenido de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/22497/u270664.pdf?sequence=1>

Gómez, F. I. (2021). *Piratería marítima: estado de la cuestión*. Obtenido de <https://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/20698/4.pdf?sequence=2>

Gosse, P. (2013). *Historia de la Piratería*. Obtenido de <https://doscenturiasymasalla.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/02/32730422-philip-gosse-historia-de-la-pirateria.pdf>

Guedes, H. P. (2009). La vuelta de la piratería marítima. Obtenido de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap01.pdf>

ICC International Maritime Bureau. (2023). *Piracy and Armed Robbery against ships*. Obtenido de <https://www.icc-ccs.org/reports/2023%20Jan%20-%20Jun%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf>

Ley 95. (1936). Obtenido de <https://editorial.urosario.edu.co/pageflip/acceso-abierto/codigo-penal-1936.pdf>

Lorca, B. L. (2015). *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegacion marítima*. Tirant lo Blanch.

Mallol, M. T. (2006). *Curso y pirateria entre Mediterraneo y Atlántico en la baja edad media*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10261/23799>

Martín, P. M. (2015). *La piratería marítima, un fenómeno de índole regional. Alcance global. Naturaleza e impacto Económico*. Obtenido de https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEE042-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf

Monguí, P. E. (2017). Apoderamiento y desvío de aeronaves, naves o medios de transporte colectivo. En *Delitos contra la libertad individual y otras garantías*. Colombia. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/96677eec-c139-4428-9e56-9e50a052ffb3>

Nacional, D. d. (2023). *España y la UE en el Golfo de Guinea*. Obtenido de <https://www.dsn.gob.es/es/actualidad/sala-prensa/espa%C3%B1a-ue-golfo-guinea>

Naciones Unidas. (2020). *Delincuencia marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal*. Viena. Obtenido de

https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/Delincuencia_maritima_-_Manual_para_profesionales_de_la_justicia_penal.pdf

Narvaez, M. I. (2015). La piratería marítima y los vacíos legales para combatirla. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7477818>

Oceans and Law of the Sea United Nations. (2023). *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Obtenido de https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

Organización Marítima Internacional . (s.f.). *Protección Marítima y piratería*. Obtenido de <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

Organización Marítima Internacional. (s.f.). *Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional*. Obtenido de <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

Organization, I. M. (2009). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. Obtenido de <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/133-Annual2008.pdf>

Otalora, I. P. (2018). *El delito de piratería marítima y los posibles conflictos jurisdiccionales derivados de la implementación no armonizada a nivel interno*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/327966350_EL_DELITO_DE_PIRATERIA_MARITIMA_Y_LOS_POSIBLES_CONFLICTOS_JURISDICCIONALES_DERIVADOS_DE_LA_IMPLEMENTACION_NO_ARMONIZADA_A_NIVEL_INTERNO_ENTRE_DISTINTOS_ESTADOS_DE_LA_UE#pf1a

- Perez y Bueno, P. E.-M. (Febrero de 2024). Galeones hundidos: los tesoros que se tragó el océano. Obtenido de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/galeones-hundidos-tesoros-que-se-trago-oceano_19484
- Real Academia Española . (2014). *Diccionario de la real academia española* . Obtenido de <https://dle.rae.es/inclusivo>
- Real Academia Española. (s.f.). *Diccionario panhispánico del Español Jurídico*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/principios-generales-del-derecho>
- Rediker, M. (2004). *Villanos de todas las naciones. Los pirats del Atlántico en su edad de oro*. Obtenido de https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Villanos_TdS_Rediker.pdf
- Revista Semana. (6 de Diciembre de 2017). Los piratas que acechan el pacifico Colombiano. *Valentina Villegas*. Obtenido de <https://semanarural.com/web/articulo/los-piratas-que-acechan-el-pacifico-colombiano/301>
- Rodriguez, A. S. (Maro de 2019). Aproximación al delito de pirateria en la legislación Española. Obtenido de <https://martellabogados.es/aproximacion-al-delito-de-pirateria-en-la-legislacion-espanola/>
- Rodríguez, G., Gil, J., & García, E. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. España: Aljibe.
- Rodriguez, M. M. (1968). Desfase entre la pirateria atlantica y la Mediterranea. Obtenido de <https://www.proquest.com/docview/1300363413?fromopenview=true&imgSeq=1&q-origsite=gscholar#>
- Sadurní, J. (20 de Noviembre de 2023). *Barbanegra, el pirata más temido del caribe*. Obtenido de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/barbanegra-pirata-mas-temido-caribe_14933

Siabatto, F. A. (s.f.). *Superintendencia de Industria y Comercio* . Obtenido de <https://www.sic.gov.co/ruta-pi/junio27/el-parche-una-historia-de-pirateria>

Suñe, J. E. (2010). *Piratería en el cuerno de África 2005-2009*. Obtenido de <https://www.defensa.gob.es/Galerias/documentacion/ficheros/SGT-Bibliografia-Pirateria2010.pdf>

Tamayo, T. (2004). *La investigación*.

Treves, T. (2008). *CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR*. Obtenido de https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_s.pdf

Tribunal Internacional del derecho del mar. (2016). *Tribunal Internacional del derecho del mar*. Obtenido de https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/1605-22023_Itlos_Selbstd_Sp.pdf

Vivas, J. (29 de Diciembre de 2019). Aumentan robos de piratas a embarcaciones en el pacifico Colombiano. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/aumentan-robos-de-piratas-a-embarcaciones-en-el-pacifico-colombiano-447354>