

# El delito de piratería marítima en las Costas de África<sup>1</sup>

## The Crime Of Maritime Piracy On The Coast Of Africa

Rafael Lara Martínez<sup>2</sup>

### Resumen

La historia de la piratería va a la par con la de la navegación, y así como la marinería está presente en todo el mundo, también lo está su bandidaje; es por ello que el objetivo de esta investigación se centrará en el estudio de dicho ilícito concretamente en la región de África, analizando sus antecedentes piráticos para poder determinar los aspectos singulares que le distinguen del resto del globo, y establecer que el pillaje que realizaban radicaba en una motivación tanto económica como de un talante religioso del orden islámico, ya que primigeniamente se usó la piratería para capturar cristianos y esclavizarlos, como lo prevé el Corán, siendo denominados esos ataques concretos como “razias”, y que en la presente investigación se abordará para visualizar el precedente. Posteriormente se analizarán las codificaciones actuales de los países litorales africanos, a fin de poder afrontar un análisis contextual de la piratería que actualmente se atraviesa en la zona del Cuerno de África sobre el Golfo de Adén, a fin de revelar la importancia y trascendencia del presente estudio, ya que se ha tornado una preocupación alarmante para la comunidad europea, pues al caso la mayor parte de su comercio se somete a la ruta en mención, que si bien tiene igualmente una gran trascendencia, ello se abordará en una investigación diversa.

Posteriormente se analizarán solo las codificaciones penales de los países costeros e insulares por ser los que debieran regular este ilícito en atención a sus características litorales, y por la extensión que resultaría de los cincuenta y cuatro países que integran en total el continente africano; primeramente, abordando los

---

<sup>1</sup> Artículo de investigación postulado el 10-04-2019 y aceptado para publicación el 21-08-2020

<sup>2</sup> Profesor Investigador en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Contacto: [siael@yahoo.com.mx](mailto:siael@yahoo.com.mx); [https:// orcid.org/0000-0002-9499-9286](https://orcid.org/0000-0002-9499-9286)

que de forma textual tipifican la piratería, para posteriormente tocarse aquellos que, sin nominar el delito a estudio, si tipifican en su haber codificado los ataques marítimos a embarcaciones, angostándolos por su país colonizador más próximo. No pasa desapercibido que la parte introductoria se basa en referencias españolas primordialmente, pues fueron las regiones de este país las que más fueron asoladas por los piratas berberiscos. Todo lo anterior permite establecer la hipótesis para saber si los países que impulsaron históricamente la piratería en África, en la actualidad regulan el delito a estudio, así como determinar si el nación colonizadora influyó en su tipología penal contemporánea.

Palabras clave: Pirata, África, berberiscos, marítimo.

#### Abstact

The history of piracy goes hand in hand with that of navigation, and just as seafaring is present throughout the world, so is its banditry; That is why the objective of this research will focus on the study of said crime specifically in the African region, analyzing its pirate history in order to determine the unique aspects that distinguish it from the rest of the globe, and establish that the looting they carried out was in an economic motivation as well as a religious spirit of the Islamic order, since originally piracy was used to capture Christians and enslave them, as foreseen in the Koran, these specific attacks being called "razias", and that in the present investigation will board to visualize the precedent. Subsequently, the current codifications of the African coastal countries will be analyzed, in order to be able to face a contextual analysis of the piracy that currently occurs in the area of the Horn of Africa on the Gulf of Aden, in order to reveal the importance and significance of the present study, since it has become an alarming concern for the European community, since in this case most of its trade is subjected to the route in question, which although it is also of great importance, this will be addressed in a diverse investigation. Subsequently, only the criminal codes of the coastal and island countries will be analyzed because they are the ones that should regulate this crime in view of their coastal characteristics, and because of the extension that would result from the fifty-four countries that make up the African continent in total; first, addressing those that

textually typify piracy, to later touch those that, without naming the crime under study, if they have codified maritime attacks on ships, narrowing them down by their closest colonizing country. It does not go unnoticed that the introductory part is based primarily on Spanish references, since it was the regions of this country that were most devastated by Berber pirates. All of the above allows us to establish the hypothesis to know if the countries that historically promoted piracy in Africa, currently regulate the crime under study, as well as determine if the colonizing nation influenced their contemporary criminal typology.

Keywords: Pirate, Africa, berber, maritime.

## SUMARIO

Introducción | Los piratas berbericosos | El delito de piratería en la legislación de África | Legislación de países africanos referencia a los ataques marítimos | Conclusiones | Bibliografía

### Introducción

El término pirata le debemos entender como *“bandido o ladrón de los mares”*<sup>3</sup>, que en esencia es un salteador marítimo, ahora como fenómeno social está presente *“desde el momento en que los océanos se convirtieron en rutas comerciales en lugares como Egipto, Grecia y Roma; es decir, cientos de años antes del nacimiento de Cristo”*<sup>4</sup>; los antecesos datan desde la mitología griega, cuando es privado de su libertad la divinidad de Dioniso y quien en represalia *“el dios se convierte en un león y hace que aparezca un enorme oso, sobrecogidos por el terror cuando el león alcanza al capitán, los piratas saltan por la borda al mar, donde son transformados en delfines”*<sup>5</sup>; pero atendiendo a la historia véase que durante el imperio Micénico (1200-900 antes de Cristo), se dio *“el surgimiento de los llamados Pueblos del Mar que, como piratas o migrantes, en acciones de propia supervivencia o de conquista,*

---

<sup>3</sup> ESTRADA, Rafael, *Diccionario Pirata*, España, Publicación independiente, 2011.

<sup>4</sup> MALDONADO, María Paula, “Rec”, Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes, Colombia, Número 3, noviembre 2009, pp 13.

<sup>5</sup> Hard, Robin, *El gran libro de la mitología griega*, España, La esfera de los libros, 2008, p. 242. ISBN: 978-84-9734-699-3.

*amenazaron la vida del Mediterráneo oriental*<sup>6</sup>; también puede referirse el bandillaje que realizaban los vikingos hasta la segunda década del siglo XVIII; sin que pase desapercibida la piratería del siglo XVII al XX, que tomó auge en América y Europa, cuando se comenzaban a realizar los viajes transcontinentales, lo que obligó a los países de esta zona a tipificar con presencia casi unánime esta conducta, y son dichas figuras jurídicas las que han prevalecido por más de dos siglos en las codificaciones penales.

Ahora bien, cada región donde hubo y hay piratas, cuentan con características que si bien todas convergen en los ataques marítimos, divergen en sus motivaciones y estrategias en las arremetidas; en África presenta una consunción ya que los secuestros se subsumen a la piratería, lo que le su distinción única; asimismo la variedad de países que colonizan una nación, permean su estilo y tendencia legislativa, África al haber sido alcanzada por múltiples potencias extranjeras, hace obligada verificación de su legislación que se realiza en el presente trabajo.

### **Los Piratas Berberiscos.**

Si bien el fenómeno de la piratería inicia prácticamente con la navegación, en África la denominación concreta que se le ha asignado a lo largo del tiempo es el de piratería berberisca, nombre que resulta del lugar donde surgieron y operaban siendo al caso la región de Berbería y de su etnia bereber, ubicada en el norte de África la cual era conformada por Argelia, Libia, Marruecos, y Túnez. Hay referencias que sus antecesores fueron el pueblo germano de los vándalos que se asentaron en la zona liderados por Genserico, que también “*se había formado con los restos de los grupos invasores de Hispania en el 409 aglutinados en torno a un jefe militar poderoso y superpuestos a una población romanoafricana mucho más numerosa*”<sup>7</sup>. Aunque también se ha indicado que surgiendo desde el siglo IX en la

---

<sup>6</sup> Miguenz, Narvaiz Silvia, Breve historia de los piratas, España, Ediciones Nowtilus, 2010 p. 48. ISBN: 9788497637084.

<sup>7</sup> Gil, Egea María Elvira, Piratas o estadistas: la política exterior del reino vándalo durante el reinado de Genserico, Revista Polis revista de ideas y formas políticas de la antigüedad clásica, Universidad de Alcalá, España. No. 9, 1997, pp. 107-129. ISSN: 1130-0728.

isla de Creta cuando existía como estado musulmán, consolidándose alrededor del siglo XVI de nuestra era, cuando pertenecían al imperio Otomano, dicho imperio abarcó entre otras zonas, la del Magreb y las costas de Berbería. Su fama de la zona resaltó precisamente por los actos piráticos perpetrados, alcanzando la antonomasia del concepto Berbería como “barbarie” y “barbaros”, pues asolaron no solo la parte sur de Europa, sino incluso llegaron sus ataques a países nórdicos.

La característica de las tropelías de los piratas norafricanos radicó en una fundamentación religiosa, puesto que se concentraban en hacer arremetidas para capturar esclavos tal cual como se los ordenaba el Corán, según se visualiza en el Sura 33 verso 50<sup>8</sup>, concretamente mujeres y niños, ya que los hombres por lo regular eran privados de la vida, por consiguiente, sus embestidas pues eran para ellos una encomienda divina, aunque también tenían fines económicos al lucrar con la venta de esclavos o por el rescate cobrado para liberar a los cautivos; se data que se llegó a esclavizar a más de un millón de personas.

Precisamente fue esta clase de piratería la que potenció el comercio de esclavos, lo que les hizo ser considerados como “*una verdadera plaga para los reinos que se asomaban al Mediterráneo, pero a comienzos del siglo XVII se produjo un cambio notable en la técnica y táctica que utilizaban*”<sup>9</sup> influenciados por bandidos de otras naciones. En Italia se toma la primera nota de los ataques piratas, conceptuándolos como razias, designación hecha a las incursiones de los musulmanes que siendo moros, y sumando “*las hazañas de los piratas berberiscos y las victorias de la armada turca, que había asolado las costas levantinas durante todo el siglo XVI*”<sup>10</sup>, del temor predominante de sus ataques se tiene “*una idea de*

---

<sup>8</sup> El Corán predica: ¡Profeta! Hemos declarado lícitas para ti a tus esposas, a las que has dado dote, a las esclavas que Dios te ha dado como botín de guerra, a las hijas de tu tío y tías paternos y de tu tío y tías maternos que han emigrado contigo y a toda mujer creyente, si se ofrece al Profeta y el Profeta quiere casarse con ella. Es un privilegio tuyo, no de los otros creyentes -ya sabemos lo que hemos impuesto a estos últimos con respecto a sus esposas y esclavas, para que no tengas reparo-Dios es indulgente, misericordioso.

<sup>9</sup> Martínez, Crespo José, Después de Lepanto: corsarios turcos y berberiscos en las costas de Galicia en el siglo XVII, Cuadernos de estudios gallegos, Universidad de Santiago de Compostela, España, No. 130, año 64, enero-diciembre 2017, pp. 229-312. ISSN: 0210-847X.

<sup>10</sup> Pizarro, Alcalde Felipe, San Simón de Rojas y la expulsión de los moriscos, Revista Tiempos Modernos, Febrero 2009, número 19, pp. 16. ISSN: 1669-7778

*esta intensidad hostigadora son las numerosas alarmas de <moros en la costa>*<sup>11</sup>, haciéndose celebre esta frase en los litorales y que después se extrapolo al lenguaje coloquial para hacer referencia a cualquier peligro.

Se llegó a tal extremo el temor de ser esclavizado por estos piratas, que varias naciones europeas terminaron pagando tributos a reyes berberiscos para garantizar que no hubiera más incursiones, ya que además de esclavizarlos, en muchas ocasiones, como se citaba, se buscaba pedir rescates una vez arribando a sus bases africanas, aunque a veces *“no siempre era necesario esperar, ocasiones había en que los piratas –desde el mar, cabe suponer– negociaban el rescate”*<sup>12</sup>, como cuando en 1532 en el municipio de Orihuela, provincia de Alicante, España; los piratas lograron obtener un pago por parte del gobierno sin que sus embarcaciones tuvieran que abandonar las costas de la zona. Si bien fue la región mediterránea de España la que sufrió mayores embates piráticos, la fama de los berberiscos llegó a regiones remotas, por haber afectado zonas muy alejadas de África como sucedió en las inmediaciones de los años 1600 en Irlanda e Islandia, en el primer país en referencia fue cuando *“dos compañías de irlandeses fueron hechas prisioneras por corsarios berberiscos, el impacto que dichos sucesos tuvieron para la comunidad exiliada irlandesa fue grande”*<sup>13</sup>, ya que su cautiverio duro en algunas personas casi dos décadas hasta que se pagó el rescate requerido. Mientras que en el país nórdico se tiene referencia que fueron aproximadamente cuatrocientas personas cautivas, de quienes fue el rey Danés quien pago el rescate de unos cuantos, se referenció que la embarcación berberisca había arribado *“más al norte que ningún otro pirata de procedencia islámica, pero el fruto de su crimen fue decepcionante: pescado seco, unas pocas pieles cuatrocientos desgraciados*

---

<sup>11</sup> DOCPLAYER. 38807226, [Consulta: 28 de enero de 2019] Disponible en: <http://docplayer.es/38807226-Lepanto-una-gran-victoria-naval-que-no-acabo-con-los-corsarios-berberiscos.html>

<sup>12</sup> Ojeda, Nieto José, El negocio de los esclavos y cautivos en Orihuela (siglos XVI y XVII), Revista Milars, Departamento de Hitoria, geografía y arte, Universidad de Jaume I España, año 36, 2013, pp. 69-93. ISSN: 1132-9823.

<sup>13</sup> De Mesa, Gallego Eduardo, Soldados de “naciones” para la armada del mar oceano: las compañías irlandesa de los tercios embarcados, 1603-1639, Revista: Obradorio de historia moderna, No. 24, 2017, pp. 259-287. ISSN: 113-0481.

*islandeses, hombres, mujeres y niños, que fueron despiadadamente vendidos como esclavos en África*<sup>14</sup>.

Ello originó la creación de las ordenes mercedarias, que eran conformadas por clérigos con la exclusiva *“dedicación al rescate de cautivos cristianos esclavizados por los musulmanes en el Norte de África”*<sup>15</sup>. Todo este calvario motivó a que se realizarán diversos intentos por abatir a los piratas berberiscos; de los más notables cítese en 1390 cuando Francia y Génova atacaron su base en Túnez en repetidas ocasiones, esta serie de ataques fue conocida como la cruzada berberisca. También ello influenció en la arquitectura litoral mediterránea, pues se construyeron torres en las costas de tal forma que establecía *“un sistema interconectado visualmente, ya que la disposición de éstas permitía apreciar perfectamente todas las tierras entre las torres y el mar, logrando la visibilidad entre unas y otras, que en caso de llegada de piratas, facilitaba la labor de alarma y evacuación”*<sup>16</sup>.

Así también los Reyes Fernando II de Aragón e Isabel I de Castilla, en el siglo XV tomaron medidas defensivas fortificando estratégicamente su frontera de Granada, ello *“respondía a la necesidad de prevención de ataques por parte de los berberiscos”*<sup>17</sup>. También aconteció las denominadas jornadas de Túnez y Argel, que impulsó el Rey español Carlos I en 1534 y 1541 respectivamente, en las cuales resultó vencedor solo en la primera. También se reconoce como parte de estos esfuerzos la batalla de Lepanto en 1571, en las que incursionaron las potencias católicas europeas y que menguaron drásticamente a estos piratas; llegó a ser celebre entre otras cosas por la participación de Miguel de Cervantes quien cuando *“su rey atacase las costas africanas para acabar con la amenaza berberisca no lo*

---

<sup>14</sup> Riaño, Lozano Fernando, Piratería y corso en la edad moderna, XXIX Jornadas de historia marítima, Instituto de historia y cultura naval, No. 46, España, 2004, pp. 12. ISSN: 0212-467-X

<sup>15</sup> Maestre de San Juan, Pelegrín Federico, Las cofradías de Cartagena fundadas en sedes regidas por el clero regular durante la edad moderna, Murgetana, No. 133, año 66, 2015, pp. 35-51. ISSN: 0213-0939.

<sup>16</sup> Morote, Alvaro y Medina Rocío, La huerta de Alicante y sus torres de defensa: propuesta de una ruta turística, Revista Cuadernos de turismo, Universidad de Murcia, España, No. 35, 2015, pp. 287-309. ISSN: 1139-7861 y 1989-4635.

<sup>17</sup> García-Consuegra, Flores José María, Bastetania, Revista de estudios de arqueología Batetana, Universidad de Granada, España, No. 5, 2017. pp. 61-87. ISSN: 2255-3614.

*dudó a la hora de alistarse en la armada de Lepanto*<sup>18</sup>, en esa batalla le quedó inutilizado el brazo además de haber sido “*preso por piratas berberiscos en 1575 cuando contaba con veintiocho años, y sería llevado a Berbería, a la ciudad de Argel, donde permanecería cinco años*”<sup>19</sup>, lo que le inspiró a citarles como corsarios en su obra del Quijote.

En la etapa moderna continuaron los ataques berberiscos, tomando una dimensión ultramarina, refiérase en la época del año 1800 “*los barcos estadounidenses estaban entre las víctimas de los piratas... en vista de esta amenaza para la ciudadanía estadounidense y sus intereses económicos, Estados Unidos combatió contra Trípoli y Argel*”<sup>20</sup>. Su asolamiento terminó cuando las potencias europeas en 1830 enfocan sus esfuerzos en atacar la base principal de los piratas berberiscos en Argelia, lo que terminó por extinguirlos.

### **El delito de piratería en la legislación de África**

Los ataques que se han suscitado en la presente época, distan mucho de lo que en su momento se relató en líneas anteriores, con la única coincidencia que Europa ha tomado acciones severas para combatirla. Una de las soluciones planteadas (pero no adoptadas) lo son la implementación de tribunales híbridos, es decir, juzgados nacionales con jurisdicción internacional, los cuales plantean “*el concepto de jurisdicción universal sobre la piratería, que permite a cualquier nación procesar a cualquier pirata, independientemente de cualquier conexión que pueda existir o no entre el pirata acusado*”<sup>21</sup>. También varios países africanos conexos al mar Atlántico signaron un documento internacional denominado **código de conducta**

---

<sup>18</sup> Brioso, Santos Héctor, Tristes tópicos cervantinos: periferia e identidad en algunos acercamientos posmodernos a Cervantes, Revista anales cervantinos, Consejo Superior de Investigaciones científicas, Madrid, España, Vol. XLIV, 2012, pp. 247-278. ISSN: 0569-9878 y 1988-8325.

<sup>19</sup> De La Puente, Javier Sanchez, Los moros en el Quijote, Revista Foro de Educación, Farenhouse, España, Vol. 5, No. 9, 2007, pp. 37-45, ISSN: 1698-7799.

<sup>20</sup> Hanni, Adrian, Discurso terrorista y la militarización del contraterrorismo estadounidense: los años Reagan, Revista Relaciones internacionales, Grupo de estudios de relaciones internacionales, Universidad Autónoma de Madrid, España, No. 32, junio-septiembre 2016, pp. 97-117. ISSN: 1699-3950.

<sup>21</sup> Lee, Andrew, Hybrid tribunals to combat regional maritime piracy: guiding the rule of law through the rocks and shoals, Oceans Beyond Piracy Estados Unidos, Julio-octubre 2010. [Consulta: 16 de enero de 2019] Disponible en: [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hybrid\\_tribunals-andrew\\_lee\\_.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hybrid_tribunals-andrew_lee_.pdf)



**concerniente a la represión de piratería, robo armado contra barcos y actividad marítima ilícita en el oeste y centro de África**<sup>22</sup>, el cual se reconoce la preocupación global de los piratas y el rol crucial para dar respuesta, similar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), adoptada en la bahía de Montego, Jamaica el 10 de diciembre de 1982<sup>23</sup>; donde plantean la protección de las embarcaciones que surcan el golfo de Guinea, incluyendo la obligación de informar, perseguir e investigar actos piráticos así como el rescate de personas, naves y mercancías.

Abordando primeramente aquellos países africanos que tienen a la literalidad tipificado el delito de piratería, siendo acotado lo anterior, iníciase con **Tanzania** la cual se independiza de Reino Unido, tiene una regulación concreta y brevemente de la piratería, en el capítulo VIII de su Código Penal<sup>24</sup>, intitulada ley de piratería número 14 de 1980, la cual en su artículo 66 tipifica como tal a quien se violente contra un navío o aeronave que este o no matriculado en ese país, o contra las personas o las propiedades a bordo; sancionándolo con prisión vitalicia, debe señalarse que establece el requisito de procedibilidad de consenso por parte del Director de la Fiscalía, sin que se establezca una motivación u objetivo de carácter económico por parte de los piratas. La nación de **Ghana**, insurreccionada igualmente de Reino Unido, en su Código Penal<sup>25</sup> en el Capítulo 2 contempla la piratería a la literalidad, en su artículo 193 tipificando a aquella persona que, siendo dueño o capitán, navegue sin autorización gubernamental de país alguno con el objeto de cometer depredaciones sobre propiedad alguna o se violente contra las personas, desde un navío o a través de este; asimismo se considera pirata aquel miembro de una tripulación que conspire con otros para rebelarse en contra del

---

<sup>22</sup> OMI. Organización Marítima Internacional. África. [Consulta: 15 de enero de 2019] Disponible en: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20Ecowas%20site.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20Ecowas%20site.pdf)

<sup>23</sup> UNITED NATIONS. Acuerdos, [Consulta: 16 de marzo 2017] Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es).

<sup>24</sup> UNIDET. NATIONS. Organization. Departaments. [Consulta: 08 de abril de 2019] Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA\\_penal\\_code.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA_penal_code.pdf)

<sup>25</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 08 de marzo de 2019] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/88530/101255/F575989920/GHA88530.pdf>

capitán y oficiales o para tomar control de la embarcación, mediante cualquier acto hostil o lo corrompa; así también el oficial o marinero que traicione la confianza que se le haya depositado, y huya con la embarcación o entregue ésta a cualquier persona contrariando su deber, conspira o corrompe al capitán o a cualquiera de sus oficiales, para entregar o huir con la nave o sus bienes, o crea disturbios en el navío; así como también considera en equiparable otras formas como el destruir parcialmente los bienes que se hallen en la embarcación. En su artículo 194 considera a la piratería como un delito grave en primer grado, ahora bien, en el artículo 296 del Código de Procedimientos Penales de Ghana<sup>26</sup>, cuando un delito sea declarado grave en primer grado y el castigo no está especificado en el código sustantivo, al activo se le puede imponer prisión de por vida, pero si comete homicidio, se le aplicará pena de muerte.

Otro país independizado de Reino Unido lo es **Seychelles**, el cual en su Código Penal<sup>27</sup> de forma muy escueta regula la piratería en su capítulo VIII que se titula delitos que afectan las relaciones con estados extranjeros y la tranquilidad externa, y en su artículo 65 refiere que aquella persona responsable por piratería o cualquier otro delito conexo al mismo, se le sancionará de acuerdo con la ley inglesa vigente, siendo al caso el Acta de Ley Criminal de 1967<sup>28</sup> en la parte primera del capítulo cincuenta y ocho solo, que es donde hace una referencia respecto a la piratería se considerará como delio grave.

En **Mozambique**, el cual llevó su independencia de Portugal, su tipificación literal de piratería se visualiza en el Capítulo II denominado crímenes contras los intereses del estado en relación con las naciones extranjeras, en su artículo 380 prevé con prisión de dieciséis a veinte años, a quien tripule o comande con medios violentos una embarcación o aeronave, si bien el comando se identifica como la forma de participación de potestad, la premisa de tripular puede radicar en los casos del timonel pero bajo la noción de la unidad de propósito delictivo, a efecto de que

---

<sup>26</sup> WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Ghana. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/gh/gh011en.pdf>

<sup>27</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91750/106559/F1673434511/SYC91750.pdf>

<sup>28</sup> LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf)

recaiga la forma de participación consistente en ejecución material; asimismo señala como otro medio comisivo a quien se apodere de ella por a través de la violencia o el engaño, si bien el doblegamiento de voluntad es propio del delito de piratería, no así el de añagaza; también considera como tal ilícito cuando se debía de su ruta manifiesto mientras sea con el fin de consumir robo o para violentarse contra otros navíos o aeronaves, así como de las personas o propiedades que se hallen a bordo, incluyendo como objeto el atentar contra la seguridad del estado o de alguno extranjero, lo que podría colocar a esta figura delictiva a la par de una forma de terrorismo. De la misma forma llega a punir cuando usurpe el mando de un navío o aeronave nacional, mientras viole los protocolos de seguridad y libertad, aunque esta figura en concreto se asimila a la figura marítima del amotinamiento, conocida penalmente como asonada. También establece un equiparable cuando se modifican señaléticas terrestres, marítimas o aéreas para generar naufragios, encallamientos o arribadas; igual establece el concurso real de delitos con la imposición de las penas que así procedan cuando priven de la libertad, cometan algún delito sexual o priven de la vida, así como abandonen a la deriva a persona alguna.

También el país de **Santo Tomé y Príncipe** fue colonizado de la nación portuguesa, y considera en su Código Penal Código Penal<sup>29</sup>, en su Sección II denominado de los delitos contra la capacidad militar y la defensa, en su artículo 386 que se titula piratería marítima y aérea, prevé como premisas normativas al que encontrándose al mando de un nave y su tripulación, por medios violentos cometa piratería robando o violentándose contra otro navío, sus ocupantes o los bienes que de estos se hallen, imponiendo una pena de prisión de dieciséis a veinte años; en el mismo cardinal equipara como piratería cuando se toma control del navío mediante engaños; así también cuando los propios tripulantes se amotinen para depredar a otros tripulantes tomando el control del navío; considera en el mismo sentido a quien usurpe el mando de la embarcación, este apartado puede considerarse cuando alguien finge ser el capitán y lo uso para los actos piráticos descritos; otra forma equipable resulta cuando desde tierra se usan señales terrestres para que

---

<sup>29</sup> EQUIPO NIZKOR. Legislação. [Consulta: 19 de agosto de 2020] Disponible en: <http://www.derechos.org/intlaw/doc/stp1.html>

naufraque el barco o lo haga desembarcar con la finalidad de saltarlo. Establece posteriormente una forma concursal de tipo material cuando se presentan homicidio, abandono de persona, y/o daño en propiedad ajena, es decir, no se subsumen al ilícito a estudio, pero condiciona su eslabonamiento comisivo; al final delega competencia cuando exista un tratado internacional que así lo implique.

En el país de **Eritrea**, el cual realizó su movimiento insurgente de contra Etiopía, textualmente el delito de piratería prevé en su Código Penal<sup>30</sup>, en el Capítulo 11 denominado delitos contra la seguridad pública, en su artículo 229, describiendo la conducta como tal cuando en un barco o aeronave realice violencia, detención, depredación con cualquier fin privado contra la propia embarcación asaltada, de las personas o de las propiedades a bordo; sanciona iguala quien participe a sabiendas de forma alguna para convertir la nave en un barco o avión pirata; si bien no menciona la consistencia del objetiva, se puede referir al hecho se usarla para depredar otros navíos; recalando en este sentido las formas accesorias de participación para ser consideradas igualmente como piratería, y en todos los casos sanciona con prisión de veintitrés a veintisiete años de prisión, así como la posibilidad de imponer cadena perpetua y en casos excepcionales la pena de muerte.

En **Guinea**, el cual se liberó de Francia, tipifica el ilícito de piratería pero solamente a aeronaves y lo plantea nominalmente en el Código Penal<sup>31</sup>, en su Título segundo del terrorismo, bioterrorismo y de la piratería, en su Capítulo segundo de la piratería, sección primera de los actos ilícitos dirigidos contra la aviación civil, en su artículo 577 castiga con prisión vitalicia a quien contravenga de cualquier formas las normativas aéreas y ponga en riesgo la nave, las personas o bienes que se hallen a bordo, lo que lo hace un delito de peligro y meramente formal al no exigir la lesividad, acotando que tampoco exige una intencionalidad económica; en este apartado hace extensiva la misma sanción a quien, con respecto a una aeronave, se apodere de ella; cause daños a una instalación aeroportuaria o a las naves

---

<sup>30</sup> REFWORLD. Eritrea: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.refworld.org/docid/55a51ccc4.html>

<sup>31</sup> REFWORLD. Guinea: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.refworld.org/pdfid/44a3eb9a4.pdf>

estacionadas; amenace, lesione, prive de la vida o se violente de cualquier forma a las personas que vayan a bordo de una aeronave; afecte el auxilio a la navegación aérea; provea información falsa que ponga en riesgo la seguridad de la nave en vuelo; participe en cualquier forma en la introducción de aquello que pueda averiar tanto la nave como el vuelo; por último y poco relacionado, a quien fabrique o transporte explosivos sin autorización. En su Sección segunda denominada impacto a la seguridad de la navegación marítima, en su artículo 578 tipifica de forma idéntica al artículo que le antecede, con la diferencia que en lugar de referir “aeronave” dice “barco”, y todo lo relativo a la circunstancia aérea lo indica como marítimo.

En el país de **Guinea Ecuatorial**, el cual se independizó de España, en su Código Penal<sup>32</sup> dentro del artículo 138 establece el delito a estudio, el cual se surte en la especie cuando la calidad de la específica de la víctima sea un español o súbdito de otro reino mientras no se halle en guerra con España, le castiga con presidio mayor; y en su artículo 139 establece una agravante con reclusión mayor a pena de muerte si incendia la nave depredada, priven de la vida o lesionen siempre que estas fueran relativas a la emasculación o mutilación; o que cometieran violación o ataques al pudor; imponía la misma sanción cuando después del asalto, los piratas abandonaren a persona alguna sin los medios para salvarse, y por último también se agrava para quien sea capitán pirata, siendo al caso el mero rango la causa de la pena de muerte también. Como reseña debe citarse que esta normatividad promulgada en 1963, es tomada del Código Penal español de 1848<sup>33</sup> conocido como Código Pacheco; en este contexto al no hallarse en el código ecuatoguineano la especificación de la sanción por presidio mayor, y tomando en consideración lo citado en el código español referenciado, asúmase que se castigara de doce a veinte años prisión.

En el continente africano, solo **Liberia** recibe influjo de Estados Unidos, tomando su nombre precisamente por la iniciativa de liberar a los esclavos que

---

<sup>32</sup> WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Guinea Ecuatorial. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/gq/gq003es.pdf>

<sup>33</sup> FRAME. Catálogo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. [Consulta: 14 de octubre de 2017] Disponible en: <http://fama2.us.es/fde/codigoPenal1848.pdf>

fueron llevados ilícitamente a ese país norteamericano, de aquí vemos al análisis del Código Penal<sup>34</sup> liberiano, que tipifica textualmente el delito de piratería en el subcapítulo de robos a partir del artículo 15.31, donde le define como cualquier acto ilegal de violencia, detención o depredación, con cualquier fin privado pero establece que los activos sean miembros de la tripulación del buque o avión y que este sea de guerra o gubernamental; siendo que sus actos se realicen en altamar, sea dentro del territorio nacional o fuera de, y dirigidos contra cualquier otra nave, o de las personas o propiedades que se hallen a bordo; en este epígrafe hace una manifestación consistente en declarar el ilícito a estudio como un delito contra la ley de todas las naciones y le califica como agravantes si se produce de forma concomitante las lesiones o el homicidio, aun en grado de tentativa; en esta codificación se estatuye una forma de reacción temprana cuando se comete este delito, permite que el Presidente de la República puede ordenar a cualquier comandante de cualquier navío para que someta y capture una embarcación pirata, aunque los referidos comandantes están autorizados a realizar ello sin que deban esperar mayor dilación de la instrucción ejecutiva.

Finalmente permite que la nave pirata capturada y su cargamento sea rematada, y el producto de dicha venta se repartirá en cincuenta por ciento para el gobierno y la otra mitad al captor; este es el único país africano analizado que permite el corso y los tribunales de presas, siendo los aquellos quienes ostenta una patente, *“el corsario (del latín cursus, carrera; de ahí, el que recorre el mar) necesita una licencia de su Soberano para actuar, sólo puede atacar los barcos enemigos ... su presa debía ser legitimada por un tribunal de su país (otra forma de controlar los posibles transgresores)”*<sup>35</sup>, en este caso de facto e in situ, ya que sin que medie permiso de la autoridad, permite la captura mientras sean piratas, y refiere en los segundos las cortes que tienen la finalidad de legitimar la captura de la nave y botín para posteriormente adjudicarla, pues *“el que apresa una nave no puede, por sí*

---

<sup>34</sup> ICLA. Institute for International and Comparative Law in Africa. University Van Pretoria. Liberia. [Consulta: 29 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.icla.up.ac.za/images/un/use-of-force/africa/Liberia/Penal%20Code%20Liberia%201978.pdf>

<sup>35</sup> Lana, Otero, *“La piratería el corso en Flandes el Cantábrico”*, XXIX Jornadas de historia marítima piratería corso en la edad moderna cuadernos monográficos del instituto de historia cultura y naval, n.º 46 Madrid, España, 2004, pp. 38. ISSN: 0212-467-X.

*mismo, disponer de ella, es necesario que se efectuó un juicio en el cual se declare ser buena la presa, que la presa sea buena significa que es legítima*<sup>36</sup>. No pasa desapercibido la mención en su artículo 14.1 respecto a que hay presunción irrefutable de indiferencia a la vida humana cuándo el homicidio intencional se produce al cometer actos piráticos, y en todo caso se sancionará con pena de muerte o cadena perpetua.

### **Legislación de países africanos referencial a los ataques marítimos**

Los siguientes códigos de los países a analizar **no tipifican** literalmente a la piratería, pero sus premisas se pueden ajustar las características del ilícito a estudio como fenómeno social; contextualizado lo anterior inicie el análisis de los países con influencia de las **Reino Unido**, cítese que **Sudáfrica** y **Namibia** no tienen propiamente un Código Penal escrito, ya que esta parte sustantiva es consuetudinaria; pero curiosamente si poseen un Código de Procedimientos Penales sudafricano<sup>37</sup> y namibio<sup>38</sup>, esta forma tanto escrita como consuetudinaria es *“como un sistema legal híbrido o mixto, formado por el entrelazamiento de varias tradiciones legales distintas: un sistema de derecho civil heredado de los holandeses, un sistema de derecho común heredado de los británicos y un sistema de derecho consuetudinario heredado de los indígenas africanos”*<sup>39</sup>, aunque ambos códigos adjetivos no refieren algo respecto a la jurisdicción relativo a ataques marítimos, lo que implica su aplicación respecto a la tipificación de la piratería a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

---

<sup>36</sup> Dougnac, Rodríguez Fernando. El Juicio de Presas en el Derecho Patrio. Revista Chilena de Historia del Derecho: Chile, Universidad de Chile, 1983. [http://drevistas.ucv.cl/detalles\\_numero.php?tituloID=94&numeroID=906](http://drevistas.ucv.cl/detalles_numero.php?tituloID=94&numeroID=906) No 9 .166 p. ISSN: 07165447

<sup>37</sup> WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. South Africa: Guinea Ecuatorial. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=13452>

<sup>38</sup> WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. South Africa: Namibia. [Consulta: 22 de marzo de 2019] Disponible en: <https://wipolex.wipo.int/en/legislation/details/9413>

<sup>39</sup> GCM LEGAL. Law. Law of South Africa. [Consulta: 04 de abril de 2019] Disponible en: [https://gcm-legal.com/wiki/law\\_of\\_south\\_africa/](https://gcm-legal.com/wiki/law_of_south_africa/)

(CONVEMAR), del cual son firmantes<sup>40</sup> Namibia desde el dieciocho de marzo de mil novecientos ochenta y tres y Sudáfrica desde el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y siete. Al contrario **Sudán** si cuenta con un Código Penal<sup>41</sup> escrito, y la figura que se usa es la denominada como malicia, y comienza en su artículo 376 sanciona a quien dañe un buque o su cubierta, mientras sea de un tonelaje de diez o superior, o quien haga insegura su navegación, al responsable se le impondrá una pena de prisión no mayor de diez años; después en su artículo 378 sanciona de la misma forma a quien produzca el encallamiento o naufragio del navío con la intención de robar.

En **Gambia** véase en su Código Penal<sup>42</sup> que sanciona el delito de piratería en su Capítulo VIII, denominado ofensas que afectan las relaciones con estados extranjeros y la tranquilidad externa, en su sección 62 indica que cualquier persona responsable por el delito de piratería o algún delito conexo a éste, que se haya ejecutado antes del 18 de febrero de 1965, se considera una ofensa contra la ley inglesa y será castigado acorde a la ley vigente; ciertamente resulta algo confusa la referencia, porque en Inglaterra se hicieron actas como tal, específicas que atendían la piratería marítima y aquella previa a 1965 es el Acta de Piratería de 1850<sup>43</sup> que declara aquellos bienes que sean de los súbditos de Su Majestad, y que se hallan en poder de los piratas, les serán reintegrado con una indemnización, y posterior al año ya acotado, está vigente el Acta de Ley Criminal de 1967<sup>44</sup> la cual, respecto al ilícito a estudio, solo hace una referencia respecto a que la piratería podrá considerarse como delito grave. Por su parte el Código Penal<sup>45</sup> de Nigeria no regula algo al relativo, ni siquiera lo infiere con mención a los navíos.

---

<sup>40</sup> CONGRESO. Gobierno Perú. Historico. Convemar. [Consulta: 04 de febrero de 2019] Disponible en: <http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/convemar/convemarVI.pdf>

<sup>41</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/75718/78931/F440057801/SDN75718.pdf>

<sup>42</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 08 de marzo de 2019] Disponible en: [https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=75289](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=75289)

<sup>43</sup> LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 04 de febrero de 2018] Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/13-14/26/contents>

<sup>44</sup> LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 03 de febrero de 2018] Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf)

<sup>45</sup> IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Nigeria. [Consulta: 06 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-1990-anglais-3571.pdf>



En **Sierra Leona** debe decirse que el derecho sustantivo penal se ha “desarrollado desde la introducción de la ley común inglesa, utilizando las autoridades de jurisprudencia pertinentes”<sup>46</sup>, y al igual que Sudáfrica tiene un sistema híbrido, se contextualiza lo anterior puesto que en el Código de Procedimientos Penales sierraleonés<sup>47</sup> hay una indicación en el Capítulo de ofensas por no ciudadanos en el mar territorial, en su artículo 53 donde dispone que el juicio de cualquier persona que no sea ciudadano de Sierra Leona por un delito cometido en el mar territorial, se instituirá en un tribuna con la venia por escrito del Procurador General, y menciona que lo relativo a esta sección no perjudicará el juicio de ningún acto de piratería según lo define la ley de las naciones, que en este caso en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Referente a **Egipto**, en su Código Penal<sup>48</sup> el tipo penal que guarda mayor similitud con el de la piratería en general se encuentra en el artículo 88 como terrorismo, el cual condena a trabajos forzados a quien capture ilegalmente una aeronave o embarcación, ponga en peligro a las personas a bordo; incrementando la pena en cita de por vida si además resultan lesiones al momento de la captura del navío, o si se violenta contra las autoridades al momento del rescate, y si se produce homicidio se sanciona con pena de muerte.

En el país de **Kenia**, es patente en su Código Penal<sup>49</sup> algunas figuras afines a la piratería, véase en su artículo 68 inciso c y d, del delito de alistamiento extranjero, el cual sanciona con diez años de prisión cuando un ciudadano keniano aborda una embarcación para aceptar cualquier comisión o participe en alguna fuerza armada de cualquier naturaleza, o bien ser capitán de un navío para servir a otro estado extranjero o para servir a cualquier otra comisión, si bien califica como una forma de traición a la patria, los corsarios o piratas pueden incluirse en esta

---

<sup>46</sup> ROWMAN & LITTLEFIELD. The Criminal Law of Sierra Leone. [Consulta: 02 de abril de 2019] Disponible en: <https://rowman.com/isbn/9780761812982/the-criminal-law-of-sierra-leone>

<sup>47</sup> THE SIERRA LEONE WEB. Laws. [Consulta: 02 de abril de 2019] Disponible: <http://www.sierra-leone.org/Laws/1965-32.pdf>

<sup>48</sup> SHERLOC. Sharing Electronic Resources and Laws on Crime. United Nations Office on Drugs and Crime. Document. Egypt. [Consulta: 09 de abril de 2019] Disponible en: [https://sherloc.unodc.org/cld/document/egy/1937/criminal\\_code\\_of\\_egypt\\_english.html?](https://sherloc.unodc.org/cld/document/egy/1937/criminal_code_of_egypt_english.html?)

<sup>49</sup> KENYA LAW. Lex. [Consulta: 07 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.kenyalaw.org/lex/actview.xql?actid=CAP.%2063>

descripción; también puede hacerse extensivo una forma de piratería lo previsto en su artículo 279, donde prevé en el inciso e una forma de robo calificado cuando la cosa se encuentra en un buque, si bien los propios de abordaje pueden cometerlo, castigándose con catorce años de prisión.

También hay un tipo penal denominado uso ilícito de vehículos, en su artículo 294 donde sanciona con pena alternativa de seis meses de prisión o multa a quien use como propio una embarcación, figura similar al robo de uso; también en el artículo 304 hace punible una forma del robo a lugar cerrado cuando se aborda una embarcación con la mera intención de cometer un delito grave, imponiendo una pena de siete años de prisión, la cual aumenta a diez años en el caso de que se cometa de noche; en su artículo 332 sanciona con prisión vitalicia el incendio de una embarcación; en su artículo 336 considera el delito de eliminación de buques, y sanciona con catorce años a quien intencionalmente destruya una embarcación o lo ponga en peligro de ser destruido; estableciendo su tentativa en el siguiente artículo, disminuyendo la sanción a la mitad en este caso; en su artículo 339 prevé una sanción de cinco años de prisión cuando se cause lesiones a una persona pero mediante el daño causado por un explosivo a una embarcación, más si pone su vida en peligro amerita prisión vitalicia.

**Somalia** es un país que recibió influencia de Inglaterra e Italia, el cual su gobierno colapsó en 1991 por la denominada guerra civil somalí, esto ha hecho que no pueda adecuarse legítimamente una normatividad puesto que carece de reconocimiento, aun así, en su Constitución<sup>50</sup> provisional de 2012 establece en su artículo 111 H inciso 3, en el Capítulo de Comisión de Seguridad Nacional, incluye a la piratería como la primera cuestión prioritaria que debe abordar la Comisión de Seguridad Nacional; y a lo ya citado en su Código Penal<sup>51</sup> en uso establece en el apartado de crímenes contra la seguridad pública, en su artículo 330 una sanción de tres a diez años de prisión a quien por cualquier medio cause daño por incendio,

---

<sup>50</sup> WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Somalia. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <https://wipolex.wipo.int/en/text/324309>

<sup>51</sup> REFWORLD. Somalia: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019] Disponible en: <https://www.refworld.org/docid/4bc5906e2.html>

inundación, naufragio o hundimiento, cualquier medio de transporte público; pero de ninguna forma nomina el delito de piratería.

De aquellos países que no regular textualmente la piratería, solo **Libia** país mismo que se independizó de **Italia**, dentro de su Código Penal<sup>52</sup>, en su artículo 179 tipifica a quien destruya intencionalmente barcos o aeronaves, aunque exige sean estas para la defensa del país, o pongan en peligro a las personas que se hallen a bordo con los daños causados, sancionando tal actuar con pena de muerte, y con prisión vitalicia a quien de dicha puesta en peligro resulte de una forma culposa en los mismos medios comisivos, salvo que se encuentren en tiempos de guerra, lo cual eleva la sanción a muerte. En su artículo 199 conceptualiza como abuso ilegal o apego a una autoridad militar a quien, con un propósito delictivo sea parte de una flota, un barco o aeronave militar, le castigará con pena de muerte; debe precisarse que este código tiene un tinte castrense también, y contempla esta figura como una forma de deserción sin que cometa otra finalidad, lo que puede incluirse como integrarse a un barco pirata. En un tono ajeno al militar, en su artículo 298 sanciona de tres a diez años a cualquier persona que ponga en peligro, inundando, hundiendo o volcando una embarcación, o haga colisionar un avión; aumentando la pena en una mitad, según lo dispuesto en su artículo 300, si además de lo anterior, realiza actos de ocultamiento para evitar el rescate.

Referente a los países que recibieron la influencia de **Portugal**, en **Guinea Bissau** en su Código Penal<sup>53</sup> refiere en su artículo 205 que se castigará con prisión de dos a doce años a quien se apodere o desvíe de su ruta a un navío o aeronave, de cinco a quince si la nave transporta personas al momento de cometerse los hechos antes descritos y de cinco a veinte años de prisión si se expone a algún peligro para la vida de las personas en comento. En **Angola** se tipifica una figura afín como crímenes contra la seguridad de los transportes dentro de su Código

---

<sup>52</sup> ARCHIVE.ORG. Stream. Libyan Penal Code. [Consulta: 08 de abril de 2019] Disponible en: [https://archive.org/stream/LibyanPenalCodeenglish/LibyanPenalCode\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/LibyanPenalCodeenglish/LibyanPenalCode_djvu.txt)

<sup>53</sup> UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Legislaçao Direito. Penal Guiné Bissau [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en: [https://www.unodc.org/res/cld/document/legislaçao-fundamental-de-direito-penal\\_html/Legislaçao\\_Direito\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/legislaçao-fundamental-de-direito-penal_html/Legislaçao_Direito_Penal.pdf)

Penal<sup>54</sup> en el artículo 288, mediante el cual sanciona de cinco a quince a quien desvíe de su curso de navegación o se apodere de un navío, incrementando de dos a diez años en el caso de que se hallen pasajeros a bordo. Por cuanto hace **Cabo Verde** podría tomarse de su Código Penal<sup>55</sup>, lo previsto en el Título IV intitulado crímenes contra la comunidad internacional, en su artículo 275 respecto a la destrucción de navío o aeronave civil, donde expresa que en tiempo de guerra, quien destruya o dañe de manera grave un buque o aeronave, de un extranjero sea neutral o enemigo, ejecutando el ataque de forma innecesaria, y que ponga en peligro a los tripulantes, se le impondrá una pena de ocho a quince años de prisión. También puede tomarse como referencia en su Título VI que engrosa los delitos contra la seguridad colectiva, en su artículo 301 a quien desvíe de curso un navío, imponiendo una pena de prisión de cinco a doce años si se encontraba con pasajeros, y atenuándose de dos a ocho años si no los hubiere.

Las naciones con influencia francesa, iníciase con el Código Penal<sup>56</sup> de **Argelia**, y en el establece en su artículo 31 que un tribunal militar tendrá competencia sobre todo lo relativo a los buques, lo cual hace un énfasis particular con relación a la relevancia que le conceden; cita en su artículo 61 como responsable de delito de traición y sancionando con pena de muerte a quien dañe un barco con la intención de perjudicar la defensa nacional, sin mencionar un vector en específico. Posteriormente en su artículo 495, relativo al daño sanciona con prisión vitalicia a quien intencionalmente incendie un barco o aeronave, o dispare a éste o a las personas que se hallen a bordo. Cabe hacer mención de su artículo 417 bis 1 donde sanciona con cadena perpetua a quien divulgue deliberadamente información falsa que ponga en peligro a una embarcación o aeronave. En **Túnez** dentro de su Código Penal<sup>57</sup> tipifica de forma muy similar que en Argelia lo relativo

---

<sup>54</sup> WIPO LEX. Information by Country: Angola [Consulta: 14 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=11018>

<sup>55</sup> WIPO LEX. Information by Country: Cabo Verde [Consulta: 20 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/pt/cv/cv001pt.pdf>

<sup>56</sup> EQUAL RIGHTS TRUST. Algeria Penal Code. [Consulta: 30 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.equalrightstrust.org/content/algeria-penal-code-code-p%C3%A9nale>

<sup>57</sup> LEGISLATION.TN. Republic of Tunisia Presidency of the Government. Penal Code. [Consulta: 28 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.legislation.tn/sites/default/files/codes/PenalArabe.pdf>

a las embarcaciones, en referencia a su artículo 60 bis 2 y 307, en correspondencia a la traición y el incendio.

En el Código Penal<sup>58</sup> de **Yibuti** se prevén premisas similares a la de piratería, bajo la denominación de terrorismo, en su artículo 167 cuando con el propósito de perturbar el orden público ataque deliberadamente para apoderarse de una aeronave o embarcación, aunque en su artículo 385 hay una figura similar denominado secuestro de medios de transporte, sancionando con veinte años de prisión a quien se apodere de una embarcación o una nave, le difiere de la efigie anterior en razón del medio y la intencionalidad, el delito en comento se agrava con prisión vitalicia en el artículo 386 cuando se ejecute con tortura o barbarie, así como si se comete homicidio. Por último, en su artículo 387 sanciona con cinco años de prisión a quien proporcione información falsa que atente contra la seguridad de un navío aéreo o marítimo. En **República del Congo** establece en su Código Penal<sup>59</sup>, una efigie legal con características similares a la de la piratería, en su artículo 103 sanciona de quince a veinte años a quien incendie entre otras cosas un barco; también en su artículo 182 tipifica como traición y castiga con pena de muerte al congoleño que, para interferir con la defensa nacional, dañe cualquier embarcación; en **Gabón** dentro de su Código Penal<sup>60</sup> establece en su artículo 62 la misma figura de la misma manera que el país antes mencionado respecto a la traición.

En la nación de **Camerún**, en su Código Penal<sup>61</sup> sanciona en su artículo 105 con prisión de uno a diez años a quien de forma fraudulenta aborde una embarcación, pero esta figura está más asociada con el fenómeno del polizonaje, pues precisamente un polizón, describe la Organización Marítima Internacional<sup>62</sup> y

---

<sup>58</sup> UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Code Penal. Djibouti [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en: [https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code\\_penal\\_html/Le\\_Code\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code_penal_html/Le_Code_Penal.pdf)

<sup>59</sup> IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. République du Congo. [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2004-1547.pdf>

<sup>60</sup> WIPO LEX. Information by Country: Gabon. [Consulta: 14 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/fr/ga/ga026fr.pdf>

<sup>61</sup> VERTIC. National. Cameroon. Code Penal. [Consulta el 09 de abril de 2019] Disponible en: [http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Cameroon/CM\\_Code\\_Penal\\_Cameroun.pdf](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Cameroon/CM_Code_Penal_Cameroun.pdf)

<sup>62</sup> OMI. Organización Marítima Internacional. África. [Consulta: 14 de enero de 2019] Disponible en: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>

el Convenio Sobre Facilitación de Tráfico Marítimo Internacional<sup>63</sup> (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic), es aquella “*persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre a bordo una vez que el buque ha salido del puerto*”; por último en su artículo 316 de la codificación camerunés, se castiga con prisión de dos a diez años a quien destruya una embarcación. Dentro de las figuras penales de **Costa de Marfil** puede asociarse a los actos piráticos lo relativo a la traición dentro del artículo 141 del Código Penal<sup>64</sup> marfileño, cuando se entrega una nave a otra potencia extranjera; de la misma forma en su artículo 423 señala con prisión de uno a cinco años a quien intencionalmente destruya una embarcación; así también en su capitulado de delitos militares refiere en su artículo 450 a cualquier miembro de las fuerzas armadas que deserte para unirse a filas enemigas, como podría ser el caso de incorporarse a una tripulación pirata, se le sancionará con pena de muerte; en su artículo 468 contempla que el militar que intencionalmente destruya o pierda una embarcación, asúmase que la segunda premisa alude a que ésta sea capturada, se le castigará de diez a veinte años en una prisión militar, y si a esto se le acompaña homicidio se le impondrá prisión vitalicia.

En **Senegal** se puede verificar en el Código Penal<sup>65</sup> dentro de su artículo 56 como traidor a cualquier militar o marinero que para afectar la defensa de la nación, destruya o deteriore una embarcación, sin se aluda a motivo o fin específico; y en su artículo 406 contempla el daño a las embarcaciones marinas y aéreas, sancionando con pena de muerte en el caso de que se hallen ocupadas por personas, en caso de que no se encuentre a bordo persona alguna, se le sancionará

---

<sup>63</sup> CIL. Center for International Law. National University of Singapore. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic. [Consulta el 07 de abril de 2019] Disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1965-Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-FAL-1965.pdf>.

<sup>64</sup> IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Côte d'Ivoire. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2392.pdf>

<sup>65</sup> IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Sénégal. [Consulta: 07 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-de-1965-4300.pdf>

con trabajos forzados a perpetuidad. Asimismo, en **Mauritania**<sup>66</sup> el cual fue país berberisco, y **Togo**<sup>67</sup> solo hay referenciación en el artículo 126 de ambos Códigos Penales, respecto al daño en propiedad ajena cuando intencionalmente se destruya algún barco o aeronave, sancionándolo con pena de muerte si se realiza con incendio o explosivos, y con cadena perpetua si se realiza con cualquier otro vector;

Respecto a la nación insular de **Madagascar**, en su Código Penal<sup>68</sup>, en su artículo 76, 434 y 435 sanciona con pena de muerte a quien intencionalmente destruya o dañe una embarcación o aeronave; en el país de **Benín** se alude en su Código Penal<sup>69</sup> en el artículo 167 como acto terrorista a quien se apodere de barcos o aeronaves con una intención de negocio individual o colectivo destinado a alterar la paz pública o crear terror; también en su artículo 385 tipifica una figura denominada secuestro de medios de transporte, engrosando los navíos aéreos y marítimos, y le describe cuando toman control de ellos por medios violentos, sancionándolo con veinte años de prisión; en este apartado en su artículo 387 sanciona con cinco años de prisión a quien proporcione información falsa que ponga en riesgo a los navíos en cita. Respecto a **Marruecos** el cual se independizó de Francia y España, en su Código Penal<sup>70</sup> en su artículo 181 sanciona como traidor a la patria y castiga con pena de muerte a quien, entre otras actividades, dañe intencionalmente un barco; también en su artículo 218-1 relativo al terrorismo, sanciona a quien, mediante intimidación, terror o violencia, degrade una embarcación, entendida su inferencia al deterioro patrimonial; lo que de forma similar puede considerarse en su artículo 580 respecto al daño en propiedad ajena cuando se incendian embarcaciones entre otros objetos. De los tipos penales en comento, ninguna alude a la intencionalidad de buscar un lucro o provecho ni cita la

---

<sup>66</sup> REFWORLD. Mauritania: Penal Code. [Consulta: 04 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.refworld.org/pdfid/491c1ffc2.pdf>

<sup>67</sup> IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Aller. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2000-4943.pdf>

<sup>68</sup> JURISMANDA.COM. Documentation. Droit. Penal Code. [Consulta: 20 de junio de 2019] Disponible en: <http://jurismada.com/documentation/Droit%20penal/Code%20penal.pdf>

<sup>69</sup> UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Code Penal. Bénin [Consulta: 06 de abril de 2019] Disponible en: [https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code\\_penal\\_html/Le\\_Code\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code_penal_html/Le_Code_Penal.pdf)

<sup>70</sup> WIPO LEX. Information by Country: Morocco. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=7323>

premisa de depredación. Es menester incluir en este punto a **Sahara Occidental**, ya que es administrada esta región por el gobierno marroquí, por ser un territorio no autónomo, lo que le hace remitir el uso de su normatividad a su país administrador, aunque las Naciones Unidas reconocen a España como tal.

La nación de **Comoras**, en su Código Penal<sup>71</sup>, en el Título 1 de los delitos contra el bien público, del Capítulo 1 que versa sobre los delitos y faltas contra la seguridad del estado, en la Sección 1 en su artículo 55 sanciona con pena de muerte a quien con la intención de afectar la defensa nacional, dañe un buque o que cause un accidente; con la misma sanción en la sección 3, en su artículo 405 sanciona a quien tenga la intención de incendiar embarcaciones cuando estén destinados o se les utilice como vivienda; considerando con la referida pena de muerte en su artículo 406 a quien realice la afectación mencionada en el artículo anterior. Por último el país de **Mauricio** en su Código Penal<sup>72</sup>, en el Libro III que se denomina crímenes y delitos, del Título I ofensas contra el Estado, en el Capítulo I que se llama ofensas de naturaleza pública, en su artículo 65 versa sobre el incendio o destrucción de propiedad estatal, sanciona a aquella persona que prenda fuego o destruya cualquier navío propiedad del Estado, o que el Estado le dé algún uso; y en su artículo 308 sanciona a quien cometa robo en alguna parte de un navío, así se encuentre naufragado o mientras atraviesa una contingencia; y el artículo 349 prevé a quien dañe embarcaciones de particulares.

## **Conclusiones.**

Europa y África ha estado enfrascados en una batalla por la piratería desde hace siglos; antiguamente la piratería africana se le denominó berberisca por la región donde surge, impulsando el tráfico de esclavos de forma pantagruélica, siendo terminada por la unión de reyes europeos; posteriormente la colonización de África por las potencias europeas influyó en la legislación que les prevalece actualmente; los países que fueron sede de piratas berberiscos no regulan

---

<sup>71</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 20 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/96297/113757/F-978102708/COM-96297.pdf>

<sup>72</sup> ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 19 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/85779/96240/F1364216116/MUS85779.pdf>



textualmente el delito de piratería en la actualidad, como si de una excusa reminiscente se tratase; asimismo, la procedencia de su legislación derivada de su país colonizador es irrelevante, ya que algunos le tipifican y son del mismo país de que se insurreccionaron. También resulta presente en algunos países la pena de trabajos forzados, reflejo residual del fenómeno ponderado de la esclavitud berberisca, pero sin que sea homogénea en toda la legislación penal africana.

Otra característica en común es que los todos los países africanos con acceso a navegación marítima regulan los ataques marítimos, que a diferencia de otros continentes cuentan con países que ni siquiera les refieren; además sus regulaciones si bien no son extensas, tampoco resultan escuetas. Por último, debe agregarse que históricamente el continente africano fue objeto de múltiples acometidas por parte de varios países de Europa para obtener esclavos de raza negra, siendo desplazados de su lugar de origen, y esto se produjo como si de un giro vengativo se tratase, ya que fueron los piratas berberiscos africanos quienes realizaban las mismas arremetidas contra la población europea.

## **Bibliografía**

- ARCHIVE.ORG. Stream. Libyan Penal Code. [Consulta: 08 de abril de 2019] Disponible en: [https://archive.org/stream/LibyanPenalCodeenglish/LibyanPenalCode\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/LibyanPenalCodeenglish/LibyanPenalCode_djvu.txt)
- Brioso, Santos Héctor, Tristes tópicos cervantinos: periferia e identidad en algunos acercamientos posmodernos a Cervantes, Revista anales cervantinos, Consejo Superior de Investigaciones científicas, Madrid, España, Vol. XLIV, 2012, pp. 247-278. ISSN: 0569-9878 y 1988-8325.
- CIL. Center for International Law. National University of Singapore. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic. [Consulta el 07 de abril de 2019] Disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1965-Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-FAL-1965.pdf>.

- CONGRESO. Gobierno Perú. Historico. Convemar. [Consulta: 04 de febrero de 2019] Disponible en: <http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/convemar/convemarVI.pdf>
- De La Puente, Javier Sanchez, Los moros en el Quijote, Revista Foro de Educación, Farenhouse, España, Vol. 5, No. 9, 2007, pp. 37-45, ISSN: 1698-7799.
- De Mesa, Gallego Eduardo, Soldados de “naciones” para la armada del mar oceano: las compañías irlandesa de los tercios embarcados, 1603-1639, Revista: Obradorio de historia moderna, No. 24, 2017, pp. 259-287. ISSN: 113-0481.
- DOCPLAYER. 38807226, [Consulta: 28 de enero de 2019] Disponible en: <http://docplayer.es/38807226-Lepanto-una-gran-victoria-naval-que-no-acabo-con-los-corsarios-berberiscos.html>
- Dougnac, Rodríguez Fernando. El Juicio de Presas en el Derecho Patrio. Revista Chilena de Historia del Derecho: Chile, Universidad de Chile, 1983. [http://drevistas.ucv.cl/detalles\\_numero.php?tituloID=94&numeroID=906](http://drevistas.ucv.cl/detalles_numero.php?tituloID=94&numeroID=906) No 9 .166 p. ISSN: 07165447
- EQUAL RIGHTS TRUST. Algeria Penal Code. [Consulta: 30 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.equalrightstrust.org/content/algeria-penal-code-code-p%C3%A9nale>
- EQUIPO NIZKOR. Legislação. [Consulta: 19 de agosto de 2020] Disponible en: <http://www.derechos.org/intlaw/doc/stp1.html>
- Estrada, Rafael, *Diccionario Pirata*, España, Publicación independiente, 2011.
- FRAME. Catálogo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. [Consulta: 14 de octubre de 2017] Disponible en: <http://fama2.us.es/fde/codigoPenal1848.pdf>
- García-Consuegra, Flores José María, Bastetania, Revista de estudios de arqueología Batetana, Universidad de Granada, España, No. 5, 2017. pp. 61-87. ISSN: 2255-3614.

- GCM LEGAL. Law. Law of South Africa. [Consulta: 04 de abril de 2019]  
Disponible en: [https://gcm-legal.com/wiki/law\\_of\\_south\\_africa/](https://gcm-legal.com/wiki/law_of_south_africa/)
- Gil, Egea María Elvira, Piratas o estadistas: la política exterior del reino vándalo durante el reinado de Genserico, Revista Polis revista de ideas y formas políticas de la antigüedad clásica, Universidad de Alcalá, España. No. 9, 1997, pp. 107-129. ISSN: 1130-0728.
- Hanni, Adrian, Discurso terrorista y la militarización del contraterrorismo estadounidense: los años Reagan, Revista Relaciones internacionales, Grupo de estudios de relaciones internacionales, Universidad Autónoma de Madrid, España, No. 32, junio-septiembre 2016, pp. 97-117. ISSN: 1699-3950.
- Hard, Robin, El gran libro de la mitología griega, España, La esfera de los libros, 2008, p. 242. ISBN: 978-84-9734-699-3.
- ICLA. Institute for International and Comparative Law in Africa. University Van Pretoria. Liberia. [Consulta: 29 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.icla.up.ac.za/images/un/use-of-force/africa/Liberia/Penal%20Code%20Liberia%201978.pdf>
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 08 de marzo de 2019]  
Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/88530/101255/F575989920/GHA88530.pdf>
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 08 de marzo de 2019]  
Disponible en: [https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=75289](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=75289)
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 19 de agosto de 2020]  
Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/85779/96240/F1364216116/MUS85779.pdf>
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 20 de agosto de 2020]  
Disponible en:

<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/96297/113757/F-978102708/COM-96297.pdf>

- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91750/106559/F1673434511/SYC91750.pdf>
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/75718/78931/F440057801/SDN75718.pdf>
- IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Nigeria. [Consulta: 06 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-1990-anglais-3571.pdf>
- IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. République du Congo. [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2004-1547.pdf>
- IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Côte d'Ivoire. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2392.pdf>
- IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Sénégal. [Consulta: 07 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-de-1965-4300.pdf>
- IRACM. Institut International de Recherche Anti Contrefaçon de Medicaments. Aller. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.iracm.com/wp-content/uploads/2013/01/code-p%C3%A9nal-2000-4943.pdf>

- JURISMANDA.COM. Documentation. Droit. Penal Code. [Consulta: 20 de junio de 2019] Disponible en: <http://jurismada.com/documentation/Droit%20penal/Code%20penal.pdf>
- KENYA LAW. Lex. [Consulta: 07 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.kenyalaw.org/lex/actview.xql?actid=CAP.%2063>
- Lana, Otero, “*La piratería el corso en Flandes el Cantábrico*”, XXIX Jornadas de historia marítima piratería corso en la edad moderna cuadernos monográficos del instituto de historia cultura y naval, n.º 46 Madrid, España, 2004, pp. 38. ISSN: 0212-467-X.
- Lee, Andrew, Hybrid tribunals to combat regional maritime piracy: guiding the rule of law through the rocks and shoals, Oceans Beyond Piracy Estados Unidos, Julio-octubre 2010. [Consulta: 16 de enero de 2019] Disponible en: [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hybrid\\_tribunals-andrew\\_lee\\_.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hybrid_tribunals-andrew_lee_.pdf)
- LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 21 de agosto de 2020] Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf)
- LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 04 de febrero de 2018] Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/13-14/26/contents>
- LEGISLATION.GOV.UK. The National Archives. Browse Legislation [Consulta: 03 de febrero de 2018] Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf)
- LEGISLATION.TN. Republic of Tunisia Presidency of the Government. Penal Code. [Consulta: 28 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.legislation.tn/sites/default/files/codes/PenalArabe.pdf>
- Maestre de San Juan, Pelegrín Federico, Las cofradías de Cartagena fundadas en sedes regidas por el clero regular durante la edad moderna, Murgetana, No. 133, año 66, 2015, pp. 35-51. ISSN: 0213-0939.

- Maldonado, María Paula, “Rec”, Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes, Colombia, Número 3, noviembre 2009, pp 13.
- Martínez, Crespo José, Después de Lepanto: corsarios turcos y berberiscos en las costas de Galicia en el siglo XVII, Cuardenos de estudios gallegos, Universidad de Santiago de Compostela, España, No. 130, año 64, enero-diciembre 2017, pp. 229-312. ISSN: 0210-847X.
- Miguenz, Narvaiz Silvia, Breve historia de los piratas, España, Ediciones Nowtilus, 2010 p. 48. ISBN: 9788497637084.
- Morote, Alvaro y Medina Rocío, La huerta de Alicante y sus torres de defensa: propuesta de una ruta turística, Revista Cuadernos de turismo, Universidad de Murcia, España, No. 35, 2015, pp. 287-309. ISSN: 1139-7861 y 1989-4635.
- Ojeda, Nieto José, El negocio de los esclavos y cautivos en Orihuela (siglos XVI y XVII), Revista Milars, Departamento de Historia, geografía y arte, Universidad de Jaume I España, año 36, 2013, pp. 69-93. ISSN: 1132-9823.
- OMI. Organización Marítima Internacional. África. [Consulta: 14 de enero de 2019] Disponible en: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>
- OMI. Organización Marítima Internacional. África. [Consulta: 15 de enero de 2019] Disponible en: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20Ecowas%20site.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20Ecowas%20site.pdf)
- Pizarro, Alcalde Felipe, San Simón de Rojas y la expulsión de los moriscos, Revista Tiempos Modernos, Febrero 2009, número 19, pp. 16. ISSN: 1669-7778
- REFWORLD. Eritrea: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.refworld.org/docid/55a51ccc4.html>
- REFWORLD. Guinea: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019] Disponible en: <http://www.refworld.org/pdfid/44a3eb9a4.pdf>

- REFWORLD. Mauritania: Penal Code. [Consulta: 04 de abril de 2019]  
Disponible en: <http://www.refworld.org/pdfid/491c1ffc2.pdf>
- REFWORLD. Somalia: Penal Code. [Consulta: 03 de abril de 2019]  
Disponible en: <https://www.refworld.org/docid/4bc5906e2.html>
- Riaño, Lozano Fernnado, Piratería y corso en la edad mordena, XXIX Jornadas de historia marítima, Instituto de historia y cultura naval, No. 46, España, 2004, pp. 12. ISSN: 0212-467-X
- ROWMAN & LITTLEFIELD. The Criminal Law of Sierra Leone. [Consulta: 02 de abril de 2019] Disponible en: <https://rowman.com/isbn/9780761812982/the-criminal-law-of-sierra-leone>
- SHERLOC. Sharing Electronic Resources and Laws on Crime. United Nations Office on Drugs and Crime. Document. Egypt. [Consulta: 09 de abril de 2019] Disponible en: [https://sherloc.unodc.org/cld/document/egy/1937/criminal\\_code\\_of\\_egypt\\_english.html?](https://sherloc.unodc.org/cld/document/egy/1937/criminal_code_of_egypt_english.html?)
- THE SIERRA LEONE WEB. Laws. [Consulta: 02 de abril de 2019] Disponible: <http://www.sierra-leone.org/Laws/1965-32.pdf>
- UNIDET. NATIONS. Organization. Departamentos. [Consulta: 08 de abril de 2019] Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA\\_penal\\_code.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA_penal_code.pdf)
- UNITED NATIONS. Acuerdos, [Consulta: 16 de marzo 2017] Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es).
- UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Legislacao Direito. Penal Guiné Bissau [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en: [https://www.unodc.org/res/cld/document/legislacao-fundamental-de-direito-penal\\_html/Legislacao\\_Direito\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/legislacao-fundamental-de-direito-penal_html/Legislacao_Direito_Penal.pdf)
- UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Code Penal. Djibouti [Consulta: 05 de abril de 2019] Disponible en:

[https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code\\_penal\\_html/Le\\_Code\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code_penal_html/Le_Code_Penal.pdf)

- UNODC. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Code Penal. Bénin [Consulta: 06 de abril de 2019] Disponible en: [https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code\\_penal\\_html/Le\\_Code\\_Penal.pdf](https://www.unodc.org/res/cld/document/dji/code_penal_html/Le_Code_Penal.pdf)
- VERTIC. National. Cameroon. Code Penal. [Consulta el 09 de abril de 2019] Disponible en: [http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Cameroon/CM\\_Code\\_Penal\\_Cameroun.pdf](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Cameroon/CM_Code_Penal_Cameroun.pdf)
- WIPO LEX. Information by Country: Angola [Consulta: 14 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=11018>
- WIPO LEX. Information by Country: Cabo Verde [Consulta: 20 de agosto de 2020] Disponible en: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/pt/cv/cv001pt.pdf>
- WIPO LEX. Information by Country: Gabon. [Consulta: 14 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/fr/ga/ga026fr.pdf>
- WIPO LEX. Information by Country: Morocco. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=7323>
- WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Ghana. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/gh/gh011en.pdf>
- WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Guinea Ecuatorial. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/gq/gq003es.pdf>
- WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. Somalia. [Consulta: 10 de abril de 2019] Disponible en: <https://wipolex.wipo.int/en/text/324309>
- WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. South Africa: Guinea Ecuatorial. [Consulta: 10 de marzo de 2019] Disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=13452>



- WIPO. Home. Knowledge. Wipo Lex. South Africa: Namibia. [Consulta: 22 de marzo de 2019] Disponible en: <https://wipolex.wipo.int/en/legislation/details/9413>