

REVISTA INTERNACIONAL DE DERECHO ROMANO

**“PIRATERÍA” COMO CONCEPTO JURÍDICO
INDETERMINADO**

‘PIRACY’ AS A VAGUE LEGAL CONCEPT

Edorta Córcoles
Profesor Doctor de Derecho Romano
Universidad del País Vasco
edorta.corcoles@ehu.eus

Sumario: 1.- Introducción. 2.- El antecedente griego: La piratería como fenómeno neutro. 3.- Roma: La piratería como enemiga del estado. 4.- Desarrollo ulterior: La piratería en un Océano global. 5.- Situación actual.

1.- Introducción

Cabe afirmar que la falta de un término que define los actos de depredación naval es una de las cuestiones jurídicas que sigue sin resolverse desde la noche de los tiempos, ello debido a diversos factores que trataré de sintetizar en la presente aportación.

Lógicamente, estas notas sobre el fenómeno se van a circunscribir al ámbito europeo porque, siendo el tema vasto ya de por sí, el extender el objeto de estudio a ámbitos como el derecho histórico chino o hindú, países que como el resto también han experimentado lo que entendemos por piratería, quedaría más allá de los límites del presente artículo, al margen de la, al menos desde mis limitaciones, insalvable cuestión de reunir y estudiar unas fuentes que me son totalmente ajenas.

Por tanto, en un primer lugar trataré de realizar un resumen de la evolución del concepto de piratería en el ámbito europeo, para después analizar brevemente la situación actual en relación con esta cuestión. Es decir, no se va a tratar de hacer un resumen de la historia de la piratería, sino que me voy a limitar

a resaltar aquellas aportaciones hechas por juristas de diversas épocas en relación con el concepto en sí.

2.- El antecedente griego: La piratería como fenómeno neutro

En este sentido, cabe afirmar que la primera mención a la piratería en fuentes europeas la encontramos en HOMERO. La Odisea hace mención de la piratería¹, así como el Himno VII, a Díóniso, donde se relata el secuestro del dios por unos “piratas”.

Ahora bien, como cualquiera que se aproxime a la cuestión puede notar, el gran problema en relación con la misma tiene que ver con el uso del lenguaje, pues parece claro que la denominación que se pueda dar a un acto de depredación naval (por emplear una expresión neutra) puede variar en virtud de la necesidad o conveniencia de transmitir una idea positiva o negativa de dicho acto.

El término empleado por HOMERO es ληιστωρ, derivado de λεια, es decir, que etimológicamente es un término relacionado

¹ HOMERO, *Odisea* 16,426: «(...) ¿Acaso ignoras que tu padre vino acá huido, por temor al pueblo? Hallábase éste muy irritado contra él porque había ido, siguiendo a unos piratas tafios, a causar daño a los tesprotos, nuestros aliados; y querían matarlo, y arrancarle el corazón, y devorar sus muchos y agradables bienes; (...)».

Traducción de Segalá y Estalella, L., 1910 en <https://es.wikisource.org/wiki/Odisea>.

con la palabra para designar el botín². Por tanto, cuando los traductores de Homero traducen “pirata”, en realidad están realizando una interpretación, pues el término griego no tiene por qué asociarse necesariamente a la depredación naval, que es como comúnmente entendemos la piratería, sino más bien al robo con carácter general. Los autores posteriores emplearon derivados del mismo término, de modo que se puede afirmar que los antiguos griegos no tenían un término específico para designar la piratería, sino que hacían uso del genérico para designar a cualquiera que robara, incluso cuando esta acción se cometía desde una embarcación³.

No será hasta POLIBIO que se comience a generalizar el uso de derivados del término *πειρατής*, del que se derivará el posterior término latino *pirata*, para identificar a saqueadores embarcados, aunque sin las connotaciones peyorativas que el término *pirata* pueda tener hoy en día⁴. De hecho, y de aquí deriva el problema, puede ser empleado por los autores clásicos tanto para referirse a lo que entendemos por piratas, pero también a combatientes pertenecientes a comunidades

² PIANEZZOLA, E., *Le parole dei pirati, schede lessicali* en *La pirateria nell'Adriatico antico*, col. Hesperia 19, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2004, p. 11.

³ Como SÓFOCLES, EURÍPIDES o TUCÍDIDES: ver PIANEZZOLA, E., Ob. cit., pp. 11 y ss.

⁴ PIANEZZOLA, E., Ob. cit., p. 11.

organizadas, pudiendo considerar estas actividades depredatorias como legítimas⁵.

De aquí llegamos a una conclusión inicial, como es que la piratería como fenómeno, no estaba definida en el mundo griego. Además, calificar una actividad como depredación naval ilícita dependía más que de cuestiones fácticas, de la propia visión que se tuviera de dicha actividad específica en un momento concreto, visión que dependía del carácter que quien usara el término quisiera imprimir a la acción, positivo o negativo, según conveniencia⁶.

⁵ RUBIN, A. P., *The law of piracy*, Newport, Naval War College Press, 1ª ed., 1988, p. 5. En este sentido TUCÍDIDES, *Historia de la Guerra del Peloponeso*, 1,5, traducción de MACÍA APARICIO, L. M., AKAL, Madrid, 1989, p. 51: «cuando se empezaron a ampliar las relaciones comerciales por mar, los helenos, los bárbaros del continente, los que vivían junto a la costa y todos los que ocupaban islas se dedicaron a la piratería al mando de hombres valientes en beneficio propio y por conseguir alimentos para los más débiles. Así que caían sobre las ciudades sin murallas y sobre las poblaciones dispersas en aldeas y las saqueaban y obtenían de estas acciones la mayor parte de sus medios de vida; además, esta ocupación no era vergonzosa, sino que, más bien, conllevaba cierta gloria». Lo que entendemos por piratería, fue la principal fuente de ingresos de Atenas durante la última etapa de esta guerra: DE SOUZA, P., *Piracy in the Graeco-Roman world*, Nueva York, Cambridge University Press, 2009, p. 33.

⁶ Para ejemplos de uso de términos, DE SOUZA, P., *Ob cit.*, pp. 2-15.

Dando un salto en el tiempo, observamos que en Roma la conceptualización de lo que solemos identificar con la piratería presenta los mismos problemas, es decir, no existe una definición unívoca.

3.- Roma: La piratería como enemiga del estado

Uno de los primeros testimonios de los efectos que la piratería tuvo en el Derecho Romano lo encontramos en el nombramiento de los dos primeros *duoviri navales* de los que se tiene constancia, en el 311 a.C., en el marco de las guerras samnitas⁷. La flota fue empleada para efectuar razias en territorio samnita, en acciones que, desde un punto de vista material, serían indistinguibles de lo que se entiende por piratería. No obstante, como sucedía en el antecedente griego, puede comprobarse que la aplicación del derecho de guerra (es decir, la no consideración de los piratas como meros bandidos, *latrones* o *praedones*⁸) en supuestos análogos dependía

⁷ LIVIO, *Ad urbe condita* IX,30,4. Concretamente serían los *duumviri navales classis ornandae reficiendaeque causa*, por lo que, dado que según la expresión usada por Livio fueron nombrados para armar y reparar la flota, puede sobreentenderse que los romanos ya disponían de cierta fuerza naval.

⁸ A menudo a este término se le aplicaba el adjetivo *maritimus*, al objeto de que no hubiera dudas respecto de su sentido: TARWACKA, A., *Romans and pirates, legal perspective*, Varsovia, Universidad Cardenal Stefan Wyszynski, 2009, p. 19. FORCELLINI, E., *Lexikon Totius Latinitatis*, Padua, Forni, (ed.

igualmente de la conveniencia, ello como consecuencia de la ambigua conceptualización de lo que se pudiera entender como piratería.

Al margen de los eventos asociados a las guerras samnitas, la primera vez que Roma tuvo que afrontar un problema serio de piratería tuvo relación con el desarrollo de esta actividad por parte de los ilirios, hasta el punto de ser la causa de dos guerras (229-228/220-219 a.C.), cuyo fin no implicó el cese de la actividad pirática en el Adriático. No obstante, este constituye el primer ejemplo en el que Roma adopta un compromiso directo para acabar con la piratería⁹. Asimismo, durante esta misma época tuvo lugar la Segunda Guerra Púnica, a resultas de la cual, desaparecido el poderío marítimo cartaginés, la piratería experimentó un auge en el Mediterráneo occidental¹⁰.

Durante esta primera etapa, la piratería fue considerada en Roma de un modo parecido al que lo fue en Grecia, es decir, una actividad que podría calificarse de paramilitar, cuyo reproche dependería de los intereses del momento. No será hasta mediados del siglo II a.C. cuando, de forma paulatina, la

Perin, J., Corradini, F.), *Typis Seminarii*, 1940, define *praedo* como “*praedator, latro, qui terra marive grassatur*”, por lo que el término podría usarse de manera indistinta para referirse a quien comete acciones de depredación tanto en tierra como en la mar.

⁹ DE SOUZA, P., *Ob cit.*, pp. 76-80.

piratería empiece a ser considerada como digna de reproche con carácter general. De hecho, como se ha señalado, será precisamente en esta época y de manos de POLIBIO, cuando se generalice el uso del término *πειρατής*, del que se deriva el latino *pirata*¹¹, que irá adquiriendo connotaciones peyorativas¹².

El motivo de ello es un cambio de la visión que la propia Roma tenía de sí misma, pues este periodo se corresponde con el inicio de una fase expansiva que culminará a finales del siglo I a.C. con la instauración del principado por parte de Augusto y el ejercicio del control sobre la totalidad del Mediterráneo. En otras palabras, a partir del siglo II a.C., *pirata* será considerada toda persona que desde el mar se oponga a dicho proceso expansivo¹³.

¹⁰ MONACO, L., *Persecutio Piratarum*, Nápoles, Jovene, 1996, p. 71.

¹¹ WALDE, A.-HOFFMAN, J.B., *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*, Heidelberg, Carl Winter, 1982, voz *pirata*, p. 309. El habitual uso de los términos *praedo* o *latro* como sinónimos de *pirata* se irá desplazando hacia este último, aunque sin llegar a una definición canónica, por lo que los términos se podrán usar de forma indistinta en función de la conveniencia del momento. Ver *infra*.

¹² ÁLVAREZ-OSSORIO, A., *Los piratas contra Roma*, Écija, ed. Gráficas Sol, 2008, pp.18-20.

¹³ DE SOUZA, P., *War, piracy and politics in the Mediterranean 500-30 BC*, en *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo antiguo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 42. Un buen ejemplo es el caso de Mitrídates del Ponto, a quien los historiadores romanos señalaron como responsable del auge de la piratería cilicia y, por tanto, se le identificó con

No obstante, este cambio de la visión que del fenómeno se tenía en la época se produjo de forma paulatina, siendo conocidos varios episodios en los que parte de la clase dirigente romana llegó a una estrecha, aunque parece ser que indirecta, colaboración con piratas¹⁴, lo que supuso un importante auge de este tipo de actividad¹⁵.

un pirata, a pesar de que hoy existan dudas acerca de la intensidad de esta relación, DE SOUZA, P., Ob cit., p. 117/131-132.

¹⁴ Hay que tener en consideración que la piratería tenía un importante lugar en la economía del Mediterráneo antiguo, GABRIELSEN, V., *Piracy and the slave trade* en *A companion to the hellenistic world*, Padstow, Blackwell, 2003, pp. 390 y ss.

¹⁵ORMEROD, H. A., *Piratería en la antigüedad*, traducción de LEÓN, V., Madrid, Renacimiento, 2012, p. 159. Es de destacar el episodio en el que, con el fin de debilitar a Rodas, una vez hubo proyectado su poder sobre las islas Cícladas, Roma declaró el puerto de Delos libre de impuestos, a resultas de lo cual se convirtió en el principal mercado de esclavos del Mediterráneo. Tras el proceso de concentración latifundista producido tras la segunda guerra púnica, era tal la necesidad de mano de obra esclava, que los piratas, principales proveedores de este tipo de mercancía, incrementaron las capturas de personas con el fin de nutrir el mercado. Un objetivo favorito eran los tripulantes de los buques que trasladaban el grano a Roma desde Egipto, lo que llegó incluso a implicar una interrupción del suministro del grano egipcio, del que en esa época tanto dependía Roma. Para más detalles, MONACO, L., Ob cit., pp. 82 y ss.

A esta connivencia habría que añadir la incorporación de Grecia y la destrucción definitiva de Cartago, sin que sus respectivas armadas fueran reconstituidas, lo que implicó que las dos principales fuentes desde las que se proyectaba cierto control de la piratería sobre el mediterráneo desaparecieran, lo que a su vez supuso un repunte de la misma, que al parecer alcanzó proporciones inéditas hasta la época¹⁶.

Esta fue la causa que hizo que las autoridades romanas decidieran intervenir de una manera hasta entonces desconocida. De esta época recibimos los dos principales testimonios legislativos en relación con la piratería, como son la llamada *Lex de piratis persecuendis* o *Lex de provinciis praetoriis*¹⁷ y la *Lex Gabinia*¹⁸. Se trataría de las dos primeras leyes en tratar el

¹⁶GOSSE, P., *Historia de la piratería*, Nueva York, 1934, traducida por Novás Calvo, L., Sevilla, Renacimiento, 2008, p. 361.

¹⁷Cuyo objetivo será recabar el apoyo de los aliados de Roma en la lucha contra la piratería. Se conoce por dos testimonios epigráficos hallados en Cnido y Delfos. Se trata de la traducción al griego del original latino, traducción en la que se hace uso del término *πειρατής*. De difícil datación, probablemente promulgada entre los años 74 y 101 a.C. MONACO, L., *Ob cit.*, pp. 167-171.

¹⁸*Lex Gabinia de uno imperatore contra praedones constituendo*, del 67 a.C., por la que se otorgó a Pompeyo un *imperium* extraordinario sobre toda el área mediterránea para, en un plazo de tres años, acabar con la piratería. Fue promulgada a iniciativa de un tribuno de la plebe, en contra de la voluntad del senado, en lo que constituye un hito fundamental en la decadencia del sistema republicano. Aunque no se haya conservado el

fenómeno desde una perspectiva general, constituyendo la base sobre la que muchos juristas construirán su doctrina en siglos posteriores¹⁹.

Parece ser que es a partir de esta época cuando el término latino *pirata* se reviste de connotaciones negativas, a la par que se generaliza su uso, aunque es de destacar que las fuentes jurídicas no ofrecen información acerca de una definición de lo que se entendía como tal. Habrá que acudir a las fuentes literarias para obtener una idea aproximada del concepto. Así SÉNECA los define como hombres brutales y sanguinarios cuya única motivación es arrebatarse las propiedades ajenas, tanto en tierra como en la mar, por el uso de las armas²⁰. Entre otras cosas, esta definición implica vincular la actividad pirática al robo cometido también en tierra desde embarcaciones²¹. Como se verá, esta conexión conceptual entre piratería y robo a mano armada llegará hasta nuestros días.

El hecho de identificar la actividad pirática como un problema que concierne a todos los habitantes del Mediterráneo servirá

texto en su integridad, por su título se puede comprobar que se hace uso del término *praedones*. MONACO, L., Ob cit., pp. 199 y ss.

¹⁹ TARWACKA, A., *Piracy in Roman Law and the beginnings of International Criminal Law*, pp. 57-58.

²⁰ SÉNECA, *Controversiae*, 1,2,8: «*Non est credibile temperasse a libidine piratas omni crudelitate efferatos, quibus omne fas nefasque lusus est, simul terras et maria latrocinantes, quibus in aliena ímpetus per arma est (...)*».

²¹ TARWACKA, A., Ob cit., pp. 62 y ss. para más ejemplos.

tanto para atribuir al término *pirata* connotaciones exclusivamente negativas, como para identificar esta actividad con actos de oposición al estado que no tienen por qué estar motivados por la voluntad de robar²². De hecho, estas disposiciones normativas son el punto a partir del cual surge la noción de piratas como enemigos comunes de la humanidad, que encontramos en CICERÓN²³ y que inspirará a muchos juristas en los siglos posteriores. Por tanto, será a partir de esta época cuando se entienda que la piratería es un problema que afecta a todas las comunidades, más allá de los intereses particulares de cada sociedad, lo que implica la necesidad de un

²² Como es el caso de las acciones navales llevadas a cabo por Mitrídates, Sertorio o Sexto Pompeyo.

²³ CICERÓN, *De officiis* III, 107: «*Nam pirata non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium; cum hoc nec fides debet nec ius iurandum esse commune*». WALDE, A.-HOFFMAN, J.B., Ob cit. Es la expresión empleada por Edward Coke en su *Institutes of the Laws of England*, considerado la base de lo que será conocido como *common law*. Ver COKE, E., *Institutes of the Laws of England* 3, 1644, p. 113 en <http://lawlibrary.wm.edu/wytheopedia/library/CokeThirdPartOfTheInstitutesOfTheLawsOfEngland1644.pdf>, a 14 de mayo de 2019. De ahí la legitimidad por parte de cualquier nación para la persecución de piratas, extendida en la práctica hasta nuestros días, que tendrá por tanto su base en el derecho consuetudinario internacional, Rodríguez-Villasante y Prieto, J. L., *Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería. Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional* en *Revista Española de Derecho Militar*, nº 93 (enero-julio), 2009, p. 190.

tipo de colaboración que hoy día definiríamos como internacional²⁴.

En todo caso, y siguiendo la noción ciceroniana, fruto del cambio de mentalidad en relación con la cuestión que se produce en esta época²⁵, al ser considerados enemigos del género humano, los piratas quedaban fuera del marco jurídico, lo que implicaba que no cabría ni declarar un estado de guerra contra ellos²⁶, ni la necesidad de respetar los pactos que eventualmente se hubieran podido concluir²⁷, de modo que el

²⁴ TARWACKA, A., Ob cit., pp. 57-58. Para la autora estas normas antipiratería romanas constituirían un primer paso hacia un derecho penal internacional.

²⁵ DE SOUZA, P., Ob cit., p. 150.

²⁶ Lo cual no impidió que, con fines propagandísticos, la lucha contra la piratería pudiera verse como una guerra, como cuando Pompeyo celebró su triunfo por sus victorias, incluida la derrota de los piratas cilicios, fruto de la campaña desarrollada sobre el mandato de la *Lex Gabinia*, MONACO, L., Ob cit., pp. 237 y ss. Eso sí, en este mismo caso Cicerón usará “*praedones*” para referirse a los cilicios derrotados por Pompeyo en la posteriormente denominada por Tácito *bellum piraticum*. Es evidente que Cicerón no consideraba que ese enfrentamiento fuera una guerra, por lo que identificó a estos combatientes con meros delincuentes. PIANEZZOLA, E., Ob. cit., pp. 11 y ss. Véase también, en el mismo sentido, RUBIN, A. P., Ob. cit., p. 4

²⁷ Esta visión la encontramos en ULPIANO cuando afirma en D. 49, 15, 24 que: «*Hostes sunt, quibus bellum publice populus romanus decrevit vel ipse populo romano: ceteri latrunculi vel praedones appellantur. Et ideo qui a*

calificar a un grupo de personas como piratas tenía serias implicaciones, pues era legítimo cometer todo tipo de abusos, al declararles fuera de todo orden establecido²⁸. De algún modo, dado que CICERÓN los califica de *communis hostis omnium*, estaría dando a entender que no forman parte del género humano, deshumanizando de este modo a quien fuera calificado como pirata.

Tras la instauración del principado y la constitución de la primera flota imperial²⁹, la piratería mediterránea se redujo a una serie de episodios aislados³⁰ que no tendrán la incidencia que hechos similares pudieron haber tenido en épocas anteriores.

latronibus captus est, servus latronum non est, nec postliminium illi necessarium est: ab hostibus autem captus, ut puta a germanis et parthis, et servus est hostium et postliminio statum pristinum recuperat».

²⁸ TARWACKA, A., Ob cit., p. 73.

²⁹ ORMEROD, H. A., Ob cit., p. 197. A lo que habría que añadir una administración más desarrollada y, en especial, la paulatina decadencia del sistema esclavista, que implicaba la pérdida de lo que constituía, como se ha señalado, la principal fuente para la obtención del botín, FERNÁNDEZ, B., *La piratería en la Roma republicana: La lex Gabinia de piratis persequendis*, RidRom (14) Abril 2015, p. 455.

³⁰ Algunos de los cuales se sitúan inmediatamente después de que Pompeyo neutralizara la amenaza pirática cilicia. Los pocos testimonios que nos han llegado se refieren a acciones aisladas cometidas por piratas amparados en la angostura de la costa mediterránea, sin que en ningún caso llegaran a suponer una amenaza, FERNÁNDEZ, B., Ob. cit., pp. 454-455.

A partir del siglo IV d.C. Cilicia (Isauria) conocerá un resurgir de las actividades de depredación que durante tanto tiempo constituyeron la base de su economía.³¹ No obstante, siguió siendo un problema latente, al que las fuentes dedicarán menos atención que en épocas pasadas, por no ser ya de interés, sin que consecuentemente tampoco se conozcan testimonios jurídicos³².

³¹ ÁLVAREZ-OSSORIO, A., Ob cit., pp. 79-80. La existencia de un repunte de la actividad pirática se ha de asociar con la propia crisis del Imperio. En el ámbito naval, dicha crisis supuso la transformación de las grandes flotas en flotillas cuya función consistió en el ejercicio del control marítimo en zonas puntuales del Mediterráneo occidental. Existe algunos testimonios de carácter literario que manifiestan la existencia de un riesgo pirático a finales del siglo IV y el siglo V, especialmente a partir de la década de 430. De hecho, el único archipirata cuyo nombre se conoce en todo el periodo imperial (Contradis), actuó en este periodo, Álvarez, D., *Crimen y castigo en la mar: el archipirata Contradis y la inquietud marítima del Mediterráneo occidental a comienzos del siglo V en Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo antiguo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, pp. 233 y ss. Por otro lado, si bien el reino vándalo llevó a cabo acciones navales contra Roma, lo hizo como parte de un bloqueo naval, que solamente desde un punto de vista romano puede ser considerado como piratería. Para un análisis exhaustivo, ÁLVAREZ, D., *El reino pirata de los vándalos*, Sevilla, E.U.S., 2016, quien, a pesar del título de su trabajo, entiende que la campaña naval vándala contra Roma «no se ha de interpretar de ninguna manera como un mero ataque en busca de botín», p. 113. Asimismo, DE SOUZA, P., Ob cit., pp. 225 y ss.

³² DE SOUZA, P., Ob cit., pp. 179 y ss.

Tras la caída del reino vándalo, se conoce algún testimonio de piratería, pero en ningún caso dejará la huella que dejaron los piratas del siglo V³³. No será hasta la conquista árabe del norte de África y el establecimiento de bases desde las que los bereberes desarrollen actividades de depredación naval, que el Mediterráneo vuelva a conocer una verdadera amenaza pirática³⁴.

Durante la Edad Media, dado que las rutas marítimas no tuvieron la importancia que tuvieron antaño, se producirá una reducción del fenómeno, concentrado básicamente en el curso ejercido por los navegantes al servicio de los distintos monarcas.

Un fenómeno particular lo constituyen las correrías de los conocidos como vikingos, cuya primera incursión contra la costa inglesa se produjo en 789. No obstante, hay que tener en consideración que estos marinos escandinavos no eran meros saqueadores, pues al esfuerzo por la obtención del botín había

³³ Álvarez, D., *Crimen y castigo en la mar: el archipirata Contradis y la inquietud marítima del Mediterráneo occidental a comienzos del siglo V* en *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo antiguo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 256.

³⁴ En el marco de la lucha religiosa entre potencias musulmanas y cristianas, en la que la figura del corsario, es decir, del pirata al servicio de una nación, cobrará especial importancia. SOLA, E., *Un Mediterráneo de piratas*, Madrid, Tecnos, 1988, pp. 17 y ss.

que añadir un auténtico afán colonizador, como lo demuestran los vestigios que dejaron tras de sí³⁵.

La liga hanseática, fundada en 1241, tuvo como primera función la protección de los buques de los asaltos de piratas en el báltico, lo que indicaría un incremento del comercio marítimo al que, como suele ser habitual, le correspondió un aumento de la actividad pirática³⁶.

Con la guerra de los cien años (1337-1453) el corso ejercido por los diversos reinos se incrementará, llevando a la constitución de flotas permanentes como un medio de obtener financiación para sufragar los gastos bélicos³⁷.

Será a partir del siglo XV, con la conquista de las Américas por parte de las potencias europeas, la anexión de numerosas colonias por todo el globo, así como el desarrollo de la ingeniería naval y la consecuente apertura de nuevas rutas

³⁵ GOSSE, Ob. cit., pp. 115-117.

³⁶ GOSSE, Ob. cit., pp. 117 y ss.

³⁷ LE GOFF, R., *La protection des navires soumis au risque de piraterie. Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013)*. Tesis doctoral en <https://www.theses.fr/199790795>, pp 35. La diferencia fundamental entre un corsario y un pirata, naturalmente dejando al margen las matizaciones que cada ordenamiento jurídico particular pudiera eventualmente establecer, estriba en el hecho de que el corsario, a diferencia del pirata, tiene el carácter de beligerante, DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., *El corso Marítimo*, Madrid, Instituto Francisco de Vitoria, 1950, pp. 25 y ss.

comerciales, cuando la piratería alcance su apogeo desde una perspectiva histórica³⁸.

4.- Desarrollo ulterior: La piratería en un Océano global

Tras el inicio del proceso expansivo europeo por el Océano, como es sabido, se firmó el Tratado de Tordesillas (1494) y, posteriormente, el de Zaragoza (1529), por los que España y Portugal dividieron el mundo en dos esferas de influencia. En virtud de lo establecido por este último tratado, buques castellanos capturados en aguas portuguesas serían considerados “co[r]sarios”, mientras que si la captura se producía en aguas o puertos castellanos, una vez constatado el traspaso de los límites, deberían de ser juzgados no como “co[r]sarios”, sino como “malhechores”³⁹. Al margen de otras

³⁸ TOURET, C., *La piraterie au vingtième siècle*, París, LGDJ, 1992, p. 4.

³⁹ «Ítem, es concordado y asentado que en todas las islas, tierras y mares que fueren de la dicha línea para dentro [hacia el Oeste], no puedan las naos, navíos y gentes del dicho Señor Emperador y Rey de Castilla, ni sus súbditos, vasallos y naturales, ni otras algunas personas, [su]puesto que sus súbditos, vasallos ni naturales, no sean por su mandado, consentimiento, favor o ayuda, o sin su mandado favor ni ayuda, entrar, navegar, tratar, comerciar ni cargar cosa alguna que en las dichas islas, tierras y mares hubiere, de cualquier suerte [clase] o manera que sea, y que cualesquiera de los sobredichos que de aquí adelante el contrario de todas las dichas cosas, o cada una de ellas, hiciere, o fueren comprendidos y hallados de dentro de la dicha línea, sean presos por cualquier capitán o capitanes, o gentes del dicho Señor Rey de Portugal, y por los ichos sus

cuestiones que ahora no interesan, es de destacar el hecho de que no se emplee el término “pirata”, sino “co[r]sario”, aunque pueden entenderse como sinónimos en el presente contexto⁴⁰.

capitanes oídos, castigados y punidos como cosarios [o corsarios] y quebrantadores de paz. Y no siendo hallados dentro de la dicha línea, por los dichos capitanes o gentes del dicho Señor Rey de Portugal, se vinieren a cualquier puerto, tierra o señorío del dicho Señor Emperador y Rey de Castilla, que el dicho Señor Emperador y Rey de Castilla y sus justicias, donde así vinieren o fueren hallados, sean [de]tenidos y obligados de los tomar y prender, en tanto que los fueren presentados autos y pesquisas que les fueren enviados por el dicho Señor Rey de Portugal o por sus justicias, porque se [de]muestre [que] son culpados en cada una de estas cosas sobredichas, y los prendan y castiguen enteramente, como malhechores y quebrantadores de fe y de paz». Transliteración del Tratado de Zaragoza (ref: ES.41091.AGI/29.3.8.16//PATRONATO.49.R.9) por BERNAL, C. en <http://sevilla.2019-2022.org>, a 12 de marzo de 2018.

⁴⁰ Dado el formato del presente trabajo, no es pertinente realizar un estudio del uso histórico de los términos “pirata y “corsario” en lengua española; no obstante, basta arrojar un vistazo al Fichero General de la Real Academia de la Lengua Española para comprobar que, a pesar de las acepciones específicas, “corsario” se suele usar como sinónimo de pirata, entendiendo ambos como equivalentes a “ladrones de mar”, como en una cédula de veda de caza y pesca de 1769, en cuyo extracto se lee “sin que puedan darse licencias para galgos a los cazadores corsarios”; o el *Viaje a Turquía* de VILLALÓN, de ca. 1557, que dice “¿Qué llaman leventes? Gente de la mar, los que nosotros decimos corsarios”; o en VILLENA en sus *Los doze trabajos de Hércules*, de 1499, donde señala “Así como piratas: o corsarios: fratores: ladrones: robadores: violentadores”; o el propio NEBRIJA, que en su diccionario latino-español señala para las voces latinas

En cuanto al significado que el término pudiera tener en esta época con carácter general, no difiere de la definición ciceroniana, por la que se considera a los piratas como enemigos del género humano. Los tratados del siglo XVI suelen recoger esta visión, de modo que se entiende que cualquier nación estará legitimada para tomar medidas contra los piratas, sin que sea necesario declarar un estado de guerra o requisito similar⁴¹.

Naturalmente, el resto de potencias europeas pudieron no estar de acuerdo con la división del Océano entre Castilla y Portugal, lo que dio lugar a numerosos conflictos. Ello implicó que, al margen de los motivos que pudiera haber para desarrollar una

pirata y *piratica*, respectivamente, “por el arte y vida de cossario” y “por el cossario ladrón de la mar”. En todo caso, “piratería” no será de uso habitual en español peninsular hasta entrado el siglo XVIII, por influencia francesa: VERDONK, R., *Contribución al estudio de la lexicografía española en Flandes en el siglo XVII (1599-1705)*, en *Boletín de la Real Academia de la Lengua Española* LIX, 1979, p. 363. Para una visión en profundidad del concepto de corso, DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., *Ob.cit.*

⁴¹ Así lo señala PETRINI, *De re militari et bello tractatus*, Venecia, F. de Portonariis, 1563 (fond. Ferrero, 2006), p. 39v, cuando dice, tomando como referente al propio Baldo, que «*Iam dixi nonesse movenda arma sini precedat denuntiatio, sive ut dicunt, diffidatio, solent tamen excipi piratae; is enim sunt ipso iure et facto diffidati, qui enim omnes habent pro hostibus, debent ab omnibus expectare rependi vices, et omnibus licere deber in eos infurgere, quod Bal. dixit in Authen. Navigia. C. de fur. (...)*».

determinada actividad de depredación naval y del propio desarrollo de la misma, por el mero hecho de surcar ciertas aguas, se considerara pirata a todo buque de nación distinta a la de quien realizara la calificación, al margen de sus actividades, convirtiendo la cuestión en un asunto meramente político⁴².

A resultas de la existencia de diversos planteamientos para la búsqueda de un medio de evitar estos conflictos, se establecieron las dos visiones en relación con el control del Océano, es decir, la visión del *mare liberum* de GROTIUS, por la que la soberanía de los Estados no se proyecta al mar⁴³ y la de *mare clausum* de SELDEN, totalmente opuesta⁴⁴.

⁴²LE GOFF, R., Ob cit., p. 36. Una forma de reacción consistirá en la promulgación de leyes específicas para combatir la piratería, como la «*Offence at sea act*» inglesa de 1536 y su complemento de 1698.

⁴³ Basándose en los autores clásicos romanos, llega a la conclusión de que el mar es una *res extra commercium*. Así lo señala en su *Mare Liberum*, obra escrita en 1609, en cuyo capítulo V encontramos el siguiente pasaje, en traducción de BLANCO GARCÍA y GARCÍA ARIAS, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979 p. 101: «El mar, por consiguiente, se encuentra entre aquellas cosas que no son propias de comercio, esto es, que no pueden convertirse en propiedad privada. De donde se sigue, si hablamos con exactitud, que ninguna parte del mar puede juzgarse territorio propio de pueblo alguno».

⁴⁴Escrito expresamente en contra de la tesis de Grotius, el Segundo libro de los dos que componen la obra de Selden *Mare Clausum* (1635) finaliza de forma explícita: «*no man (I suppose) will question but that there remain's not either in the nature of the Sea it self, or in the Law either Divine, Natural, or of*

En todo caso, será la tesis de GROTIUS la que se incorpore con más fuerza al marco jurídico internacional, por lo que, en relación con la piratería, tendrán que ser los estamentos internacionales quienes den respuesta al fenómeno, pues dado que la proyección de la soberanía de los Estados sobre el Océano es muy limitada, la cooperación entre las naciones será necesaria. En cierta manera, la adopción de la tesis del *mare liberum* favorece la práctica de la piratería, debido precisamente a los conflictos que en relación con la jurisdicción suelen surgir, es decir, que puede ser complicado determinar quién es competente para capturar y juzgar a unas personas acusadas de piratería, quizás en aplicación de una normativa interna. Este último aspecto marcará hasta nuestros días el tratamiento que se da al fenómeno, pues al margen de la normativa de carácter internacional, cada Estado tiene su propia definición de lo que entiende por piratería⁴⁵.

Nations, any thing which may so oppose the private Dominion thereof, that it cannot bee admitted by every kinde of Law, even the most approved; and so that any kinde of Sea whatsoever may by any sort of Law whatsoever bee capable of private Dominion; which was the thing I intended to prove ». Consulta de la versión digitalizada de la obra original en <http://eebo.chadwyck.com.ehu.idm.oclc.org>, a 13 de marzo de 2018.

⁴⁵Como indica expresamente ORTOLAN, T., en su obra de 1874 *Règles internationales et diplomatie de la mer*, citado por LE GOFF, R., Ob cit., pp. 34-35: «*Mais il faut faire une distinction entre la piraterie suivant le droit des gens, et celle qui relève du droit particulier d'un État. Il est certains actes qui sont qualifiés actes de piraterie par les lois intérieures d'une nation, auxquels les lois*

Al margen de la cuestión de la proyección del poder de cada Estado hacia el mar, son numerosos los autores que trataron de establecer una definición de piratería, en general, teniendo en consideración los intereses del Estado al que, del modo que fuere, se hallaran vinculados. GROTIUS, en su *De iure praedae commentarius*, la define como acto de robo en la mar, cometido por sujetos privados y sin una motivación para ello (más que, se sobreentiende, el *animus furandi*)⁴⁶. Esto implica, entre otras cosas, que no se puedan calificar como piratería los actos de depredación naval realizados por Estados o cualquier otro tipo de sociedad organizada (así, por ejemplo, los asaltos a buques españoles por parte de rebeldes holandeses no constituirían

étrangères peuvent ne pas attacher la même signification, ou contre lesquels elles peuvent prononcer des peines différentes. Ce n'est pas en vertu de la loi internationale que les auteurs de ces actes sont jugés et punis, mais seulement en vertu des lois spéciales qui les assimilent aux pirates, lois qui ne peuvent être appliquées que par l'État qui les a rendues, et seulement à l'égard des propres sujets de cet État ou dans les lieux dépendant de sa juridiction».

⁴⁶ «*Primum enim inhonestus est quaestus eorum, qui privata manu nulla causa urgente alios despoliant, quos in mari piratas dicimus. Deinde et illorum, qui nulla legitima de causa potestatem belli publice gerendi usurpant, sicut memoriae proditum est totas olim gentes, ut Cretenses et Cilicas, Graecos denique ipsos Homero teste, Germanos etiam et Normannos direptiones ne praetextu quidem idoneo et palam publiceque exercuisse: quos et ipsos non injuria praedones dicimus*». GROTIUS, H., *De iure praedae commentarius*, 1609, ed. HAMAKER, H.G., 1868, p. 307.

piratería⁴⁷). Posteriormente, VAN BYNKERSHOEK redefinirá el concepto, vinculando la legitimidad de la depredación naval a la existencia de un permiso por parte de las autoridades (es decir, que se estos actos se realicen como parte de una campaña naval contra una nación en guerra o se emita una patente de corso⁴⁸), fuera del cual se cometerá piratería⁴⁹.

Por parte inglesa, se llega a una definición distinta. El juez Leoline JENKYNs, en 1688, define la piratería como una especie de robo, con la diferencia de que este se produce en tierra,

⁴⁷ DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., Ob. cit., pp. 46-48.

⁴⁸ A diferencia de Grotius, Bynkershoek demuestra gran interés por el establecimiento de una diferencia entre corso y piratería, entendiendo que el corso implica la realización de asaltos navales contra una potencia beligerante, respetando los buques neutrales, sobre la base de una autorización pública y, precisamente por ello, los actos cometidos por corsarios se pueden considerar de beligerancia, lo que puede causar conflictos entre las naciones, a diferencia de lo que sucede con los actos de piratería, que tienen un carácter más particular, DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., Ob. cit., pp. 48 y ss.

⁴⁹ «*Qui autem nullius Principis auctoritate, sive mari sive terra, rapiunt, piratarum praedonumque vocabulo intelliguntur. Unde, ut piratae, puniuntur, qui ad hostem depraedandum enavigant sine mandato Praefecti maris, & non praestitis, quae porro praestari defiderant*». VAN BYNKERSHOEK, C., *Quaestionum iuris publicis libri duo: de rebus bellicis*, Leiden, Kerkhem, 1737, pp. 121-122.

mientras que aquella en la mar⁵⁰, sin mención de causa, como sí hacía GROTIUS. Por su parte, el también juez Charles HEDGES, en 1696, entiende el concepto de forma similar, aunque añade un importante elemento, como es la necesidad de que dicha acción punible se cometa dentro de los límites de la jurisdicción del Almirantazgo inglés, por lo que se entiende que actos idénticos cometidos fuera de dicha jurisdicción, no serían calificados como piratería⁵¹. Estas ideas tendrían su reflejo en una norma promulgada en 1698, complementaria de la “*Offence at sea Act*” de Enrique VIII⁵², por la que se produce la fusión de los conceptos de piratería, felonía y robo en uno sólo⁵³. Esta será la

⁵⁰ «*That which is called robbery upon the highway, the same being done upon the water is called Piracy*», extraído de LE GOFF, R., Ob cit., p. 39.

⁵¹«*Now piracy is only a sea-term for robbery, piracy being a robbery committed within the jurisdiction of the Admiralty. If any man be assaulted within that jurisdiction and his ship or goods violently taken away without legal authority, this is robbery and piracy*» extraído de LE GOFF, R., Ob cit., p. 39.

⁵² Ver nota 42.

⁵³ «*And be it further enacted, that if any commander or master of any ship, or any seaman or mariner, shall in anyplace where the admiral hath jurisdiction, betray his trust, and turn pirate, enemy, or rebel, and piratically and feloniously run away with his or their ship or ships; or any barge, boat, ordnance, ammunition, goods, or merchandizes, or yield them up voluntarily to any pirate, or shall bring any seducing messages from any pirate enemy, or rebel, or consult, combine, or confederate with, or attempt or endeavour to corrupt any commander, master, officer, or mariner to yield up or run away with any ship, goods, or merchandizes, or turn pirate, or go overto pirates, or if any person shall lay violent hands on his commander, whereby to hinder him from fighting in defence of his ship and goods committed to his trust, or that shall confine his master, or make, or endeavour to*

base sobre la que se sustente la legislación británica a este respecto, es decir, en una definición de piratería consistente en el robo a mano armada realizado en la mar y dentro del ámbito de jurisdicción del Almirantazgo o la autoridad naval competente en cada momento histórico⁵⁴.

Si bien pueden hallarse aún muchísimos testimonios más en relación con esta cuestión⁵⁵, lo señalado puede considerarse un resumen de las posturas o visiones más extendidas en los países europeos durante el periodo de apogeo de la piratería. Entrado el siglo XIX se produjo una reducción del fenómeno debido al férreo control ejercido por las potencias, a lo que sin duda ayudó el desarrollo de la técnica (buques acorazados a vapor)⁵⁶.

make a revolt in the ship, shall be adjudged, deemed, and taken to be a pirate, felon, and robber, and being convicted thereof, according to the directions of this Act, shall have and suffer pains of death, loss of lands, goods and chattels, as pirates, felons, and robbers upon the seas ought to have and suffer». Citado por LE GOFF, R., Ob cit., p. 41.

⁵⁴Para mayor exhaustividad, mirar la mencionada tesis doctoral de LE GOFF, R., Ob cit., pp. 37-43. Actualmente, la piratería en derecho británico se define por la *Merchant Shipping and Maritime Security Act* de 1997 (complementada por la *Territorial Waters Jurisdiction Act* de 1878), que copia textualmente la definición contenida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ver *infra*.

⁵⁵ Me remito a la ya citada tesis doctoral de LE GOFF, que contiene un análisis exhaustivo de la cuestión.

⁵⁶ En general, la década de 1830 marca un punto de inflexión. Ver GOSSE, P., Ob cit., p. 255. LA RACINE, R.B., *I corsari barbareschi in Mediterraneo* en

No obstante, el final del siglo XX conoció un repunte del fenómeno, que sigue siendo de interés para el legislador contemporáneo.

5.- Situación actual

En nuestro contexto actual, la referencia es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés), también conocida como Tratado de Montego Bay, de 1982. Esta convención sirve de referencia a su vez para la Organización Marítima Internacional (OMI), algunas de cuyas resoluciones han venido siendo incorporadas al Derecho de la UE. En general, al margen de la normativa de cada Estado⁵⁷, la UE ha legislado poco a este respecto (sobre todo en relación con las operaciones ATALANTA) por lo que la

Pirati di ieri e di oggi, Ministero della Difesa, Roma, 2009, pp. 36 y ss.
TOURET, C., Ob. cit., pp. 11-12.

⁵⁷ El Código Penal español de 1995 señala en su artículo 616 ter que: «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». Para un estudio en profundidad acerca del tratamiento que de la piratería da el actual ordenamiento jurídico español, LÓPEZ LORCA, B., *La piratería y otros delitos contra la seguridad marítima*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2013.

normativa aplicable en cada Estado de la EU se divide entre el derecho internacional (UNCLOS, OMI) y la propia de cada Estado. La UE ha hecho suyos los principios de la OMI que, como se ha señalado, a su vez tienen su base en el Tratado de Montego Bay. Gran parte del interés actual por la cuestión se centra en la situación de los marinos ante actos de piratería, por lo que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) también ha tenido especial interés en definir estas situaciones. Si bien la UE no es parte de la OIT como tal, sí lo son los diversos Estados que la componen, por lo que estas previsiones suelen ser incorporadas en los ordenamientos jurídicos internos, a menudo de forma literal⁵⁸.

En consecuencia, en el actual marco europeo y con carácter general, la norma que define la piratería es el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que la define de la siguiente manera:

“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;

⁵⁸Como es el caso de Bélgica o Reino Unido.

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”.

Es evidente que lo primero que llama la atención de esta definición, es que excluye del concepto de piratería a la depredación naval cometida dentro del límite de las aguas territoriales, considerando por tanto como piratería propiamente dicha a la depredación naval que se produzca en determinadas zonas marítimas, relegándola a la alta mar o a aquellas zonas costeras sobre las que no se proyecte la soberanía de Estado alguno (tal sería el caso de las aguas antárticas). Es decir, que no se considera piratería la depredación cometida dentro de las aguas territoriales de un Estado.

Por otro lado, se hace referencia a la intención, pues se señala que estos actos habrán de ser cometidos por un propósito personal por la tripulación, lo que podría recordar la definición de GROTIUS (*qui privata manu nulla causa urgente alios despoliant*),

por lo que se excluye de la definición de piratería a los actos de depredación naval cometidos por buques que actúen en nombre de empresas o Estados. Para este último supuesto, se entenderá que se comete piratería si la tripulación de un buque de guerra o de Estado se amotinara (artículo 102). Además, se especifica que el acto habrá de ser ilegal, probablemente para distinguirlo de actos de guerra.

Como último elemento definitorio, la piratería (al menos la naval en sentido estricto, dado que UNCLOS también se refiere a la aérea) se ha de cometer de buque a buque, por lo que los ataques realizados a tierra quedarían fuera del concepto, a pesar de que históricamente, como se ha señalado, el saqueo a poblaciones haya sido un elemento que siempre ha definido la piratería. Al margen, claro está, de que este tipo de ataque difícilmente puede ser considerado piratería si se tiene en cuenta que, según el citado artículo 101 de UNCLOS, esta no puede cometerse en aguas territoriales, lo que excluiría *per se* los ataques contra la mayoría de las costas.

La calificación de un buque como pirata implica que cualquier Estado pueda apresar dicho buque y su tripulación, así como incautarse de los bienes transportados, en alta mar o en lugar no sometido a jurisdicción y, en consecuencia, someterlos a la jurisdicción de sus tribunales. En caso de error, el Estado que lo haya apresado responderá ante el Estado de la nacionalidad del

buque⁵⁹. Hay que tener en consideración que el hecho de que una nave sea considerada pirata, no implica pérdida de su nacionalidad, pues ello dependerá de las previsiones que a ese respecto haga el estado concernido⁶⁰.

En cuanto a los actos de "piratería" cometidos dentro de aguas sometidas a jurisdicción, se estará a lo señalado por la Resolución A.1025(26) de la OMI, que en su apéndice 2.2 emplea el concepto de robo a mano armada en estos supuestos:

«A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones: (...) 2.2 "Robo a mano armada contra los buques": cualquiera de los actos siguientes: .1 todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de

⁵⁹ Artículo 105: *«Todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe».*

⁶⁰ Artículo 104: *«Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido».*

éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado; .2 todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente”.

Es decir, que esencialmente se trata del mismo comportamiento sancionado ya por UNCLOS, exceptuando el hecho de que no cabe el robo en relación con aeronaves, con la esencial diferencia en relación con el lugar de comisión de estos actos (*dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado*)⁶¹.

No obstante, algunos Estados de la UE han adaptado su legislación al objeto de dar respuesta a las nuevas amenazas que han surgido durante los últimos años. Es decir que, como se ha señalado, a la normativa de carácter internacional, cada Estado añade la suya propia, que tendrá su fundamento en sus propias necesidades, de las que se derivará una visión particular del fenómeno.

A título de ejemplo⁶², en 2014 Francia promulgó una ley, por la que se modificó el Código de Transportes y el Código de

⁶¹ Lo que, en la práctica, implica que en el ámbito internacional se pueda considerar la existencia de un concepto doble de piratería, en función del lugar en el que se cometan los actos de depredación naval, LÓPEZ LORCA, B., Ob. Cit., pp. 582 y ss.

⁶² Dado que un estudio, siquiera una mención, de las previsiones contenidas en los ordenamientos jurídicos de todos los países miembros de la UE se extralimitaría del formato del presente trabajo, he optado por

Seguridad Interior⁶³. El objeto fundamental de estas modificaciones, era regular la presencia de unidades de seguridad privada en los buques civiles de pabellón francés (buques mercantes y de pasajeros, aunque estos últimos sólo cuando van sin pasaje embarcado) que transitan las zonas en las que la amenaza de sufrir un acto de depredación naval es más importante. Dado que el objeto principal de la ley es otorgar a los guardias de entidades privadas el derecho al uso legítimo de la fuerza⁶⁴, prerrogativa reservada al Estado, se trata de una norma que entra en el detalle, aunque más se refiere a los límites del ejercicio de esta potestad, que a dar una definición de piratería.

Al margen de las cuestiones relativas a las condiciones en las que se ha de dar la protección, en relación con la piratería propiamente dicha, la ley se caracteriza por la delimitación a un área geográfica específica de aplicación, lo que de por sí supone un obstáculo para considerar un concepto general de piratería. Así, el área de aplicación es, por un lado, el África Occidental

comentar la normativa más reciente, teniendo en consideración que, como se ha señalado, UNCLOS sigue siendo el referente común.

⁶³ *Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.*

⁶⁴ GRIMAUD, P., *"Pirates, but not of the Caribbean": The French Private Ship Protection Act en Maritime safety and security law journal 2*, Roma, 2016, pp. 23 y ss. para un comentario sobre esta norma, que sigo como referente principal para esta cuestión.

(desde Cabo Verde hasta Angola) y, por otro, el Océano Índico y el Mar Rojo (un triángulo con sus vértices en el Golfo de Adén, Irán y Madagascar)⁶⁵. Por tanto, quedan fuera áreas como el estrecho de Malaca, el Mar de China o el Golfo Pérsico, donde hoy día existe actividad pirática⁶⁶.

En todo caso, llama la atención que la ley no se refiera a la piratería, aunque esté pensada para proteger a los buques de la misma, sino que se emplea el término “amenaza (exterior)” como equivalente⁶⁷. El Código de Transportes, modificado por esta ley, en ningún punto define la piratería, remitiéndose al Código Penal para indicar los supuestos en los que se darían las

⁶⁵ Siguiendo el mandato del legislador, esta área ha sido fijada por el *Arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité*.

⁶⁶ La última zona señalada sería más objeto de «terrorismo» que de piratería propiamente dicha, GRIMAUD, P., Ob cit., pp. 25-27.

⁶⁷ Artículo 1 : «Art. L. 5441-1. - Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français (...)».

Artículo 13 : «(...) Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues (...)».

situaciones en las que la seguridad privada podría actuar⁶⁸. El *Code Pénal* no define la piratería de forma expresa, aunque se refiere a actos claramente identificados con la misma: “el apoderarse mediante la violencia o la amenaza de violencia, de una aeronave, un buque o cualquier otro medio de transporte en el que haya personas, así como de una plataforma fija situada en la plataforma continental, se castiga con veinte años de reclusión criminal”⁶⁹. Si se hace en banda organizada, la pena será de treinta años⁷⁰. Por tanto, se puede concluir que el Código Penal francés limita la piratería al robo de naves, sin referirse, más que como agravante, a los atentados contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de una nave o plataforma, (contrariamente a lo que sucede en el Código Penal español⁷¹).

Por tanto, el referente francés no es el ideal para establecer la definición actual de piratería, a pesar de las últimas novedades, dado lo específico del contenido de la reforma.

⁶⁸ Artículo 24: «*Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation*».

⁶⁹ Artículo 224-6: «*Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle*».

⁷⁰ Artículo 224-6-1.

⁷¹ Ver nota 42.

Dicho sea de paso, la legislación española, admitiendo la presencia de seguridad privada en buques de pabellón español, no regula esta situación. De acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante, no serían gente de mar⁷² según el convenio de trabajo marítimo 2006 de la OIT⁷³. Dado que los convenios colectivos de empresas de seguridad privada no se aplican extraterritorialmente, estas personas no tienen cobertura legal alguna una vez se abandonan las aguas españolas.

Un rápido vistazo, sin ánimo de exhaustividad en absoluto, a alguno de los ordenamientos jurídico-penales de países de la UE, nos da como resultado la constatación de que cada país miembro tiene una concepción bien distinta de piratería: Alemania, sin emplear el término *Piraterie* o equivalentes, se refiere a actos de apropiación de una nave por violencia o amenazas, así como la comisión de actos violentos varios⁷⁴;

⁷² Punto 10º del documento «Definiciones de buque, gente de mar y aguas abrigadas por la autoridad competente» de la Dirección General de la Marina Mercante.

⁷³ <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public>

⁷⁴ Artículo 316C del Código Penal alemán: «*Mit Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren wird bestraft, wer 1. Gewalt anwendet oder die Entschlußfreiheit einer Person angreift oder sonstige Machenschaften vornimmt, um dadurch die Herrschaft über a) ein im zivilen Luftverkehr eingesetztes und im Flug befindliches Luftfahrzeug oder b) ein im zivilen Seeverkehr eingesetztes Schiff zu*

Holanda como todo acto de violencia desde un buque contra otro buque o las personas que se encuentren en él, fuera de un estado de guerra⁷⁵; Bélgica la equipara al terrorismo⁷⁶, aunque la define en los mismos términos que UNCLOS⁷⁷.

erlangen oder auf dessen Führung einzuwirken, oder 2. um ein solches Luftfahrzeug oder Schiff oder dessen an Bord befindliche Ladung zu zerstören oder zu beschädigen, Schußwaffen gebraucht oder es unternimmt, eine Explosion oder einen Brand herbeizuführen».

⁷⁵ Artículo 381 del Código Penal holandés: «1 Als schuldig aan zeeroof wordt gestraft: 1°. met gevangenisstraf van ten hoogste twaalf jaren of geldboete van de vijfde categorie, hij die als schipper dienst neemt of dienst doet op een vaartuig, wetende dat het bestemd is of het gebruikende om in open zee daden van geweld te plegen tegen andere vaartuigen of tegen zich daarop bevindende personen of goederen, zonder door een oorlogvoerende mogendheid daartoe te zijn gemachtigd of tot de oorlogsmarine van een erkende mogendheid te behoren; 2°. met gevangenisstraf van ten hoogste negen jaren of geldboete van de vijfde categorie, hij die, bekend met deze bestemming of dit gebruik, als schepeling dienst neemt op zodanig vaartuig of vrijwillig in dienst blijft na daarmede bekend te zijn geworden (...)».

⁷⁶ Artículo 137 del Código Penal belga: «Constitue, aux conditions prévues au § 1er, une infraction terroriste (...) 6° le fait de s'emparer par fraude, violence ou menaces envers le capitaine d'un navire, visé à l'article 33 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ainsi que les actes de piraterie visés à l'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime».

⁷⁷ El artículo 3º de la Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime es una transcripción del artículo 101 de UNCLOS.

En todo caso, la mayoría de las acciones anti piratería se dan en el marco de la cooperación entre países de la UE, las llamadas Decisiones ATALANTA, 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 de Somalia.

Al margen de las legislaciones nacionales que, como hemos apuntado, emplean distintas concepciones, la UE ha afrontado esta cuestión mediante esta acción común. Para ello ha tomado como referencia, como se ha señalado, las definiciones dadas por UNCLOS y la OMI⁷⁸, por lo que esta acción conjunta se hará teniendo este referente común, pues de lo contrario, dada la diversidad de concepciones acerca de la piratería en cada ordenamiento jurídico, estas actuaciones no serían posibles.

Por tanto, puede señalarse que la actual normativa de la UE sobre la cuestión la conforman el Tratado de Montego Bay (UNCLOS), que se refiere sólo a la piratería fuera de aguas sometidas a soberanía, y la normativa OMI, por la que se incorpora el concepto de robo a mano armada dentro de aguas territoriales, complementando así la definición de UNCLOS,

⁷⁸ Ver por ejemplo, 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 de Somalia.

estando ambas normas dentro del marco de la ONU. A este marco, hay que incorporar la dispar visión recogida en los distintos ordenamientos jurídicos de los estados miembros de la UE, a menudo insuficiente para combatir el fenómeno⁷⁹.

Paralelamente a la normativa nacional penal e internacional de carácter público, el derecho privado maneja otro concepto de piratería, más ambiguo si cabe. En el ámbito de los seguros, es fundamental determinar si un acto es piratería o no, pues de ello dependerá que se dé cobertura ante los daños eventualmente sufridos. La Marine Insurance Act británica, de 1906, señala que *“the term “pirates” includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore”*⁸⁰, por lo que al contrario que sucede con UNCLOS, cabe considerar piratas a los pasajeros o a asaltantes desde la costa, es decir, desde aguas territoriales. Esto es fruto de una visión que se tiene en el terreno privado, por la cual en el ámbito de los seguros se considera conveniente no definir la piratería, para así obtener

⁷⁹ Así se señala expresamente en la Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la piratería marítima (2011/2962[RSP]), cuyo punto 10 dice que se *«(...) observa también que algunos Estados miembros de la UE tienen salvaguardias de derecho penal insuficientes contra la piratería en alta mar»*.

⁸⁰ Marine Insurance Act 1906, 6 Edw 7, ch. 41, Anexo 1, punto 8. Sigue estando en vigor, a 17 de abril de 2019.

una mayor flexibilidad⁸¹. Esta visión también se aplica en los contratos de transporte, por el mismo motivo.

Por tanto, existe un sector doctrinal iusprivatista que considera que una definición de la piratería que afecte a las relaciones jurídicas privadas no es conveniente, aunque sí lo sea en el ámbito penal interno e internacional. Se entiende que como un acto de piratería sólo afecta a las partes (esencialmente, aseguradora y asegurada), serán estas quienes, en virtud de la autonomía de la voluntad, deban definir lo que entienden por piratería en su relación (es decir, que son las partes quienes definen y establecen los medios para medir el riesgo a cubrir). De este modo, en el ámbito privado, tendrían que ser las partes quienes establecieran los criterios para considerar una acción

⁸¹ Esto queda bien reflejado en una sentencia de 1909, en un pleito entre la República de Bolivia y una aseguradora: «*I am not at all sure that what might be piracy in international law is necessarily piracy within the meaning of the term in a policy of insurance. One has to look at what is the natural and clear meaning of the word 'pirate' in a document used by business men for business purposes; and I think that, looking at it in that way, one must attach to it a more popular meaning, the meaning that would be given to it by ordinary persons, rather than the meaning to which it may be extended by writers on international law*». Citado en KAO, M.B., *Against a uniform definition of maritime piracy* en *Maritime safety and security law journal* 3, 2016, pp. 15-16. Para más detalles en relación con esta cuestión, GAUCI, G., *Total losses and the peril of piracy in English law of marine insurance* en *WMU Journal of Maritime Affairs*, Volumen 11, número 1, 2012, pp. 115 y ss.

como piratería, dado que de ello se derivarán consecuencias que afectarían en exclusiva a la relación contractual⁸².

Si bien esta visión puede ser comprensible teniendo en consideración los intereses privados que sean, lo cierto es que produce inseguridad jurídica y una posible colisión entre la normativa pública y la privada, pues podría darse el supuesto de que un acto se considere piratería por parte de uno de estos sistemas de fuentes, mientras que no por parte del otro. La extensión de esta visión iusprivatista, por la que no conviene definir la piratería, dando a las partes concernidas libertad total para establecer una definición válida en exclusiva para su relación, implicaría una colisión tanto con las normativas estatales, como con las convenciones de la ONU que, aunque de forma diversa y a veces ambigua, pretenden dar una definición

⁸² KAO, M.B., Ob cit., p. 16. Considera que no existen motivos para armonizar los derechos penales nacionales y el derecho penal internacional con el derecho mercantil pues, traduzco, “limitar la definición por mor de la uniformidad, puede ser contrario a la visión que de la piratería en el ámbito de la empresa [*industry*] se tiene en el mundo de los negocios [*ordinary business understanding*], lo que requeriría de un reajuste de las prácticas empresariales”. Hay que señalar que el autor, en la p. 17 señala, textualmente, en relación con las medidas de prevención de la piratería que «*unlike the purposes of the piracy laws in public international law, domestic criminal law and commercial law, these efforts are intended to prevent piracy from happening instead of addressing the consequences of attacks*», lo que a mi entender denota un profundo desconocimiento de la esencia del Derecho Penal, dado que ignora su consustancial carácter disuasorio.

de piratería⁸³. Al margen, claro está, de que las prácticas empresariales no deberían de estar por encima de la ley.

En todo caso vemos que, a pesar del transcurso de los milenios, sigue sin existir una definición unívoca de piratería, incluso se discute acerca de la conveniencia de formularla, probablemente por la misma razón de siempre: para calificar como pirata a una persona, no se estará a circunstancias objetivas, como sucede con la mayoría de delitos, sino a la conveniencia del momento, como queda claramente manifestado tanto por el precedente histórico, como por la actual visión que ciertos sectores privados sostienen, expresamente contraria a establecer una definición. A mi entender, dadas las características que revisten a este delito (básicamente, la extrema movilidad de quienes lo

⁸³ A título de ejemplo, lo señalado en un documento de la Canadian Maritime Law Association, redactado en el marco de un seminario que tuvo lugar en Vancouver en 2012, en el que se señala, en su punto 1.A.5: *«In marine insurance policies, the word pirates has been interpreted to mean: "persons plundering indiscriminately for their own ends, and not persons simply operating, even illegally and criminally, against the property of a particular state for a public political end". Jurisprudence has added a prerequisite of force or threat thereof. Piracy can only be carried out at sea, however, there is disagreement as to whether the piracy must occur on the high seas, outside a country's territorial jurisdiction. In the Andrea Lemos, Staughton J. accepted that while there was compelling authority that piracy must be outside territorial jurisdiction, for the purposes of maritime insurance there was no reason why the act of piracy had to be limited to acts outside territorial waters»*. Consultado en <http://www.cmla.org/papers>, el 1 de abril de 2019.

cometen y el hecho de que con carácter general afecte a los intereses de varias naciones), sería necesario el establecer esta definición pues, aunque la piratería pueda surgir por distintas causas en cada zona del mundo, y por tanto la forma de acometerla pueda ser también distinta, no cabe duda de que existe un paradigma de pirata que, como tal, no ha variado con los siglos. Se podría empezar por la adopción por parte de los ordenamientos jurídico-penales de todos los países de la UE de la definición de UNCLOS y la OMI⁸⁴.

En consecuencia, la inexistencia de una definición unívoca de piratería es prueba, en sí, de que no hay interés de establecerla.

Para concluir, una mención a un famoso personaje en el que se sintetiza esta visión ambigua de la piratería. Francis Drake dedicó sus primeros años al asalto como **pirata** (1563) de buques y poblaciones, preferentemente portuguesas, en África Occidental al objeto de vender a sus tripulantes y habitantes como esclavos a los españoles en México. Tras un encuentro naval en el que una escuadra de la armada española hundió dos de sus buques, solicitó de la reina Isabel I de Inglaterra permiso para saquear las posesiones españolas, a lo que la reina accedió, convirtiéndose por tanto en **corsario** (1573). Finalmente, ocupó (entre otros) el cargo de **vicealmirante** (1588) durante el

⁸⁴ Como también sugiere RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. L., Ob. Cit., pp. 213 y ss.

episodio de la Armada Invencible. La vida de Francis Drake sintetiza las tres distintas visiones que se pueden tener del fenómeno en función de las circunstancias: sus acciones eran básicamente las mismas, pero se desarrollaron en unas circunstancias muy distintas, siendo considerado en un primer lugar como delincuente, posteriormente como aliado y, finalmente, oficial de la armada. Naturalmente, desde el punto de vista español y portugués, *Draque* fue siempre un **pirata**, por lo que probablemente nos hallemos ante un problema político o moral, más que estrictamente jurídico.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, D., *El reino pirata de los vándalos*, Sevilla, E.U.S., 2016.

IDEM, *Crimen y castigo en la mar: el archipirata Contradis y la inquietud marítima del Mediterráneo occidental a comienzos del siglo V en Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo antiguo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

ÁLVAREZ-OSSORIO, A., *Los piratas contra Roma. Estudio socio-económico y cultural de la piratería cilicia (143-36 a.C.)*, Écija, Editorial Gráficas Sol, 2008.

DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., *El corso Marítimo*, Madrid, Instituto Francisco de Vitoria, 1950

BERNAL, C.: *Transliteración del Tratado de Zaragoza (1529)* en <http://sevilla.2019-2022.org/wp->

[content/uploads/2016/03/12.ICSevilla2019_Tratado-de-Zaragoza-a15.pdf](#)

VAN BYNKERSHOEK, C., *Quaestionum iuris publicis libri duo: de rebus bellicis*, Leiden, Kerkhem, 1737. En <https://archive.org/details/therobbinscollection>

Coke, E., *Institutes of the Laws of England* 3, 1644, en <http://lawlibrary.wm.edu/wythepedia/library/CokeThirdPartOfTheInstitutesOfTheLawsOfEngland1644.pdf>, a 14 de mayo de 2019.

FERNÁNDEZ, B., *La piratería en la Roma republicana: La lex Gabinia de piratis persequendis*, *RidRom* (14) Abril, 2015.

GABRIELSEN, V., *Piracy and the slave trade* en *A companion to the hellenistic world*, Padstow, Blackwell, 2003.

GAUCI, G., *Total losses and the peril of piracy in English law of marine insurance* en *WMU Journal of Maritime Affairs*, Volumen 11, número 1, 2012. En <https://doi.org/10.1007/s13437-012-0024-3>, a 3 de abril de 2019.

GOSSE, P., *Historia de la piratería*, Nueva York, 1934. Se ha utilizado la versión en español traducida por NOVÁS CALVO, L., Sevilla, Renacimiento, 2008.

GRIMAUD, P., *"Pirates, but not of the Caribbean": The French Private Ship Protection Act* en *Maritime safety and security law journal* 2, Roma, 2016.

GROTIUS, H., *Mare Liberum*, 1608. No se publicó hasta 1868 por HAMAKER, H.G., La Haya, Nijhoff.

GROTIUS, H., *De iure praedae commentarius*, 1609. Se ha utilizado la traducción de BLANCO GARCÍA V. y GARCÍA ARIAS L., Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979.

HOMERO, *Odisea*, SEGALÁ Y ESTALELLA, L., 1910 en <https://es.wikisource.org/wiki/Odisea>

KAO, M.B., *Against a uniform definition of maritime piracy* en *Maritime safety and security law journal* 3, 2016.

LA RACINE, R.B., *I corsari barbareschi in Mediterraneo* en *Pirati di ieri e di oggi*, Ministero della Difesa, 2009.

LE GOFF, R., *La protection des navires soumis au risque de piraterie. Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013)*. Tesis doctoral en <https://www.theses.fr/199790795>, a 26 de marzo de 2019.

FORCELLINI, E., *Lexikon Totius Latinitatis*, Padua, Forni, (ed. Perin, J., Corradini, F.), Typis Seminarii, 1940.

LÓPEZ LORCA, B., *La piratería y otros delitos contra la seguridad marítima*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2013, tesis doctoral en <https://ruidera.uclm.es/xmlui/handle/10578/3394>, a 12 de septiembre de 2019.

MONACO, L., *Persecutio Piratarum*, Nápoles, Jovene, 1996.

ORMEROD, H. A., *Piratería en la antigüedad*, Liverpool, UPL, 1924. Se ha utilizado la versión en español traducida por V. LEÓN, Salamanca, Renacimiento, 2012.

PETRINI (PIETRINO BELLI DA ALBA), *De re militari et bello tractatus*, Venecia, F. de Portonariis, 1563 (ed. Fondazione Ferrero, 2006).

PIANEZZOLA, E., *Le parole dei pirati, schede lessicali en La pirateria nell'Adriatico antico*, col. Hesperia 19, L'Erma di Bretschneider Roma, 2004.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. L., *Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería. Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional en Revista Española de Derecho Militar*, nº 93 (enero-julio), 2009.

RUBIN, A. P., *The law of piracy*, Newport, Naval War College Press, 1ª ed., 1988.

SOLA, E., *Un Mediterráneo de piratas*, Madrid, Tecnos, 1988.

DE SOUZA, P., *War, piracy and politics in the Mediterranean 500-30 BC en Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo antiguo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

IDEM, *Piracy in the Graeco-Roman world*, Nueva York, Cambridge University Press, 2009.

TARWACKA, A., *Piracy in Roman Law and the beginnings of International Criminal Law en Polish Review of International and European Law*, vol. 1, 2012.

EADEM, *Romans and pirates, legal perspective*, Varsovia, Universidad Cardenal Stefan Wyszyński, 2009.

TOURET, C., *La piraterie au vingtième siècle*, París, LGDJ, 1992.

TUCÍDIDES: *Historia de la Guerra del Peloponeso*. Se ha utilizado la versión en español traducida por MACÍA APARICIO, L. M., AKAL, Madrid, 1989.

VERDONK, R., *Contribución al estudio de la lexicografía española en Flandes en el siglo XVII (1599-1705)*, en *Boletín de la Real Academia de la Lengua Española* LIX, Madrid, RAE, 1979.

WALDE, A.-HOFFMAN, J.B., *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*, Heidelberg, Carl Winter, 1982.