

LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL EXTREMO ORIENTE DE ASIA¹

“THE MARITIME PIRACY IN THE FAR EAST OF ASIA”

Rafael Lara Martínez²

RESUMEN:

La presente investigación es el quinto capítulo del estudio que se realiza en todo el mundo sobre el delito de piratería en altamar, corresponde en este trabajo el análisis legal vigente en la región asiática de los países en el remoto oriente, previamente a la investigación legal, se acometerá una breve semblanza de los piratas más destacados de la región, y como contribuyeron a la historia de los países a estudio, también se buscará encontrar los puntos de convergencia de la zona, así como las diferencias intrínsecas, acotando las referencias respectivas. No pasa inadvertido que la información se presenta en demasía, y se eligieron las fuentes a nuestro criterio más certeras, no obstante que la mayoría no proviene del habla hispana. También es importante referir que España, los Países Bajos e Inglaterra tuvieron históricamente una presencia en la comarca citada, pero su legislación ya fue analizada en otro capítulo, así como los documentos internacionales actuales que regulan el ilícito a estudio. También se harán las precisiones necesarias dada la diferencia con el lenguaje y la zona, ya que hay palabras que carecen de traducción idónea y es indispensable conocerles para una mejor comprensión.

ABSTRACT:

The present investigation is the fifth chapter of the study that is carried out in the whole world about the crime of piracy in the high seas, corresponds in this work the current legal analysis in the Asian region of the countries in the remote east, before the legal investigation, a brief sketch of the most outstanding pirates of the region, and as they contributed to the history of the countries under study, we will

¹ Artículo de investigación postulado el 6 de febrero de 2019 y aceptado para publicación el 20 de mayo de 2019.

² Investigador en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. CORREO: siael@yahoo.com.mx
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9499-9286>.

also seek to find the points of convergence of the area, as well as the intrinsic differences, limiting the respective references. It does not go unnoticed that the information is presented in excess, and the sources were chosen according to our most accurate criteria, even though most of them do not come from Spanish speech. It is also important to mention that Spain, the Netherlands and England historically had a presence in the aforementioned region, but their legislation was already analyzed in another chapter, as well as the current international documents that regulate the illicit study. Also, the necessary precisions will be made given the difference with the language and the zone, since there are words that lack suitable translation and it is indispensable to know them for a better understanding.

PALABRAS CLAVE: Pirata, Asia, buque, wōkòu.

KEYWORDS: Pirate, Asia, vessel, wōkòu.

SUMARIO.

Antecedentes de la piratería en el extremo oriente de Asia	2
Tipificación contemporánea de la piratería en el extremo oriente de Asia	7
Documentos internacionales asiáticos para el combate a la piratería	16
Conclusiones.....	19
Referencias	20

Antecedentes de la piratería en el extremo oriente de Asia

La piratería se ha dicho está presente desde que los humanos comenzamos con la navegación, éste fenómeno también se presentó en esta zona del planeta, “antes que ingleses, franceses y holandeses, fueron los chinos y japoneses los que estrenaron el oficio de piratas”³, su data más remota se haya en la referencia del

³ Font, Gavira Carlos A., “Piratas del Pacífico”. Revista Filipina. Revista de Investigación, España, Tomo XVI, número 1, primavera 2012, [Consulta: 30 de julio de 2018]. Disponible en: <http://revista.carayanpress.com/pirataspacifico.html>. ISSN: 1496-4538.

año 1274, con el emperador Mongol Kublai Khan “*quien cuando supo cómo los piratas de Japón habían acosado repetidamente las costas de China y, más particularmente, habían hecho innumerables homicidios en los indefensos agricultores y pescadores de las costas de Shantung*”⁴ (actualmente Shandong provincia costera de China), tomó acciones severas para acabar con ellos, aprovechando que los piratas japoneses tenían “*muchas dificultades en los enfrentamientos contra los mongoles que utilizaban armas y una estrategia poco comunes para*”⁵ estos salteadores marítimos. También el gobierno japonés tomó medidas fuertes contra los piratas nipones, ello en razón de que “*saqueaban la costa sur de Corea, constituyeron un problema endémico en tiempos medievales*”⁶ que hacía peligrar el comercio del archipiélago con la península, lo que conllevó en 1227 d.C., a decapitar a casi una centena de piratas.

Curiosamente, como si de una convergencia evolutiva se tratase, al igual que en occidente, la piratería en el oriente lejano “*estalló con toda su fuerza en la primera mitad del XVI, iniciando así la primera de las tres grandes épocas de piratería que habían de acechar las costas*”⁷ de la región, los que principalmente acecharon con esta actividad fueron los japoneses, a quienes se les denominó como *wōkōu*, *santōwakō* o *kaizoku*, de ellos se tiene nota que iniciaron sus ataques en el siglo IV de nuestra era sobre Corea y China, tanto en el mar como en tierra, intensificándose coincidentemente en el mismo tiempo con la época dorada de la piratería en Europa como se dijo inicialmente.

Se asume que los *wōkōu* fueron samuráis que perdieron a su señor feudal o su shōgun, éste último se trataba de un gobernador pero de casta marcial, similar a un general “*formalmente vinculada con la designación de líder de las casas militares*”⁸, lo que les coloca en la figura del *Rōnin*, el samurái sin amo, y por

⁴ Johnston, Reginald Flemming, *The lion and dragon in northern China*, Dutton and Company, Nueva York, Estados Unidos, 1910, pp. 44-45.

⁵ Tokitsu, Kenji, *Myamoto Musashi*, Paidotribo, España, 2008, pp. 375. ISBN: 9788480199766.

⁶ Walker, Brett L., *Historia de Japón*, Ediciones Akal, España, 2017. ISBN: 9788446043522.

⁷ Antony Robert J. Anthony, *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers: Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Universidad de Hong Kong University, Hong Kong, 2010. ISBN: 9789888028115.

⁸ Jansen, Marius B., *The making modern Japan*, the belknap press of harvard university press, Estados Unidos, 2002, pp. 4. ISBN: 0674003349.

consiguiente sin punto de inflexión que le contuviera más allá de lo que su propia ambición le dictase; también debe mencionarse que al haber sido samuráis, les caracterizó el honor y la destreza en combate, lo que les hacía desarrollarse con extrema determinación, como sucedió en el año 1604 d.C., cuando una embarcación nipona pirata se enfrascó en refriega contra dos barcos ingleses, *“gravemente destrozados por la metralla disparada a quemarropa contra su centro por los cañones de los barcos ingleses, y con el mamparo de su principal camarote hecho pedazos, los piratas japoneses siguieron luchando hasta sus últimas consecuencias, y sólo uno de ellos acabó siendo capturado vivo”*⁹; aunque la generalidad de sus miembros era evidente con hombres de esta talla, se dice que también podrían hallarse kabukimonos, designación dada a *“los samuráis corruptos y los delincuentes comunes”*¹⁰. Los piratas japoneses *“se encontraban principalmente en el norte de Kyushu, para encontrar las islas Goto o las islas continentales Tsushima e Iki”*¹¹, de donde partían sus invasiones desde la región norte de Japón hasta el estrecho de Malaca en Malasia. Posteriormente la piratería se desplaza desde los archipiélagos principales de Japón a China, convirtiéndose en un *“problema serio en la década de 1540 <d.C.>, cuando los piratas habían plagado la costa sureste <de China>, comenzaron a organizarse en una efectiva fuerza militar”*¹².

De los personajes más destacados citemos a Tay Fusa, un pirata japonés y héroe de guerra que incluso sus acérrimos enemigos los españoles así le consideraron, pues se le atribuye *“el creciente número de merodeadores japoneses que se habían atrincherado en esa área, y que, desde entonces, la región estaba incorporada a los territorios”*¹³ ibéricos en torno al año 1573 d.C. También sobresale

⁹ Ratti, Oscar y Westbrook, Adele, Secretos de los Samurai estudio de las artes marciales del Japón feudal, Paidotribo, 2ed, España, pp. 189. ISBN: 8480194928.

¹⁰ Cantero, Marquez Juan Pedro, Nuevas perspectivas de investigación sobre Asia pacífico, Editorial Universidad de Granada, España, 2008, pp. 45. ISBN: 978-84-338-4870-3.

¹¹ Mahr, Stefan, Nihondo Quellenbuch Schiffe und Seefahrt, Alemania, 2012, pp. 27. [Consulta: 20 de agosto de 2018] Disponible en: <http://nihondo.stdojedmahr.de/quellen/Schiffe.pdf>

¹² Peers, C.J., Soldiers of the dragon chinese armies 1500 bc-ad 1840, Editorial Osprey Publishing, Gran Bretaña, 2006, pp. 195. ISBN 10: 1846030986.

¹³ G. de los Arcos, Maria Fernanda, The Philippine colonial elite and the evangelization of Japan. Bulletin of Portuguese, Revista Japanese Studies, Inglaterra, 2002. [Consulta: 29 de agosto de 2018] Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36100404>. ISSN 0874-8438

Wang Zhi, pirata chino pero considerado nipón, ya que cuando “*se convirtió en un forajido, fue buscado por el gobierno Ming, siendo entonces cuando decidió asentarse en Japón*”¹⁴, sus logros comerciales fueron trascendentes al atraer mercaderes de zonas remotas, tales habilidades las combino con sus tácticas piráticas para proteger sus mercancías; de los ataques proferidos se especula incrementó a cien naves bajo su mando, es decir, era un pirata con su propia flota.

En las mismas fechas también fue conocido un pirata chino de nombre Ling Fen, mejor conocido como Limahon por su nombre occidentalizado, un señor de la guerra que asoló la zona de Filipinas que estaba bajo control español, reconocido por su fiereza y estrategias, aunado al logro de haber reunido casi un centenar de naves a su flota, fueron tal sus embestidas que “*desencadenó también una profunda animadversión del gobernador <español> hacia los chinos, una tirria que heredarían sus sucesores junto con el cargo, y que finalmente se saldaría de forma dramática con la matanza de Sangleyes del <año> 1603*”¹⁵ de nuestra era, pereciendo más de veinticinco mil chinos que residían en esta zona de Filipinas; esta masacre fue autorizada por su gobernador Pedro De Acuña, quien mostró una saña que no fue aludida pues las referencias del hecho mayormente fueron españolas, “*las fuentes chinas son menos detalladas al describir las operaciones, quizás debido a que solo un puñado de sangleyes sobrevivieron*”¹⁶.

Sobresalió igualmente Zheng Chenggong también conocido como Koxinga, quien derrotó expulsando a españoles y holandeses que se habían instalado en Taiwan a mediados del siglo XVII, pero las reglas que impuso para sus piratas sobre

¹⁴ Petrucci, Maria Grazia. Pirates, gunpowder, and Christianity in late sixteenth-century Japan, Universidad de la Columbia Británica, Canadá, Núm. 4, junio 2010, pp. 58-72. [Consulta: 12 de agosto de 2018] Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/293310842_Pirates_gunpowder_and_Christianity_in_late_sixteenth-century_Japan

¹⁵ Folch, Dolors, Piratas y flotas de China según los testimonios castellanos del siglo XVI, Revista Investigaciones sobre Asia Pacífico de España, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, España, 2006, pp. 278. ISBN: 9788433845894.

¹⁶ Borao, José Eugenic, The massacre of 1603: Chinese perception of the Spaniards in the Philippines, Revista Itinerario, Inglaterra, Vol 22. Núm. 1, marzo 1998, publicado en línea abril 2010, pp. 22-40. [Consulta 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.cambridge.org/core/journals/itinerario/article/div-classtitlethe-massacre-of-1603-chinese-perception-of-the-spanish-in-the-philippinesdiv/E262D1B53DD0BBD92E00034D1D02D68A#>

los lugares libertados, sumado al fuerte respeto que él mismo aplicaba sobre aquellas, fue lo que hizo “*ganarse la admiración y la gratitud de los taiwaneses por muchas generaciones a partir de entonces*”¹⁷. También la reacción punitiva para los piratas era sobresaliente, y fue visible con la sanción que impuso el shōgun Tokugawa Ieyasu, quien a principios del siglo XVII “*estableció una decisiva hegemonía sobre todo Japón y comenzó el proceso de solidificación del régimen que él y sus trece sucesores como shogun*”¹⁸ perdurarían por muchas generaciones; como parte de esta política buscó dar seguridad al comercio en la región y siendo los piratas un problema serio para tal consigna, el referido shōgun ordenó la muerte de varios piratas capturados en la isla de Luzón, Filipinas; haciendo extensiva la pena a sus esposas e hijos; algo muy drástico pero efectivo, ya que erradicó la piratería por completo en esta zona.

Pero quizá la persona más destacada como pirata, no solo en esta parte, sino de toda la historia mundial, lo fue Ching Shih, una pirata china a la cual le destacó el tener a su a su potestad más de un millar de naves alrededor del año 1807 después de Cristo; ser defensora de pueblos costeros y pugnante de la fidelidad de los piratas con sus esposas; y además establecer un Código Pirata de la región. Su fiereza y fortaleza le hicieron ser conocida como el “Terror del Sur” ya que en esa época “*ella retó a las superpotencias del mundo, a los británicos, a los portugueses, y a la dinastía Qing, todos fallaron en repetidas ocasiones para detenerla y nunca fue derrotada en batalla*”¹⁹, con una excepción cuando la hizo retroceder otro pirata de nombre O-Po-Tae, quien basaba sus acciones bajo el lema “*primero considera tu fuerza y luego actúa, primero considera el negocio y luego trabájalo*”²⁰, si bien era un gran estratega, también era traicionero; temiendo la venganza de Ching Shih

¹⁷ Università Ca' Foscari Venezia. Archivio istituzionale ad accesso aperto. Bitstream. Handle, [02 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/9087/852963-1198662.pdf?sequence=2>

¹⁸ Smith, Henry, Learning from shōgun, Program in Asian Studies University of California, Estados Unidos, 1980, pp. 16.

¹⁹ Abshier, Sam, Ching Shih, Editorial Lulu, Estados Unidos, 2013, pp.10. ISBN: 9781300737827.

²⁰ Newman, Charles Fried, History of pirate who infested China sea from 1807 to 1810, The oriental translation fund, Inglaterra, 1831, pp. 122.

pues “su fuerza quintuplicaba la suya, convenció a sus propios hombres, y presentó una propuesta al gobierno para ser indultados”²¹.

Tipificación contemporánea de la piratería en el extremo oriente de Asia

Empezando con **Japón**, debe decirse que los problemas derivados de los ataques pirata a los intereses nipones han sido muy graves, como se suscitó con “la tripulación a bordo del carguero de propiedad japonesa *Tenyu*, por ejemplo, se cree que fueron asesinados por piratas. El buque desapareció en septiembre de 1998 en breve después de salir del puerto de *Kuala Tanjung* (en el lado indonesio del Estrecho de Malaca), pero fue encontrado tres meses después en China, con una nueva tripulación a bordo”. El destino del original la tripulación sigue siendo desconocida”²². A pesar de la intensa actividad pirática en este país, como tal en la actualidad no está tipificado textualmente esta conducta como piratería, solo dada la inferencia de las premisas en otra tipología se puede tomar como tal el delito a estudio. Su Código Penal²³ actual prevé en el Capítulo IX, que se titula como delitos de incendio provocado y fuego causado por negligencia, en su artículo 108 sanciona con no menos de cinco años de prisión a quien, entre otros desmanes, prenda fuego a un buque, atenuando en el siguiente artículo con no menos de dos años de prisión a quien realice la conducta anterior sobre una embarcación en la que no se halle persona alguna.

De igual forma, en el artículo 126 aunque se trata de un tipo similar al de ataques a las vías de comunicación y transportes, sanciona con pena capital a quien cause la muerte de una persona al hacer volcar, hundir o destruir una embarcación; dicha pena puede ser conmutable por cadena perpetua. No pasa desapercibido el artículo 129 donde sanciona solo con una multa de trescientos mil yenes, a quien ponga en peligro a una embarcación o en su defecto la haga hundir, zozobrar o la

²¹ Ellms, Charles, *The Pirates Own Book: Authentic Narratives Of The Most Celebrated Sea Robbers*, Marine Research Society of Salem, Massachusetts Estados Unidos, 1837, Reimpreso por Create Space Independent Publishing Platform, 2008, pp. 140. ISBN: 1440420726

²² Liss, Caroline, *Assessing contemporary, maritime piracy in southeast Asia: trends, hotspots and responses*, Peace Research Institute Frankfurt, Alemania, 2014, pp. 16. ISBN: 9783942532693.

²³ CABINET SECRETARIAT. Government. Japan. [Consulta: 12 de septiembre 2018] Disponible en: <http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/hourei/data/PC.pdf>

destruya, pero esta resulta solo si se produce por imprudencia delictiva, y por ende queda descartado de una consideración a la figura de la piratería, puesto que una de las premisas esenciales lo es la depredación como elemento subjetivo intencional.

Posteriormente en su Capítulo XII, titulado como crímenes de irrumpir en una residencia, en su artículo 130 que es la figura análoga al allanamiento de morada, sanciona con no más de tres años de prisión y multa de hasta cien mil yenes²⁴, a quien aborde un buque custodiado pese habersele requerido que lo abandonase, debiéndose hacer notar que, bajo ficción jurídica, le da un equiparable de bien inmueble a las embarcaciones. También existe en el artículo 260 el tipo penal de daño a edificios, donde castiga con no más de cinco años de prisión a quien dañe un edificio o buque, sanción independiente de aquellas que resulten de la muerte o lesiones inferidas por dicho ataque; se debe resaltar que la tipología de este cardinal dice: “edificio o buque”, lo que robustece la consideración de la ficción antes citada de la equiparación de inmueble a los navíos.

En su artículo 262 hace mención que aun cuando el buque afectado sea propiedad del activo del delito, se le sancionará como tal si el daño se realiza con la finalidad de aquejar a otra persona debido a que se halle desplazada la posesión o se encuentre gravada. Si bien no corresponde enteramente a esta zona, el tema hace obligada referencia a las prácticas fraudulentas de las que se han valido algunos empresarios europeos mediante falsos ataques piratas, como se suscitó en 2011 con la estafa del buque petrolero Brillante Virtuoso (hasta en mofa irónica resulta su nombre), el cuál supuso un ataque pirata para defraudar a la aseguradora, ya que solo “*el valor del buque en la sección de casco y maquinaria de la póliza fue de US \$ 55 millones y de US \$ 22 millones adicionales en la sección de mayor valor de la póliza*”²⁵, lo que hacía altamente redituable el reclamo.

En la poderosa nación de **China** tampoco ha estado exenta de ataques piratas, “*Desde mediados de la década de 1990 hasta la década de 2000, piratería*

²⁴ El cambio de divisa a la fecha de consulta 19 de septiembre de 2018 resulta 1 dólar estadounidense equivale a 112.51 yenes.

²⁵ BELGISCHE MARITIEME LIGA. Ligue maritime belge. Verkeersregels op Zee, [Consulta: 18 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.lmb-bml.be/archives/Archives%2038.pdf>

y robo a mano armada contra buques se concentraron en el Lejano Oriente, particularmente en las aguas del sur del mar China”²⁶. En términos legales hemos de referir que el país en tratamiento dentro de este epígrafe lo es la República Popular, puesto posteriormente se dará el análisis a la República de China conocida como Taiwán. En la nación cantonesa, prevé en su Código Penal²⁷ en el artículo 6 lo referente al ámbito de validez espacial de la norma, especificando textualmente que esta incluye aquellos crímenes a bordo de un barco. Como tal el término piratería no se haya expresado en esta codificación, pero se puede extrapolar la figura por la convergencia de las premisas piráticas; siendo así vemos que en su artículo 116 expresa que será condenado con diez años de prisión a quien sabotee, entre otros vehículos, un buque o lo destruya.

Debemos puntualizar que la premisa “sabotaje” *per se* trata o hace referencia al menoscabo patrimonial, pero con un aspecto teleológicamente político, sin olvidar que está etimológicamente relacionado con una catadura laboral, “*significa que el sabotaje es una estrategia y un instrumento de resistencia cultural*”²⁸, pero en este código se usa indiscriminadamente para referir simplemente al daño en propiedad ajena. Después en su artículo 122 impone sanción de diez años a quien secuestre un buque mediante violencia, coacción o cualquier otro medio, y establece la agravante al trabar como máxima la cadena perpetua cuando haya consecuencias graves, sin que especifique cuales concretamente. Aquí nos topamos con otra premisa singular, usada de forma artera en la esquemática civilista, si tomamos en cuenta que el secuestro es una forma de aseguramiento de bienes; pero se debe ser cauteloso con esta terminología, porque enteramente en la dimensión penal solo se puede realizar sobre personas y no a las cosas. En el siguiente artículo tipifica cuando se hace uso de la violencia, entendido como el acto dirigido al

²⁶ Mejia, Q. Jr., Máximo, Maritime piracy a multi-dimensional issue, Swedish maritime administration, Suiza, 2012, pp. 9, [Consulta: 22 de noviembre de 2018] Disponible en: http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2012/Piracy.pdf ISBN: 978-91-86502-05-8

²⁷ EL CONGRESO NACIONAL POPULAR DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA. Gobierno. China. Ley. Criminal, [Consulta: 12 de septiembre de 2018] Disponible en: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm

²⁸ Viveros, Alejandro, “*El sabotaje como intuición filosófica: Una perspectiva hermenéutica desde América colonial*”, Revista Mutatis Mutandis, Chile. Vol. 5, No. 2. 2012. pp. 334-369. ISSN: 2011799X.

doblegamiento de una voluntad ajena, contra cualquier persona que se encuentre en una aeronave, imponiendo una sanción de cinco años como máxima, al análisis respectivo podemos decir que hace inferencia de la piratería área.

Por último, en su artículo 430 incardina el resultado de peligro de intereses nacionales o militares, cuando se abandona un puesto sin permiso o deserten durante el desempeño de sus funciones, pero establece una agravante cuando lo realizan mediante un buque gubernamental, sancionando de diez años a cadena perpetua o pena de muerte; si bien no hay referencia cercana a la piratería, ni hace mención de la intención, puede tomarse como una forma similar a la asonada y se incluye en esta reseña, porque históricamente algunos marineros abandonaron el servicio a su nación para dedicarse a ser piratas.

En el país de **Taiwán** se ha suscitado el fenómeno pirata de forma alarmante, un caso tristemente célebre se desarrolló en el año de 1998 “*en el estrecho de Taiwán, había sido apresado el Cheung Son, un granelero de diez mil toneladas cargado con escombros de horno con destino a Malasia. Los piratas habían asesinado brutalmente a los veintitrés miembros de la tripulación después de mantenerlos como rehenes durante diez días. Después, los cadáveres, cargados con partes de motor, habían sido arrojados por la borda*”²⁹, sin que se haya podido determinar el móvil, ni detener a los responsables. En su Código Penal³⁰ si tipifica nominalmente a la piratería a partir del Capítulo 30, aunque en el referido capitulado de manera conjunta describe también al robo del artículo 325 al 332, es a partir del artículo 333 donde inicia con el delito a estudio, señalando que le tendrá como pirata a aquella persona que navegue un buque sin permiso de un estado beligerante o bien, que no forme parte de la armada de alguna nación, y tenga la intención de violentar a otro navío, o a las personas que se hallen a bordo, imponiendo una sanción de pena de muerte o prisión vitalicia; en este primer apartado destaca que

²⁹ Antony, J. Robert, “*Piracy on the south china coast through modern times*”, Revista: Piracy an maritime crimes historical and modern case studies, Naval War Colege Press, Estados Unidos, pp. 46. ISSN: 1544-6824.

³⁰ ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 09 de marzo de 2018] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/80254/112858/F-1444561515/CHN80254%20Eng.pdf>

como tal reconoce las patentes de corso, pues son el permiso de una nación para depredar otras embarcaciones.

En el mismo cardinal considera como piratería al miembro de una tripulación o incluso un pasajero de un buque, si tiene la sola intención de realizar un saqueo, o de violentarse contra otro miembro de la tripulación o de otro pasajero; este apartado es vago y difuso porque no exige que forme parte de una tripulación pirata, incluso podría tratarse de una forma del robo calificado, pero al estar en el navío le toma como piratería en todo caso. Finaliza este artículo con dos agravantes, si del acto pirático resulta alguna persona muerta, el oferente será sentenciado a muerte, cadena perpetua o prisión no menor a doce años, y si solo resulta con lesiones alguna víctima, la sanción será con pena de muerte, prisión vitalicia o prisión por no menos de diez años. Si bien la segunda agravante resulta aparentemente excesiva, esto puede descartarse bajo la óptica de que su codificación no refiere la clase de lesiones ni su gravedad. En su artículo 334 refrenda las sanciones de pena de muerte o cadena perpetua, de aquel que cometa piratería y prive de la vida a otra persona; asimismo, establece que se impondrá pena de muerte, cadena perpetua o prisión por doce años a aquel que, aprovechando la comisión de la piratería, incendie, viole, secuestre o lesiones gravemente a otra persona. Finaliza en su artículo 334-1 la aplicación del principio denominado *mutatis mutandis*, respecto a lo señalado en el artículo 323, relativo al robo y la piratería, es decir, que a lo ya tipificado se modificará lo necesario para la observancia justa de lo normado.

En la nación insular de **Corea del Sur** establece textual pero escuetamente la figura penal de la piratería, describiéndola en el artículo 340 de su Código Penal³¹ cuando una persona mediante la amenaza, capture un navío o lo tomé en su control de forma furtiva, sancionándolo de siete años hasta con cadena perpetua; establece la agravante de prisión por diez año o cadena perpetua a quien lesione a otra persona al cometer piratería; y finaliza con otra agravante, si al caso se comete homicidio o violación, se le castigará con la muerte o con encarcelamiento de por vida.

³¹ OECD BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES. Organization. Site, [Consulta: 17 de septiembre de 2018] Disponible en: <https://www.oecd.org/site/adboecdanti-corruptioninitiative/46816472.pdf>

En el país peninsular de **Vietnam** se prevé nominalmente al delito de la piratería dentro de su Código Penal³², señala de forma textual la pluralidad de activos necesaria para ciertos delitos en su artículo 14, entre ellos la piratería por ser obviamente necesaria la participación de varias personas para su comisión. Antes de continuar conviene prevenir a la lectura que resultará inusual y quizá hasta impráctico la forma de tabulación que esta codificación maneja, puesto que utiliza un modo porcentual de la consecuencia fisiológica sobre la discapacidad física que produzca, sin que precise si es relativa a una laboral o si se trata de una orgánica meramente; anunciado lo anterior, véase en el artículo 302 que sanciona en un primer punto de cinco a diez años de prisión a quien ataque, capture, robé o destruya una nave marítima o aérea, incluso si se haya en jurisdicción internacional. En el mismo incardinado, en su punto segundo plantea una sanción de diez a quince años de prisión, si lo realiza un grupo organizado, si muere persona alguna o infiere lesiones que ocasionen el sesenta y un por ciento de discapacidad física, o si de las lesiones producidas a dos personas, cada una sufra un treinta y un por ciento, y un sesenta por ciento de discapacidad física o si la ofensa resulta igual o mayor a un daño corporal de tres personas sufran de un sesenta y un por ciento a un ciento veintiún por ciento combinado; misma sanción se impone si el daño patrimonial asciende de cincuenta millones de dongs vietnamitas³³, hasta quinientos millones.

Después en su punto tercero eleva las sanciones de quince a veinte años de prisión cuando al cometer el ataque mueran dos personas o de las lesiones que se generen se origine un sesenta y un por ciento de discapacidad física o más, así como si el daño corporal es igual o mayor a tres personas y combinadas se les crea una discapacidad del ciento veintidós al doscientos por ciento; asimismo si el menoscabo patrimonial es de trescientos millones de dongs hasta mil quinientos millones. En su punto cuarto castiga con veinte años de prisión, hasta cadena perpetua si de la ofensa se priva de la vida a más de tres personas, o si lesiona a tres personas a quienes combinadamente les genere un sesenta y un por ciento de

³² WIPO. International. Lexdocs. Vietnam, [Consulta: 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/vn/vn086en.pdf>

³³ El cambio de divisa a la fecha de consulta 19 de septiembre de 2018, resulta 1 dólar estadounidense equivale a 23,212.36 dongs vietnamita.

discapacidad, o si lesiona a tres o más personas y que les genere de forma combinada un doscientos uno por ciento o más de discapacidad física total, o bien que el quebranto patrimonial resulte igual o superior a mil quinientos millones de dólares; se finaliza el apartado con una sanción de uno a cinco años a quien solo se limite a prepararse para la comisión de este delito.

En **Filipinas** existe referencia textual de la piratería en su legislación, previamente se puede obtener una derivación de las premisas que obtenemos en su Código Penal³⁴ en el artículo 52 inciso 6, donde sanciona con prisión de por vida a quien cometa un homicidio si se produce mediante varamiento de un barco, después en su artículo 122 le titula como piratería en general y motín en altamar, sancionando con prisión (sin decir quantum alguno) a quien, en altamar, ataque o capture un buque, un pasajero o su equipaje, la carga que transporte ya sea parcial o total, así como a quien se amotine. Después en su artículo 123 le refiere como piratería calificada y le sanciona con prisión (de igual forma sin decir temporalidad) y hasta con pena de muerte, a quien cometa cualquiera de las modalidades citadas en el artículo que antecede si además ejercieron disparos en el buque, abandonen a sus víctimas sin medios para salvarse, prive de la vida, lesione o viole a persona alguna.

En **Singapur** la piratería esta sancionada en su Código Penal³⁵ a partir del artículo 130 B, el cual sanciona con cadena perpetua y doce azotes a quien cometa este delito, y con pena de muerte si priva de la vida a otra persona, aun en grado de tentativa. En su artículo 130 C define como actos piráticos a quien robe una embarcación, se apodere de la carga o la tire por la borda, la dañe o destruya, así como los suministros o accesorios de la nave, se amotine aun en grado de tentativa, así como instigue o compela a otro a realizar los primeros cuatro actos citados; para tal efecto a estas modalidades se les sancionará con prisión hasta por quince años de prisión y estará sujeto a los azotes, sin indicar cuantos. Resulta inusual una pena

³⁴ UNITED NATIONS. Organization. Departments. Legislation. Philippines, [Consulta: 19 de septiembre de 2018] Disponible en: http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/PHL_revised_penal_code.pdf

³⁵ SINGAPORE STATUS ON LINE. Current Acts. –P. Criminal Code, [Consulta 12 de septiembre de 2018] Disponible en: https://sso.agc.gov.sg/Act/PC1871#P4VIA_130B-

corporal en esta época, pero en este país está claramente permitido y contemplado en su artículo 53 en el capítulo de castigos, considerando como penas la muerte, la prisión, el decomiso, la multa, y los golpes.

En el reino indochino de **Tailandia** se carece de regulación en el tema, aunque de igual forma con otros países, se puede extrapolar una similitud al delito de piratería en su Código Penal³⁶, en el capítulo de ofensas contra la seguridad del reino, en su artículo 122 pune de cinco a quince años de prisión a quien auxilie en batalla al enemigo al inutilizar un transporte de guerra, y en su artículo 218 sanciona de seis meses a siete años a quien incendie una embarcación ya sea que se utilice para transporte humano, de carga o almacenamiento; y coloca una agravante inusual a nuestro parecer, al castigar con pena de muerte, prisión vitalicia o de cinco a veinte años a quien prenda fuego a un bote de vapor o una lancha de motor con capacidad de cinco toneladas o más, si se utiliza como transporte público.

En el reino de **Indonesia**, no obstante ser superficialmente pequeño en comparación con el resto, es el que tiene regulado con mayor extensión el delito a estudio, *“la alta incidencia de piratería en las aguas de Indonesia, la falta de regulación y la natural inseguridad del comercio marítimo, la presencia de redes terroristas y el hecho de que cualquier interrupción del comercio mundial tendrá un impacto devastador en la manufacturación globalizada en un sistema dependiente de operaciones comerciales puntuales, han aumentado los temores sobre la seguridad marítima en el estrecho de Malaca”*³⁷. Precisamente en el estrecho de Malaca se surca la mayor cantidad de embarcaciones que transitan entre Europa y Asia, lo que en recientes fechas ha incrementado los ataques de piratas, donde se hace notable incluso el apoyo de Australia, pese a no tener tipificada la conducta éste último país-continente.

³⁶ SAMUIFORSALE. Article Index. Thai Law Texts. Thailand Penal Code Thau Criminal Law, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <https://www.samuiforsale.com/law-texts/thailand-penal-code.html>

³⁷ Tan, Th. Andrew, *The Asian Countries' Interest in Asian Energy Security*, Papers in Australian Maritime Affairs, Revista Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca Strait, Australia, No. 23, 2008, pp. 53-71. ISSN 1327-5658.

En su Código Penal³⁸ se prevé desde el artículo 4 la integración de este ilícito a la jurisdicción indonesia, haciéndolo extensivo a las aeronaves; ya en su Capítulo XXIX denominado crímenes relativos a la navegación, en su artículo 438 castiga al responsable de piratería con una pena máxima de quince años, a quien sirva en un buque, a sabiendas que se utilizará para violentar a otros navíos, a su tripulación o carga, sin que cuente con una autorización siendo en este caso la patente de corso, sin que la mencione como tal. En el mismo apartado sanciona con doce años de prisión como máxima, a quien, conociendo el uso violento de una embarcación contra otra, entre en servicio como tripulante o permanezca voluntariamente en el mismo.

Después en su artículo 440 responsabiliza como pirata y le sanciona con una máxima de quince años de prisión, a quien, desde el mar, en la playa o río desembarque para cometer actos de violencia contra personas o bienes que ahí se hallen. Posteriormente hace extensiva la misma sanción a quien a bordo de un buque se violente contra personas o bienes, en el mismo tipo de área de acción. En el diverso 442 y 443 impone una sanción idéntica para el caso de la persona por el solo hecho de ser capitán pirata, y con diez años de prisión al que sea miembro de su tripulación. En el artículo 444 impone la agravante de pena de capital, prisión vitalicia o con veinte años de prisión, al capitán pirata y a quienes hayan participado en la muerte de persona alguna del buque atacado. En el siguiente artículo prevé un equiparable a quien provea de equipamiento a una nave pirata, y le sanciona con una pena de prisión de quince años como máxima. En su artículo 446 plantea otro equiparable que no se encuentra en otra legislación del mundo, castiga con doce años de prisión a quien participe en el fletamento o aseguramiento de un navío pirata. También en su artículo 447 asimila como tal la figura de piratería a quien intencionalmente entregue un barco a los piratas, castigándole con una máxima de quince años de prisión. Finaliza con el artículo 448 donde sanciona con siete años de prisión a aquella persona que permanezca en una embarcación pirata, sin que forme parte de su tripulación.

³⁸ WIPO LEX. Int. Laws. India, [Consulta: 24 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/id/id039en.pdf>

En su artículo 450 también se regula una figura singular, aquel nacional que acepte una carta de marquesina y represalia, también conocida como patente de corso, o bien sea el capitán corsario, se le sancionará con una pena máxima de cinco años de prisión. En su artículo 451 sanciona con cuatro años al nacional que sirva como miembro de una tripulación corsaria. Es importante precisar que esta nación si bien reconoce el corso extranjero, solo le admite licitud mientras así su gobierno le autorice. En esta parte de su Código se mezcla regulación marítima ajena al ilícito a estudio, como la deserción a la marina mercante, la insubordinación, la alteración de documentación, se amotina o conspire para tal efecto, incluso a sanciona a quien viaje como polizón en un navío indonesio, así como quien enarbole la bandera nacional sin autorización.

No pasa desapercibida en esta región oriental la nación de **Corea del Norte**³⁹, pero solo debe acotarse que al efecto y en atención al ilícito a estudio, no se regula algo al respecto, ni siquiera de forma referencial en su Código Penal; caso igual con el reino de **Camboya**⁴⁰, **Malasia**⁴¹ e **India**⁴² lo que llama la atención dada la incidencia de este delito en la zona, como se decía en el Estrecho de Malaca y de Hormuz.

Documentos internacionales asiáticos para el combate a la piratería

Actualmente en la región asiática se ha presentado el problema de la piratería como un problema conjunto, por las afectaciones energéticas pues *“la carga más atractiva para los piratas es el combustible diesel, el petróleo y los piratas de gas*

³⁹ THE COMMITTEE FOR HUMAN RIGHTS IN NORTH KOREA. Organization. Criminal Law, [Consulta: 17 de septiembre de 2018] Disponible en: [https://www.hrnk.org/uploads/pdfs/The%20Criminal%20Law%20of%20the%20Democratic%20Republic%20of%20Korea_2009_%20\(1\).pdf](https://www.hrnk.org/uploads/pdfs/The%20Criminal%20Law%20of%20the%20Democratic%20Republic%20of%20Korea_2009_%20(1).pdf)

⁴⁰ THE CAMBODIAN NGO COMMITTEE ON CEDAW. Organization. Content. Criminal Code, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: http://ngocedaw.org/wp-content/uploads/2015/05/Criminal_Code_EN-KH_Jan_2014.pdf

⁴¹ ATTORNEY GENERAL'S CHAMBER OF MALAYSIA. Government. Agcportal. Penal, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/Penal%20Code%20%5BAct%20574%5D2.pdf>

⁴²

*atacan a los petroleros y descargan el combustible en su barco*⁴³, siendo más activos en sus ataques en el Estrecho de Malaca y en el Estrecho de Hormuz, incluso “*las armadas de los Estados ribereños, la Real Marina de Malasia, la Armada de Indonesia y la Marina de la República de Singapur aumentaron sus activos en este canal y fueron capaces de reducir los incidentes de piratería. Las tres marinas lanzaron el Trilateral Coordinado Patrullas del Estrecho de Malaca y Singapur, ahora conocidas como Patrulla de Estrechos de Malaca*”⁴⁴.

Este problema conllevó a las naciones de esta zona a unirse en un documento internacional denominado **Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada Contra Navíos en Asia**⁴⁵, o **The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)**, es similar a la denominada Operación de la Fuerza Naval de la Unión Europea ATALANTA o European Union Naval Force Operation Atalanta (EU NAVFOR por sus siglas en inglés), de la cual ya se le dio el extenso tratamiento en el capítulo tercero de esta investigación; aquel tratado asiático multilateral expresa la preocupación por la creciente piratería en altamar, respetando las referencias de 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 1982⁴⁶; y posteriormente procede a conceptualizar a este delito, demarcándolo como cualquier acto ilegal de violencia, detención o depredación, hacia una tripulación o sus pasajeros de un barco o avión privado, o contra su carga, que se cometa en altamar; así como cualquiera que voluntariamente participe en el funcionamiento de una nave pirata, así como la incitación a cualesquiera de los actos descritos anteriormente.

⁴³ Soko, N., Maritime piracy, investigating violence against merchant ships' crew members, during piracy attacks, from January 2011 – March 2016, Tesis, Universidad de Tilburgo, Países Bajos, 2016, pp. 14.

⁴⁴ Permal, Summaty, “Safe waters: Malaysia’s response to enhancing security in southeast Asia’s maritime domain”, Maritime security and piracy, Singapur, 2014, pp. 145. ISBN: 978-981-07-8102-6

⁴⁵ RECAAP. Publications. Guidebook, [Consulta: 25 de septiembre de 2018] Disponible en: [http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20\(high-res\).pdf](http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20(high-res).pdf)

⁴⁶ UNITED NATIONS. Acuerdos, [Consulta: 18 de mayo 2018] Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.

Asimismo, busca la prevención y represión de la piratería, pero solo le expresa como una intención, sin establecer algún tipo de parámetro concreto; por otra parte, respeta la inmunidad diplomática de los buques de guerra de las naciones que signan, así como resalta que no se verá perjudicada la posición de alguna nación participe respecto a las disputas respecto a la soberanía nacional relacionada con el derecho del mar. Continúa el documento haciendo mención que, en sintonía con el derecho interno de cada país, hará todo lo posible por adoptar medidas efectivas para prevenir y reprimir la piratería, detener a piratas, confiscar los buques o aeronaves utilizados para cometer actos de piratería, rescatar a las víctimas de los buques y las víctimas de piratería.

También establece un centro de intercambio de información para promover cooperación entre los países, en la prevención y represión de la piratería, el cual se ubica en Singapur, en esencia gestiona, recopila, coteja y analiza el flujo de información sobre eventualidades de piratería, así como elaborar estadísticas e informes relativos, y dar alerta sobre ataques inminentes en la medida de lo posible. Asimismo, establece la posibilidad de que una nación participe solicite cooperación en la detención de una nave pirata, o en la búsqueda y rescate de sus víctimas; establece una asistencia legal recíproca en relación a la aportación de pruebas en la piratería, e instituye la asistencia técnica, los programas educativos y de capacitación para compartir experiencias; y finaliza con la postura de alentar a los buques, armadores u operadores, a tomar medidas de protección contra la piratería, siempre respetando las prácticas internacionales pertinentes.

También existen dos documentos de aplicación en esta región, siendo el primero denominado **Sistema del Reporte de Buques en los Estrechos de Malacca y Singapur** o **Ship Reporting System in the Straits of Malacca and Singapore**; así como el programa **Autopista electrónica marina en el estrecho de Malaca y Singapur**, o **Marine Electronic Highway in the Straits of Malacca and Singapore**, particularmente no buscan el combate a la piratería, sus objetivos esencialmente son el mejorar la seguridad de la navegación, proteger el medio ambiente marino, facilitar los movimientos de los navíos, y respaldar operaciones de respuesta a la contaminación por búsqueda y rescate por el uso del petróleo; se

derermina a qué clase de navíos va enfocado, la jurisdicción de estos documentos, y las bandas de radiofrecuencia en que operarán; *“combina la tecnología de la información emergente y las cartas electrónicas con comunicaciones en tiempo real para promover navegaciones más seguras y la protección del medio marino”*⁴⁷.

Conclusiones.

De sus antecedentes piráticos, esta región mostró a los salteadores del mar más aguerridos, ponderando incluso a una dama como la más hábil pirata a nivel mundial; tan resulta su presencia que fueron determinantes en su historia, a saber, por su capacidad destructiva pese a la desproporcionalidad de los rivales en muchas ocasiones. En términos jurídicos, algunos países este delito de manera textual lo refieren y en otros se infiere, pero siempre exclusivamente en su ley secundaria, ninguno en su Constitución; tampoco hay una correlación entre su historia con su tipología penal, ya que ; de la misma forma denótese que sus tipos penales no son tan refinados ni técnicos, al contrario, algunos pueden ser confusos y arcaicos, máxime si tomamos en cuenta que consideran las penas corporales, y de forma referencial se permite el curso en dos naciones. El Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada Contra Navíos en Asia, como documento internacional es pertinente y atinado para la prevención y represión de la piratería en términos de cooperación y asistencia, difiere de la operación Atalanta, ya que aquel es más logístico en su información y no es enteramente de reacción, puesto que no reúne fuerzas armadas para su contención.

De las distintas regulaciones analizadas, se considera que la acción más favorable para garantizar la seguridad marítima, resulta de la homologación de los tipos penales, las discrepancias legales pueden dar cabida a tecnicismos legales, que como recovecos jurídicos, permean la posibilidad de redargüir el encuadramiento de la conducta, máxime que la transnacionalidad de estos permite esta posibilidad.

⁴⁷ Kraska, James, Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics, Oxford University Press, Estados Unidos, 2011, pp.132. ISBN: 9780199773381.

Referencias

Bibliografía

- Abshier, Sam, Ching Shih, Editorial Lulu, Estados Unidos, 2013, pp.10. ISBN: 9781300737827.
- Antony Robert J. Anthony, Elusive Pirates, Pervasive Smugglers: Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas, Universidad de Hong Kong University, Hong Kong, 2010. ISBN: 9789888028115.
- Cantero, Marquez Juan Pedro, Nuevas perspectivas de investigación sobre Asia pacífico, Editorial Universidad de Granada, España, 2008. ISBN: 978-84-338-4870-3.
- Ellms, Charles, The Pirates Own Book: Authentic Narratives Of The Most Celebrated Sea Robbers, Marine Research Society of Salem, Massachusetts Estados Unidos, 1837, Reimpreso por Create Space Independent Publishing Platform, 2008, pp. 140. ISBN: 1440420726
- Folch, Dolors, Piratas y flotas de China según los testimonios castellanos del siglo XVI, Revista Investigaciones sobre Asia Pacífico de España, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, España, 2006, pp. 278. ISBN: 9788433845894.
- Jansen, Marius B., The making modern Japan, the belknap press of harvard university press, Estados Unidos, 2002, pp. 4. ISBN: 0674003349.
- Johnston, Reginald Flemming, The lion and dragon in northern China, Dutton and Company, Nueva York, Estados Unidos, 1910, pp. 44-45.
- Kraska, James, Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics, Oxford University Press, Estados Unidos, 2011. ISBN: 9780199773381.
- Liss, Caroline, Assessing contemporary, maritime piracy in southeast Asia: trends, hotspots and responses, Peace Research Institute Frankfurt, Alemania, 2014. ISBN: 9783942532693.
- Mejia, Q. Jr., Máximo, Maritime piracy a multi-dimensional issue, Swedish maritime administration, Suiza, 2012, pp. 9, [Consulta: 22 de noviembre de

- 2018] Disponible en: http://www.sjofartsverket.se/upload/Listadedokument/Rapporter_Remisser/SV/2012/Piracy.pdf ISBN: 9789186502058.
- Newman, Charles Fried, History of pirate who infested China sea from 1807 to 1810, The oriental translation fund, Inglaterra, 1831, pp. 122.
 - Peers, C.J., Soldiers of the dragon chinese armies 1500 bc-ad 1840, Editorial Osprey Publishing, Gran Bretaña, 2006, pp. 195. ISBN 10: 1846030986.
 - Permal, Summaty, "Safe waters: Malaysia's response to enhancing security in southeast Asia's maritime domain", Maritime security and piracy, Singapur, 2014, pp. 145. ISBN: 978-981-07-8102-6.
 - Ratti, Oscar y Westbrook, Adele, Secretos de los Samurai estudio de las artes marciales del Japón feudal, Paidotribo, 2ed, España, pp. 189. ISBN: 8480194928.
 - Smith, Henry, Learning from shōgun, Program in Asian Studies University of California, Estados Unidos, 1980, pp. 16.
 - Soko, N., Maritime piracy, investigating violence against merchant ships' crew members, during piracy attacks, from january 2011 – march 2016, Tesis, Universidad de Tilburgo, Países Bajos, 2016.
 - Tokitsu, Kenji, Myamoto Musashi, Paidotribo, España, 2008, pp. 375. ISBN: 9788480199766.
 - Walker, Brett L., Historia de Japón, Ediciones Akal, España, 2017. ISBN: 9788446043522.

Legisgrafía

- ATTORNEY GENERAL'S CHAMBER OF MALASYA. Government. Agcportal. Penal, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/Penal%20Code%20%5BAct%20574%5D2.pdf>
- BELGISCHE MARITIEME LIGA. Ligue maritime belge. Verkeersregels op Zee, [Consulta: 18 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.lmb-bml.be/archives/Archives%2038.pdf>

- Borao, José Eugenic, The massacre of 1603: Chinese perception of the Spaniards in the Philippines, *Revista Itinerario*, Inglaterra, Vol 22. Núm. 1, marzo 1998, publicado en línea abril 2010, pp. 22-40. [Consulta 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.cambridge.org/core/journals/itinerario/article/div-classtitlethe-massacre-of-1603-chinese-perception-of-the-spanish-in-the-philippinesdiv/E262D1B53DD0BBD92E00034D1D02D68A#>
- CABINET SECRETARIAT. Government. Japan. [Consulta: 12 de septiembre 2018] Disponible en: <http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/hourei/data/PC.pdf>
- Cantero, Marquez Juan Pedro, *Nuevas perspectivas de investigación sobre Asia pacífico*, Editorial Universidad de Granada, España, 2008, pp. 45. ISBN: 978-84-338-4870-3.
- EL CONGRESO NACIONAL POPULAR DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA. Gobierno. China. Ley. Criminal, [Consulta: 12 de septiembre de 2018] Disponible en: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm
- ILO. Internacional Labour Organization. [Consulta: 09 de marzo de 2018] Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/80254/112858/F-1444561515/CHN80254%20Eng.pdf>
- Mahr, Stefan, *Nihondo Quellenbuch Schiffe und Seefahrt*, Alemania, 2012, pp. 27. [Consulta: 20 de Agosto de 2018] Disponible en: <http://nihondo.stdojedmahr.de/quellen/Schiffe.pdf>
- OECD BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES. Organization. Site, [Consulta: 17 de septiembre de 2018] Disponible en: <https://www.oecd.org/site/adboecdanti-corruptioninitiative/46816472.pdf>
- Petrucci, Maria Grazia. *Pirates, gunpowder, and Christianity in late sixteenth-century Japan*, Universidad de la Columbia Británica, Canadá, Núm. 4, junio 2010, pp. 58-72. [Consulta: 12 de agosto de 2018] Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/293310842_Pirates_gunpowder_and_Christianity_in_late_sixteenth-century_Japan

- RECAAP. Publications. Guidebook, [Consulta: 25 de septiembre de 2018] Disponible en: [http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20\(high-res\).pdf](http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20(high-res).pdf)
- SAMUIFORSALE. Article Index. Thai Law Texts. Thailand Penal Code Thau Criminal Law, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <https://www.samuiforsale.com/law-texts/thailand-penal-code.html>
- SINGAPORE STATUS ON LINE. Current Acts. –P. Criminal Code, [Consulta 12 de septiembre de 2018] Disponible en: https://sso.agc.gov.sg/Act/PC1871#P4VIA_130B-
- THE CAMBODIAN NGO COMMITTEE ON CEDAW. Organization. Content. Criminal Code, [Consulta 19 de septiembre de 2018] Disponible en: http://ngocedaw.org/wp-content/uploads/2015/05/Criminal_Code_EN-KH_Jan_2014.pdf
- THE COMMITTEE FOR HUMAN RIGHTS IN NORTH KOREA. Organization. Criminal Law, [Consulta: 17 de septiembre de 2018] Disponible en: [https://www.hrnk.org/uploads/pdfs/The%20Criminal%20Law%20of%20the%20Democratic%20Republic%20of%20Korea_2009_%20\(1\).pdf](https://www.hrnk.org/uploads/pdfs/The%20Criminal%20Law%20of%20the%20Democratic%20Republic%20of%20Korea_2009_%20(1).pdf)
- UNITED NATIONS. Organization. Departments. Legislation. Philippines, [Consulta: 19 de septiembre de 2018] Disponible en: http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/PHL_revised_penal_code.pdf
- Università Ca' Foscari Venezia. Archivio istituzionale ad accesso aperto. Bitstream. Handle, [02 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/9087/852963-1198662.pdf?sequence=2>
- WIPO. International. Lexdocs. Vietnam, [Consulta: 19 de septiembre de 2018] Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/vn/vn086en.pdf>

- Antony, J. Robert, "Piracy on the south china coast through modern times", Revista: Piracy an maritime crimes historical and modern case studies, Naval War Colege Press, Estados Unidos, pp. 46. ISSN: 1544-6824.
- Font, Gavira Carlos A., "Piratas del Pacífico". Revista Filipina. Revista de Investigación, España, Tomo XVI, número 1, primavera 2012, [Consulta: 30 de julio de 2018]. Disponible en: <http://revista.carayanpress.com/pirataspacifico.html>. ISSN: 1496-4538.
- G. de los Arcos, Maria Fernanda, The Philippine colonial elite and the evangelization of Japan. Bulletin of Portuguese, Revista Japanese Studies, Inglaterra, 2002. [Consulta: 29 de agosto de 2018] Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36100404>. ISSN 0874-8438.
- Tan, Th. Andrew, The Asian Countries' Interest in Asian Energy Security, Papers in Australian Maritime Affairs, Revista Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca Strait, Australia, No. 23, 2008, pp. 53-71. ISSN 1327-5658.
- Viveros, Alejandro, "*El sabotaje como intuición filosófica: Una perspectiva hermenéutica desde América colonial*", Revista Mutatis Mutandis, Chile. Vol. 5, No. 2. 2012. pp. 334-369. ISSN: 2011799X.