La piratería en el Océano Índico:

un reto del siglo XXI



Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas
HÉCTOR LÓPEZ ARESTEGUI



La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares.

Todo comenzó en el mar, en la Antigüedad. El poeta griego Homero (S. X a.C.) puso en la boca de Ulises, héroe de "La Odisea", la siguiente frase: *"Saqueasteis la ciudad, llevando la muerte a sus habitantes; y si dividimos los bienes y las mujeres que en el presa hubimos, que cada uno obtenga igual parte*[1]*"*. Esta es la partida de nacimiento literaria del pirata. Los descendientes de estos pioneros en el Cuerno de África —donde se une el Mar Rojo y el Océano Índico— no tienen a nadie quien cante sus "hazañas", pero constituyen



Embarcación pirata, con grupos de bandidos llamados "gitanos del mar".

un duro desafío para las fuerzas navales internacionales en el área. Esta lucha se hace aún más ardua por el disímil cuadro jurídico para juzgar a estos delincuentes, pues si bien la piratería es un delito internacional, su característica singular —el lugar donde ocurre, altamar— genera controversias jurídicas que impiden la represión de este delito. En el presente artículo ofreceremos una perspectiva política, naval y jurídica del problema que representa la piratería en Somalia.

Guardacostas y bandidos

En el Océano Indico y el Mar Rojo la tradición pirática es milenaria. Grupos de bandidos llamados "gitanos del mar" destacaban por su audacia y crueldad.

En el caso somalí, la piratería está íntimamente relacionada con la tradición de bandidaje a lo largo de la costa oriental de África (Eritrea, Etiopía, Kenia y Somalia). El término local que describe esta actividad es *Shifta* y significa rebelde, forajido o fugitivo[2]. En principio las *Shiftas* surgieron como milicias locales de autodefensa y montoneras que se organizaban contra una autoridad que se consideraba ilegítima. Por esta razón la palabra *Shifta* tiene, al mismo tiempo, una connotación positiva y negativa. El *Shiftinnet* (Consejo de *Shiftas*) asume esa autoridad y sus resoluciones son respetadas por la población. Cuando los británicos y los italianos establecieron su dominio colonial en el área, las *Shiftas* se convirtieron en una forma intermitente de resistencia y, al mismo tiempo, en policía rural al servicio de las potencias coloniales dominantes. Así, durante la Segunda Guerra Mundial las *Shiftas* etíopes y somalíes fueron aliadas indeseables de las fuerzas británicas destacadas en Kenia, cuyos oficiales deploraban su crueldad en el trato a los prisioneros italianos.

Somalia alcanzó su independencia en 1960. En 1969 el general Mohammed Said Barre (1919–1995) lideró un golpe de Estado que le permitió gobernar el país hasta 1991, año en el cual Somalia cae en la anarquía que impera hasta la fecha. En ese momento renace la tradición de bandidaje y rápidamente se traslada al mar. Así, las *Shiftas* se transformaron en *"Burca badeed"*, ladrones del mar. Dada la connotación negativa del término ladrón, muchos jefes de clanes prefieren utilizar la palabra *"badaadinta badah"*, que significa guardacostas[3]. El uso de esta palabra no es casual, pues justifica las acciones piráticas en nombre de la defensa del dominio marítimo somalí contra las potencias extranjeras que arrojan desechos tóxicos en la costa del país y las flotas pesqueras que depredan su riqueza ictiológica.

Durante el régimen del general Mohammed Said Barre (1969–1991), Somalia recibió apoyo de numerosas naciones para el desarrollo de su industria pesquera. La cooperación internacional se tradujo en la creación de cooperativas pesqueras que vendían casi toda la totalidad de su pesca a firmas extranjeras. La guerra civil causó graves daños a la industria pesquera y esta decayó rápidamente. Esta situación fue aprovechada por flotas pesqueras extranjeras, que depredaron las aguas del país[4] y se vertieron miles de toneladas de desechos tóxicos al mar. La primera actividad mencionada floreció en gran medida gracias a la complicidad de las autoridades de circunstancia[5] como, por ejemplo, Ahmed Abdi Habsade, ex ministro del Interior de Puntland, una de las repúblicas no reconocidas internacionalmente y surgidas del desmembramiento del país. El delegado de las Naciones Unidas para Somalia, Ahmedou Ould–Abdallah, ha declarado: "La falta de un gobierno efectivo en Somalia ha permitido la pesca irregular por parte de muchos países europeos y asiáticos [...]. Enfrentamos un desastre en la costa somalí y sus efectos en el medio ambiente y la población son calamitosos. Estoy convencido de que se vierten al mar desechos sólidos, químicos y, probablemente, residuos nucleares. No hay gobierno y nadie se pronuncia al respecto[6]".



Crucial labor de los cuerpos de guardacostas.

"Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres, que proveen información del tráfico marítimo, y en Canadá como refugio de los líderes piratas".

Somalia es un país de clanes nómadas que creen que su ley les permite tomar propiedad ajena. La historia de Farrah Ismail, un pirata somalí purgando condena en Berbera, Somalilandia (la antigua Somalia británica) es ilustrativa de este punto[7]. Ismail nació en Mogadiscio en 1960 y estudió mecánica. Apenas finalizados sus estudios abandonó su ciudad natal y se estableció en Bossasso, actualmente Puntland, donde puso un taller. Poco a poco fue haciéndose del capital necesario y adquirió una pequeña flota de barcos pesqueros que dedicó a la pesca de tiburones y recolección de langostas. Este rubro era innovador, pues todos sus antecesores privilegiaban las fuentes tradicionales de ingresos: el transporte de ganado y peregrinos hacia Yemen. Ismail perdió todo su capital y bienes en enfrentamientos con embarcaciones extranjeras. Fue así que decidió hacerse pirata. Desde su prisión declara: "Ellos no me importan [los marinos mercantes cautivos]. Son ganado. ¿Por qué nadie habla del daño que nos han hecho? Por primera vez al mundo le importan nuestros problemas. Finalmente saben que secuestrar sus barcos es nuestro castigo por sus crímenes[8]".

La fuente principal del armamento es Yemen. Los servicios financieros se realizan mediante el sistema de la *hawala*, un canal informal de transferencia de fondos de un lugar a otro a través de proveedores de servicios conocidos como *hawaladars*, que son por lo general inmigrantes residentes en países desarrollados, y contactos legales en Dubái y Djibuti[9]. Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres[10], que proveen información del tráfico marítimo[11], y en Canadá[12] como refugio de los líderes piratas.

La estrategia de los piratas es propia de la llamada "guerra asimétrica[13]", pues han desarrollado una estrategia informativa, política y mediática para lograr sus fines. Un caso ilustrativo es el secuestro del pesquero español "Alakrana". Los piratas aprovecharon las limitaciones de la legislación hispana sobre el uso de la fuerza, presionaron eficazmente al Gobierno y los armadores para descartar la solución militar y manipularon el ánimo de la opinión pública hispana. En el campo tecnológico los piratas han invertido en modernos equipos de GPS y, aparentemente, en un nuevo tipo de pintura inventada por un químico

alemán residente en los Emiratos Árabes Unidos (EAU), que permite a las lanchas rápidas y buques nodrizas hacerse prácticamente invisibles al radar de largo alcance de los cargueros y cruceros que navegan frente a la costa de Somalia[14]. Uno de los grandes temores de la Cámara de Comercio Internacional de Transporte Marítimo (ISC en inglés) es la posibilidad de que los piratas puedan adquirir el software llamado AIS (Sistema de Identificación Automática), que permite a los buques comunicar su posición a fin de evitar colisiones. Así, pues, la ISC recomienda a los capitanes de los barcos cargueros y mercantes desconectar el AIS cuando surquen las costas somalíes[15].

¿Un combate imposible?

La respuesta de la comunidad internacional al desafío de la piratería somalí es la presencia de buques de guerra extranjeros en el Cuerno de África y el Golfo de Adén. Estas unidades operan bajo el manto legal de las Resoluciones 1814, 1816[16], (del 2 de junio de 2008, "que autoriza a los Estados que los Estados que estén cooperando con el gobierno de Transición [de Somalia] se les permitirá, durante un periodo de seis meses, entrar a las aguas territoriales de Somalia y usar todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo armado en el mar, de forma consistente a disposiciones relevantes del derecho internacional[17]"). En la misma línea rige la Resolución 1838 (del 7 de octubre del mismo año), que "condena y deplora los actos de piratería y robo armado a lo largo de la costa de Somalia y convoca a los Estados interesados en la seguridad de la actividad marítima a desplegar navíos de guerra y aviones militares para combatir activamente la piratería en altamar frente a la costa de Somalia[18]". Por último, se promulgó también la Resolución 1846[19] (del 2 de diciembre de 2008), que prorroga el mandato de los Estados y las organizaciones regionales que participan en el combate contra la piratería desde la costa somalí. Así, pues, desde Djibouti hasta Bahréin se encuentran desplegadas unidades aéreas y navales de los Estados Unidos, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Unión Europea (UE) y Rusia[20], China[21] y la India[22].

La Unión Europea ha establecido su propia Misión Naval, la "Operación Atalanta[23]", con el fin de proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) con destino a Somalia y al tráfico marítimo altamente vulnerable frente a la costa somalí y el Golfo de Adén (Yemen), así como prevenir los actos de piratería y robo a mano armada en altamar. El radio de operaciones de los navíos comprometido en la "Operación Atalanta" comprende desde la costa

índica de Somalia hasta las islas Seychelles. La sede de este dispositivo se encuentra en Northwood, Reino Unido[24]. El 8 de diciembre pasado los ministros de Relaciones Exteriores de la UE decidieron extender la misión un año más, y actualmente está compuesta por unidades de las Marinas holandesa, española, alemana, belga, francesa, griega y noruega[25].

Para la Marina rusa enfrentar la piratería implica su regreso al Océano Índico, cosa que no hace desde el retiro en 1977 de sus bases en Somalia, tras la ruptura de relaciones diplomáticas entre este país y la Unión Soviética, debido al apoyo de esta potencia a Etiopía, enemigo tradicional de los somalíes[26]. Rusia desplegó sus unidades navales como consecuencia de la crisis generada por la captura del carguero ucraniano MV "Faina", que transportaba tanques T–72 y vehículos militares[27]. Entre los navíos rusos destaca el destructor "Almirante Chabanenko" (BPK 650), una de las unidades más modernas en servicio, que se distingue por haber sido el primer buque de guerra ruso en cruzar el Canal de Panamá desde la Segunda Guerra Mundial[28]. La flota rusa cuenta con el respaldo de un buque de apoyo que sirve de avanzada para el restablecimiento de una presencia naval permanente en el Mar Arábigo y el Océano Índico[29].



La piratería es milenaria y destaca por su audacia y crueldad.

La participación de la Armada de la India está envuelta en la controversia por el hundimiento del arrastrero tailandés "Ekawat Nava 5", que transportaba equipo de pesca de Omán a Yemen[30]. Este barco estaba siendo abordado por piratas somalíes cuando la fragata India INS "Tabar" lo divisó. Mientras la fragata india se aproximaba, los piratas abrieron fuego, el cual fue respondido por la tripulación del "Tabar". El "Ekawat Nava 5" se hundió en el combate entre piratas y marinos indios. De los quince tripulantes del arrastrero tailandés sólo sobrevivió un marinero camboyano.

"A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados".

Otros dos países que participan en los dispositivos navales antipiráticos son Japón y Corea del Sur. La Fuerza de Autodefensa Marítima del Japón destacó cuatro destructores al Océano Índico, en marzo de 2009. Su misión es servir de escolta a la navegación comercial y, en el caso de una intervención contra los piratas, dejar intervenir al personal de la Guardia Costera del Japón[31]. En el caso de Corea del Sur, su Armada creó una unidad especializada llamada "Chenghae", en honor a la tradición del país en el combate antipirático[32]. El contingente surcoreano se encuentra encuadrado dentro de la Fuerza de Tarea 150, con sede en Bahrein.

El despliegue de las fuerzas navales mencionadas ha permitido una reducción del número de ataques piráticos. Así lo reconoce el presidente del Comité Militar de la Unión Europea, el general sueco Hakan Syren[33], quien señala la reducción del número de ataques exitosos en el Corredor de Tránsito Internacional marítimo establecido por las fuerzas occidentales para la protección de la navegación mercante y los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA), llevando asistencia humanitaria a Somalia.

Y es que, como lo resume el analista norteamericano Robert D. Kaplan, la anarquía en tierra se traduce en piratería en el mar[34]. Somalia es el tercer frente de lo que se llamó durante las dos administraciones del presidente George W. Bush "guerra contra el terror"[35] . A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados. Su presidente, Sheikh Sharif Ahmed, apenas controla un pequeño sector de Mogadiscio, gracias al apoyo de las fuerzas de pacificación de la Organización de la Unión Africana

"Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito".

(OUA). El resto de la ciudad y dos tercios del país está bajo el control del grupo islamista Harakat Al–Shabaab, el cual tiene evidentes conexiones con Al–Qaeda[36]. Los líderes de Al–Shabaab son veteranos de la guerra afgana de los años ochenta del siglo pasado y cuentan con el soporte material, táctico y estratégico de terroristas extranjeros. La única resistencia al poder de Al-Shabaab es el movimiento islamista nacionalista Hizbul–Islam, cuyo líder Sheikh Hassan Dahir Aweys, es uno de los terroristas más buscados por la justicia norteamericana.

Los vínculos entre Al–Shabaab y los grupos piratas son poco claros. Así, pues, cuando el petrolero saudí "Sirius Star" fue secuestrado por piratas somalíes[37], Al–Shabaab desplegó sus fuerzas hacia el puerto de Haradhere para detener a los piratas y liberar la nave saudí[38]. Sin embargo, al parecer Al–Shabaab cobraría tributo a los piratas, como aparentemente habría sucedido en el caso del arrastrero español "Playa de Bakio" y el transporte ucraniano MV "Faina", de cuya carga consistente en armamento pesado, habrían pedido una parte[39].

¿Cómo juzgar a los piratas?

Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito[40]. No basta citar el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Deber de Cooperación de los Estados en la represión de la Piratería), sino examinar y evaluar la forma en que este hecho delictivo puede combatirse, aplicando acciones concretas y Reglas de Enfrentamiento (ROE) apropiadas para los navíos de guerra en aguas internacionales. Un caso ilustrativo de lo mencionado hasta el momento es lo sucedido con el arrastrero de bandera tailandesa "Ekawat Nava 5", hundido en un confuso incidente por la fragata de la Armada de la India INS "Tabar"[41].

En el combate contra la piratería los días de persecución y justicia sumaria pertenecen a los libros de historia. Los piratas de nuestros días sólo pueden ser

capturados en flagrante delito. En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado[42]. Es mucho más sencillo, operativa y políticamente, tomar estas medidas que capturar a los piratas y entregarlos a la justicia[43]. Y es que para abrir un proceso de piratería debe estudiarse, según el especialista en Derecho del Mar Douglas Guiljoyle, del University College de Londres (Reino Unido), tres elementos:

"En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado".

- Evaluación de costo
- La calidad de la evidencia que lo sustenta
- El impacto operativo que tenga en el cumplimiento del objetivo

El problema es mucho más serio cuando entramos en materia del juzgamiento propiamente dicho, pues este conlleva una complicada deliberación sobre los conflictos de competencia y jurisdicción que deben aplicarse al delito de piratería. Así, pues, se han planteado tres alternativas[44]:

1. **Juzgamiento en el país de origen de las víctimas del hecho delictivo:** Este caso se ilustra con el proceso que se abrió en Francia contra los secuestradores del yate "Le Ponant", en abril de 2008[45]. En setiembre de 2009 el Poder Ejecutivo francés presentó al Parlamento un proyecto de ley que autorizaría a la Marina Nacional Francesa a detener, interpelar y llevar a la justicia francesa o a la de Kenia a cualquier presunto pirata .
2. **Entrega a la justicia de un tercer Estado que asuma la responsabilidad del juzgamiento:** Kenia ha firmado con la Unión Europa y los Estados Unidos un acuerdo para juzgar a los piratas, en virtud del carácter universal de este delito. Sin embargo, este compromiso está afectando la estabilidad política del país[47]. Fred Kapondi, presidente de la Comisión de Administración y Seguridad Interna del Parlamento Keniano, teme que la presencia de piratas en las prisiones sea causa de la formación de alianzas entre islamistas, piratas y clanes descontentos del país. Desde su sector, el ministro de justicia Mutila Kilonzo reclama que el acuerdo firmado con la Unión Europea y los Estados Unidos se hizo a espaldas de su ministerio,

desconociendo por completo la realidad penitenciaria y judicial del país[48]. Es más, el ministro Kilonzo, personalmente favorece la creación de un tribunal internacional bajo la égida de las Naciones Unidas.

3. **Creación de un Tribunal Internacional:** En julio de 2009, a instancias del "Clingendael", el instituto holandés más prestigioso en relaciones internacionales, se debatió esta propuesta en el marco de una conferencia internacional sobre piratería. Los asistentes, marinos profesionales y politólogos, apoyaron abrumadoramente la creación de un tribunal internacional[49]. Este cuerpo colegiado estaría formado por jueces africanos y occidentales, y regularía las normas de intervención de las armadas que combaten la piratería, asegurándose de esta manera el correcto acopio de elementos probatorios y las garantías procesales y penitenciarias de los acusados.

A modo de conclusión

La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares. Su versión actual en las costas de África Oriental —desde el Golfo de Adén hasta el Estrecho de Mozambique— es una gravísima amenaza al comercio mundial, pues encarece las primas de seguro marítimo en un área del Océano Índico que las compañías aseguradoras ya califican como zona de guerra[50]. Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí. Lamentablemente la coyuntura internacional que se vive hace imposible el envío de fuerzas de pacificación a Somalia para enrumbar a esta nación por un sendero al final del cual se reconstruya el estado de derecho. En el ámbito marítimo, es indispensable proteger la navegación mercante. Por esta razón es prioritario que la comunidad internacional y los

"Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí".

Estados enfrenten la piratería con la resolución adoptada por los Estados europeos a fines del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Una tarea importantísima es unificar los diversos criterios legales y económicos que engloban el acto delictivo de la piratería y las políticas de policía naval que posibiliten un accionar más dinámico y proactivo de las armadas presentes en el área del Océano Índico. Aunque política y económicamente costosa, se impone la necesidad de la creación de un Tribunal Internacional para el juzgamiento de los piratas. La razón jurídica y la historia coinciden en este punto, tal y como lo señalaba el jurista y político romano Marco Tulio Cicerón (106AC–43AC): "el pirata es enemigo del género humano".

Bibliografía:

1 LEYDI, R.; ARRIGO, P.; GIGLIO, T. (1963). *Piratas, corsarios y filibusteros* (p. 17). Barcelona: Editorial Maucci S.I.

2 MCINTYRE, B. (2009, 16 de abril). *The battle against piracy begins in Mogadishu*. The Times.

3 BAHADUR, J. (2009, 16 de abril). *I'm not a pirate, I'm a saviour of the sea*. The Times.

4 HARI, J. (2009, 5 de enero). *You're being lied to about pirates*. The Independent.

5 ESPINOZA, J. (2008, 24 diciembre). *La trama negra de la piratería somalí*. El Mundo.

6 Agencia France Press (2008, 25 de julio). *UN envoy decries illegal fishing, waste dumping off Somalia.*

7 HOWDEN, D. (2009, 16 de junio). *Why we became pirates, by the nomad jailed for life.* The Independent.

8 Idem.

9 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). *Pirates: the $80m Gulf connection*. The Independent.

10 PFLANZ, M. (2009, 11 de mayo). *Somali pirates helped by intelligence gathered in London*. The Times.

11 BLASQUEZ, E. (2009, 11 de octubre). *La piratería genera negocio*. ABC.

12 ASSOCIATED PRESS (2008, 11 de diciembre). *Somali pirates get help from expats in Canada*. The Star.

13 BALLESTEROS, M. A. (2009, 2 de diciembre). *La estrategia asimétrica de los piratas*. El País.

14 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). Op. Cit.

15 PRIER, P. (2009, 4 de noviembre). *Pirates: les marines s'adaptent*. Le Figaro.

16 EUROPA PRESS (2008, 2 de junio). *La ONU autoriza a entrar en aguas somalíes para luchar contra la piratería.*

17 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm

18 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm

19 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm

20 AGENCIAS (2008, 20 de noviembre). *Rusia desplegará buques de Guerra en las aguas de Somalia.* El País.

21 BARROWCLOUGH, A. (2008, 26 de diciembre). *China sends navy to fight Somali pirates.* The Times.

22 PUBBY, M. (2008, 21 de noviembre). *To take on pirates, Navy gets right of hot pursuit, sends destroyer Mysore.* Indian Express.

23 KHAN, U. (2008, 16 de setiembre). *EU approves hunting mission to the Horn of Africa.* The Daily Telegraph.

24 PANK, P. (2009, 1 de diciembre). *How Middlesex basement became the front line in the fight against piracy.* The Times.

25 EFE (2009, 8 de diciembre). *La UE prorroga la misión Atalanta contra la piratería en el Índico.* El Mundo.

26 ROSS, W. (2009, 16 de junio). *Somali navy chief: world's worst job?* BBC News.

27 EFE (2008, 25 de setiembre). *Piratas de Somalia se apoderan de un barco lleno de tanques y vehículos militares.* El Mundo.

28 ZAMORANO, J. (2008, 3 de diciembre). *Russia to send warship through Panama Canal.* The Washington Post.

29 (2009, 30 de noviembre). *Russia joins anti-piracy mission off Somalia.* The Voice of Russia.

30 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

31 MASAMI, I. (2009, 24 de abril). *Lower House passes bill widening MSDF antipiracy role.* Japan Times.

32 SUNG – KI, J. (2009, 3 de marzo). *Anti-piracy naval unit inaugurated.* The Korea Times.

33 GONZALEZ, M. (2009, 16 diciembre). *Hay que evitar instruir hoy a los piratas somalíes de mañana.* El País.

34 KAPLAN, R. (2009, 11 de abril). *Anarchy on land means piracy at sea.* The New York Times.

35 FLETCHER, M. (2009, 21 de diciembre). *Somalia is greatest victim of President Bush's War on Terror.* The Times.

36 McCONNELL, T. (2009, 21 de diciembre). *West warns that Somalia is becoming a haven for international terrorists.* The Times.

37 PHILP, C. (2008, 17 de noviembre). *Somali pirates hijack Saudi tanker with Britons on board.* The Times.

38 PHILP, C. (2008, 22 de noviembre). *Battles over booty loom as militias and rebels drawn to pirate gold.* The Times.

39 AGENCIAS (2008, 5 de octubre). *El tributo de los piratas somalíes a los islamistas.* El País.

40 ARROYO MARTINEZ, I. (2009, 26 de agosto). *Las armas legales contra los piratas del mar.* El País.

41 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

42 SWAINE, J. (2010, 15 de enero). *Sailors forced to let Somali pirates go free.* The Daily Telegraph.

43 FREEMAN, C. (2009, 18 de octubre). *Return to Somalia's pirate coast.* The Daily Telegraph.

44 ARCHIBUGI, D. (2009, 7 de mayo). *Which jail for Somali pirates?* Open Democracy.

45 LICHFIELD, J. (2008, 10 de abril). *Yatch raid reveals hi–tech Somali pirate network.* The Independent.

46 CYRILLE, L. (2009, 4 de setiembre). *Les nouveaux pouvoirs de la Marine contre les pirates.* Le Figaro.

47 PRIER, P. (2010, 3 de enero). *La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens.* Le Figaro.

48 PHILIP, C. (2009, 12 de junio). *Captured Somali pirates are being dumped in Kenya.* The Times.

49 FERRER, I. (2009, 9 de julio). *Un tribunal contra los piratas.* El País.

50 COSTELLO, M. (2009, 1 de diciembre). *As Somalian pirates widen their horizons, the cost of ship insurance is soaring.* The Times.





Turtupilín.
(Foto del autor)