

**PIRATERÍA MARÍTIMA  
Y GENTE DE MAR: MÁS ALLÁ  
DE LA FICCIÓN**

CONSEJO EDITORIAL

MIGUEL ÁNGEL COLLADO YURRITA

JOAN EGEA FERNÁNDEZ

JOSÉ IGNACIO GARCÍA NINET

LUIS PRIETO SANCHÍS

FRANCISCO RAMOS MÉNDEZ

SIXTO SÁNCHEZ LORENZO

JESÚS-MARÍA SILVA SÁNCHEZ

JOAN MANUEL TRAYTER JIMÉNEZ

ISABEL FERNÁNDEZ TORRES

BELÉN NOGUERA DE LA MUELA

RICARDO ROBLES PLANAS

JUAN JOSÉ TRIGÁS RODRÍGUEZ

*Director de publicaciones*

# PIRATERÍA MARÍTIMA Y GENTE DE MAR: MÁS ALLÁ DE LA FICCIÓN

**Olga Fotinopoulou Basurko**  
(Directora)

**Xosé Manuel Carril Vázquez**  
(Coordinador)

**AUTORES:**

**Edorta Córcoles Olaitz**

**Oscar Abalde Cantero**

**Ana I. Pérez Machío**

**Olga Fotinopoulou Basurko**

**Xosé Manuel Carril Vázquez**



Colección: Atelier Laboral

Directores:

José Ignacio García Ninet

Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Reservados todos los derechos. De conformidad con lo dispuesto en los arts. 270, 271 y 272 del Código Penal vigente, podrá ser castigado con pena de multa y privación de libertad quien reprodujere, plagiare, distribuyere o comunicare públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte, sin la autorización de los titulares de los correspondientes derechos de propiedad intelectual o de sus cesionarios.

© 2020 Los autores

© 2020 Atelier

Santa Dorotea 8, 08004 Barcelona

e-mail: atelier@atelierlibros.es

www.atelierlibros.es

Tel. 93 295 45 60

I.S.B.N.: 978-84-18244-06-3

Depósito legal: B 12232-2020

Diseño y composición: Addenda, Pau Claris 92, 08010 Barcelona  
www.addenda.es

Impresión: Winihard Gràfics, Avda. del Prat 7, 08180 Moià

# ÍNDICE

<b>PRÓLOGO. PIRATERÍA Y LITERATURA</b> . . . . .	11
<i>Por Andrés Arias Castanyer</i>	
<b>INTRODUCCIÓN. PIRATERÍA MARÍTIMA Y GENTE DE MAR: MÁS ALLÁ DE LA FICCIÓN.</b> . . . . .	23
<b>INTRODUCCIÓN AL CONCEPTO JURÍDICO DE «PIRATERÍA»</b> . . . . .	27
<i>Por Edorta Córcoles Olaitz</i>	
1. Introducción . . . . .	27
2. La piratería en la antigua Grecia . . . . .	30
3. Situación en el Mediterráneo a partir del siglo III a.C. . . . .	34
4. La <i>lex piratica</i> . . . . .	38
5. Situación posterior: la <i>Lex Gabinia</i> . . . . .	43
6. La situación durante la Edad Media . . . . .	48
7. El Océano global . . . . .	49
Bibliografía empleada . . . . .	54
<b>LA CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA EN EL DERECHO INTERNACIONAL. ¿UN BUQUE ANCLADO EN EL PASADO?..</b> . . . . .	57
<i>Por Oscar Abalde Cantero</i>	
1. Introducción . . . . .	57
2. La determinación de aquello que constituye piratería o actos de piratería en el Derecho internacional. . . . .	59
2.1. La insuficiente determinación de los actos que constituyen violencia, detención o depredación a los efectos de su consideración como actos de piratería . . . . .	64
2.2. La angosta delimitación del sujeto activo de la piratería: el pirata . . . . .	66
2.3. Los problemas derivados de la delimitación del elemento espacial en relación con la definición de piratería. . . . .	67

2.4. Las dificultades derivadas de la interpretación del elemento motivacional en la determinación de los actos de piratería . . . . .	71
2.5. La necesaria concurrencia de una pluralidad de buques. . . . .	74
3. La delimitación del concepto de robo a mano armada según el Derecho internacional. . . . .	75
4. Otro tipo de hechos ilícitos para el Derecho internacional . . . . .	78
5. Conclusiones. . . . .	82
Bibliografía utilizada . . . . .	84

<b>«PIRATAS DEL CARIBE» EN EL ARTÍCULO 616TER DEL CÓDIGO PENAL ESPAÑOL: LA FALACIA DE SU CONSIDERACIÓN COMO DELITO DE TERRORISMO . . . . .</b>	<b>87</b>
<i>Por Ana I. Pérez Machío</i>	

1. Introducción . . . . .	87
2. Regulación del delito de piratería en el ámbito del Código penal español. . . . .	89
2.1. Introducción . . . . .	89
2.2. Bien jurídico protegido y elementos sustantivos del artículo 616ter ..	91
2.3. Ausencia de elemento subjetivo específico: la imposibilidad jurídico-penal de su delimitación como «delito de terrorismo» . . . . .	95
3. Reflexiones finales . . . . .	100
Bibliografía utilizada . . . . .	101

<b>LAS ENMIENDAS AL MLC 2006 DE 2018 Y LA PROTECCIÓN LABORAL DE LA GENTE DE MAR ANTE LA PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA . . . . .</b>	<b>103</b>
<i>Por Olga Fotinopoulou Basurko</i>	

1. Introducción . . . . .	103
2. La protección del salario de los marinos durante el cautiverio derivado de piratería marítima como finalidad principal de las enmiendas al MLC 2006 del año 2018. . . . .	107
3. Las enmiendas al MLC 2006 en materia de protección de la gente de mar frente a la piratería y el robo a mano armada . . . . .	111
4. Aspectos generales de las enmiendas al MLC 2006 del año 2018: el alcance subjetivo y objetivo de aplicación de la protección dispensada a la gente de mar frente a los actos de piratería y de robo a mano armada .	113
4.1. Ámbito subjetivo de aplicación: De los miembros de la seguridad privada a bordo . . . . .	114
4.2. Ámbito objetivo de aplicación (I): De los miembros de las dotaciones que presten servicios en buques de titularidad pública sin finalidad comercial: el caso de los trabajadores a bordo de los buques del ISM . . . . .	119
4.3. Ámbito objetivo de aplicación (II): protección de las dotaciones en función de las áreas delimitadas como zonas de riesgo y su eventual divergencia con el ámbito de aplicación del MLC 2006 post enmiendas 2018. . . . .	121
4.4. Ámbito objetivo de aplicación (III): La delgada línea roja entre piratería/robo a mano armada y el terrorismo marítimo . . . . .	124

5. El cobro de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio derivado de actos ilícitos contra el buque: un novedoso supuesto de suspensión del contrato de trabajo y la imposibilidad de su extinción .	125
6. La protección salarial derivada de los convenios colectivos y la posibilidad de su aseguramiento privado . . . . .	129
Bibliografía utilizada . . . . .	131

**LA PROTECCIÓN DE SEGURIDAD SOCIAL DE QUIEN TRABAJA A BORDO DE BUQUES EN CASO DE LESIÓN Y MUERTE CAUSADOS POR ACTOS DE PIRATERÍA . . . . .** 135

*Por Xosé Manuel Carril Vázquez*

1. La puesta en peligro del bienestar a bordo por actos de piratería perpetrados contra los buques . . . . .	135
1.1. Un conjunto muy complejo y variado de riesgos . . . . .	135
1.2. Los actos de piratería, terrorismo y robo en el mar. . . . .	136
1.3. El impacto laboral y de seguridad social de los actos de piratería. .	137
2. La protección de Seguridad Social cuando se trata de buques abanderados en España . . . . .	139
2.1. Una amplia coincidencia con la normativa reguladora de la acción protectora del régimen general de seguridad social, pero con singularidades. . . . .	139
2.2. Un silencio legal que no impide la inclusión de la lesión o muerte por actos de piratería en el concepto de accidente de trabajo. . . .	141
2.3. El seguro privado de accidentes para cubrir los riesgos de lesión o muerte por actos de piratería como protección complementaria . . . .	146
3. La protección de Seguridad Social cuando se trata de buques abanderados en Estados que carecen de sistemas de Seguridad Social equiparables al nuestro . . . . .	147
3.1. El seguro privado de accidentes para cubrir la falta de protección. . .	147
3.2. La garantía financiera obligatoria . . . . .	149
3.3. El seguro mercantil impuesto por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima. . . . .	153
Bibliografía utilizada . . . . .	153





# PRÓLOGO. PIRATERÍA Y LITERATURA

*Por Andrés Arias Castanyer*

## 1

Cuando evocamos la piratería enseguida nos asalta una ristra de palabras que describen la imagen típica de un pirata con una pata de palo y un parche en el ojo, una espada en bandolera y una pistola en cada mano. Podemos imaginar el aliento a ron, percibir el olor a sangre, adivinar la codicia en el brillo de su diente de oro, escuchar sus fanfarronadas, sus gritos al abordaje y otras frases manidas que no son más que el rumor de una batalla librada a vida o muerte.

Acabada la pelea, nuestro pirata celebra la victoria con la chusma marinera, inspecciona el barco apresado, ajusticia a los prisioneros, calibra la cuantía del botín, el valor del tesoro, piensa dónde esconderlo, cómo gastarlo, cómo quedarse con su parte y con la de sus compinches. Su único compañero fiel es el loro parlanchín que lleva posado en el hombro, con el que pasa horas escrutando el designio de los vientos, el vaivén de las olas y la línea del horizonte. Allí donde el cielo y el mar se confunden, allí mismo va él. Allí o al infierno. Su epitafio bien podría ser el que figura en la lápida de Thomas Goldsmith: «Toda su vida se esforzó en burlar a Dios, al hombre y al Diablo.»

O tal vez nuestro pirata acabe de salir de una tienda de disfraces y vaya así ataviado al desfile de Carnaval. Viste como se supone que visten los piratas, aunque, ahora que lo piensa, nunca ha visto a un pirata de verdad. Ha visto muchos, eso sí, de ficción, en novelas, cómics y películas, la mayoría anglosajonas, por lo que no resulta extraño que este pirata de Egia parezca un corsario inglés en aguas del Caribe y responda al nombre de Jack.

La culpa la tienen Daniel Defoe, R. L. Stevenson, J.M. Barrie y un largo etcétera de escritores ilustres cuyas novelas fraguaron la imagen prototípica de los piratas. También algunos libros de historia y biografías de afamados piratas, ya que los hechos relatados parecen tanto o más fantasiosos que los inventados por

los novelistas. Un claro ejemplo de que la realidad siempre supera la ficción o de que esta no es más que el pálido reflejo de aquella. Cuando se sigue la pista de algunas de estas obras uno repara en que literatura y piratería alcanzan una simbiosis perfecta. A la mayoría de la gente le parece tan real Long John Silver como Barbanegra.

## 2

Podríamos decir lo contrario y quedarnos satisfechos. Al fin y al cabo, vendríamos a decir lo mismo. A la mayoría de la gente le parece tan falso Barbanegra como Long John Silver. Resulta imposible discernir qué es real y qué ficción. Muchas de las anécdotas que corren de boca en boca, de libro en libro, parecen pura fantasía o mera exageración, pero, después de leídas varias, no queda más remedio que reconocer que todo lo que rodea a estos piratas es desmesurado. Valgan como prueba algunas anécdotas que otorgan a los *caballeros de fortuna* un carácter legendario. El Capitán Ben Johnson asesinó a dos mil sacerdotes budistas en la isla de Omalee y cortó la nariz a 700 bailarinas. El capitán Avery se quedó con todos los tesoros que la hija del Gran Mogol llevaba a La Meca pero eso no evitó que acabara mendigando por las calles de Irlanda. Barbanegra quemó la bodega de su barco para ver quien aguantaba más tiempo rodeado de las llamas y salió victorioso de aquel infierno que había ideado por diversión. En otra ocasión disparó a bocajarro a dos compinches para que su fama atroz se mantuviera intacta. Tal vez por eso, cuando por fin le apresaron, colgaron su cabeza en la punta del mástil. Sir Henry Morgan organizó el saqueo de Panamá y se marchó de allí sin compartir el botín con sus esbirros, a los que dejó abandonados a su suerte. Francis Drake impuso el terror en las costas españolas mientras la Corona Inglesa le trataba con honores, quedando en evidencia que, muchas veces, la consideración de pirata dependía del bando en que uno estuviera. Para derrotar a Barabarroja hizo falta un ejército de diez mil hombres. El capitán Derdrake tenía por norma matar a todos sus prisioneros. Gasparilla se ató la cadena del ancla en la cintura y saltó por la borda antes de que le apresaran. El capitán Kidd sembró de tesoros las costas de Estados Unidos... y así podríamos seguir hilando nombres, hazañas, proezas, saqueos, secuestros, masacres, durante hojas y hojas. Solo algunos de los mentados darían para varios libros y, por supuesto, inspiraron numerosas novelas y cuentos. Las fechorías de algunos piratas se han convertido en leyenda.

## 3

Llegados a este punto conviene hacerse algunas de las preguntas que Howard Pyle formulaba en el prólogo de *The book of pirates*, donde se recogían varios relatos e ilustraciones del autor que contribuyeron decisivamente a configurar la imagen del pirata que ha calado en el imaginario popular.

«¿Por qué la figura del pirata tiene, y siempre ha tenido, un cierto halo de encanto sensacionalista y heroico? ¿Es que acaso, entre la montaña de escombros de nuestra cultura, aún persiste una oculta atracción por los tiempos antiguos y salvajes? ¿Acaso, aun en esta época en la que impera el orden, existe una naturaleza sin dominar dentro de las respetables paredes mentales de cada uno de nosotros que pugna por derribar los muros de la ley y el orden? Y para dejar del todo claro mi exposición: ¿acaso los niños, cualquier niño de cualquier lugar, no prefieren ser capitanes piratas que Miembros del Parlamento?»

Hallar la respuesta a semejantes preguntas puede ser tan difícil como encontrar el tesoro del Capitan Kidd. Lo cierto es que piratas hubo siempre, en cualquier tiempo, en cualquier lugar. Allí donde había alguien con algo de valor, había otro dispuesto a quitárselo. Si había que abordar un barco, se abordaba. Si había que quemar una aldea, se quemaba. Muchas veces era cuestión de supervivencia. Algunos pasajes de *la Iliada* muestran actos de piratería. Plutarco describió el secuestro de Julio Cesar a manos de unos piratas que sufrieron la venganza del futuro emperador de Roma. Cervantes vivió en carne propia las fechorías de los piratas y trasladó su experiencia a algunos capítulos de *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*. Famosas son las correrías de los piratas berberiscos en el Mediterráneo, con Barbarroja al mando. Allí donde un Imperio (el romano, el otomano, el español) no conseguía imponer su ley, florecía la piratería para robar toda clase de riquezas, comerciar con esclavos, saquear pueblos costeros, cualquier cosa con tal de debilitar al enemigo y aumentar el beneficio propio.

#### 4

A los piratas siempre hubo diversas maneras de contemplarlos, ora con miedo y pánico, ora con simpatía y admiración, tal como se desprende de los poemas de Lord Byron o Espronceda y del halo romántico que envolvió a nuestros protagonistas con el correr de los siglos.

Pensemos, por ejemplo, en la canción del pirata de Espronceda.

«Con diez cañones por banda,  
viento en popa, a toda vela,  
no corta el mar, sino vuela,  
un velero bergantín.  
Bajel pirata que llaman,  
por su bravura, El Temido,  
en todo mar conocido,  
del uno al otro confín».

Espronceda nos pinta a un capitán pirata que navega alegremente por el Mediterráneo (*Asia a un lado, al otro Europa, y allá a su frente Estambul*) sin temor a enemigos ni tormentas. Él es el rey del mar. Hace lo que quiere cuando

quiere y donde quiere. Tal como dice el estribillo, su barco es su tesoro, su dios la libertad, su ley la fuerza y el viento. Su única patria la mar.

Hubo un momento en que el Mediterráneo y los mares del viejo mundo se volvieron peligrosos para los propios piratas. Cada vez era más difícil sustraerse del imperio de la ley impuesto por diferentes reinos. En tiempos de guerra era fácil contar con el apoyo explícito de algún gobierno que se apresuraba a dar patente de corso para debilitar al enemigo. Pero, en tiempo de paz, dichos piratas se convertían en una amenaza para la diplomacia y debían contentarse con un apoyo subrepticio o, en numerosas ocasiones, con la horca. Los piratas sabían a qué se atenían, la muerte en combate o en el patíbulo era el destino más probable para la mayoría de ellos. También sabían dónde se acumulaban las riquezas. El descubrimiento de América y el establecimiento de nuevas rutas comerciales desde Asia y África amplió los límites de los mapas y los piratas se aventuraron a explorarlos con arrojo y decisión.

«Cuando la piratería dejó de golpear sus costas más cercanas», dice Howard Pyle en su mentado prólogo *«continuó con renovado vigor en mares lejanos, reclutando a su servicio a los elementos más malignos y rebeldes que siempre suelen aparecer en las tierras de reciente descubrimiento, donde la única ley es la anarquía, donde la fuerza es lo que cuenta y donde el poder se obtiene con el simple acto de rebanar una garganta»*. En aquellos mares remotos florecieron auténticos santuarios piratas. Eran lugares que se regían con sus propias leyes, o al margen de ellas, la isla de tortuga, las Bahamas, Port Royal en Jamaica, las islas vírgenes, Carolina del Norte, Curacao, Saba, la isla de la plata, Madagascar, lugares preñados de historias inverosímiles de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros. Solo hacía falta un batallón de escritores para contarlas. Y las contaron (con gran éxito de público).

## 5

Antes de examinar las obras cumbres del género conviene dar voz a los propios piratas. Algunos empuñaron la pluma y la espada con similar destreza, o, al menos, formaron parte de tripulaciones piratas en calidad de médicos, cirujanos, botánicos o naturalistas. Es el caso de Exquemelin, Basil Ringrose, William Dampier, Thomas Lodge o Raveneau de Lussan. Semejantes testimonios lograron un éxito comercial considerable en el siglo XVII, con un público lector ávido de conocer noticias de primera mano sobre la exploración de aquellas tierras lejanas y las tropelías de los caballeros de fortuna. En muchos casos, en mayor o menor medida, confluyen el interés de un naturalista con el afán aventurero de un explorador y el ansia de riquezas del pirata.

Exquemelin trabajó como cirujano a las órdenes de varios piratas, participó en los saqueos de Maracaibo y Cartagena, se vio abandonado por Henry Morgan y, a modo de venganza, escribió un libro muy interesante, *Los bucaneros de América: el relato verdadero de los más destacados asaltos cometidos en los últimos años en las costas de las Indias Occidentales por los bucaneros de Jamaica*

y la *Tortuga*. En este texto se combinaban apuntes autobiográficos, descripciones geográficas, observaciones sobre la fauna y flora y diversas cuestiones que atañían a los piratas. El libro se publicó por primera vez en 1678, en Holanda, y gozó de tal éxito que Henry Morgan demandó a los editores por entender que en aquellas páginas se atentaba contra su honor. El pirata ganó el juicio pero, a partir de entonces, aparecieron nuevas obras dispuestas a dar cuenta de lo que pasaba en aquellos mares remotos. Así, Basil Ringrose, tras participar en el saqueo de Panamá y algunas localidades de las costas mejicanas, publicó en 1685, extractos del diario que había escrito durante sus viajes junto a los mapas que el mismo había confeccionado, desde California hasta Tierra de fuego.

Por aquellos años, Ravenau de Lussan, un noble francés que se echó a la mar para saldar sus deudas antes de regresar a París para llevar una vida de postín, dejó testimonio escrito de sus aventuras piráticas en *Journal du Voyage fait a la Mer du Sud avec les filibustiers de l'amerique* (1684).

Otro caso digno de mención es el de William Dampier, bucanero que participó en numerosos ataques contra barcos españoles y poblaciones costeras de lugares tan distantes como México, las islas galápagos, Manila o Australia. Philip Gosse nos cuenta que Dampier escribió un diario de viaje desde sus tiempos como marinero de mástil: «Llevaba siempre consigo un largo segmento de bambú hueco en el que guardaba su manuscrito para mayor seguridad y cuyos extremos sellaba con cera para protegerlo del agua del mar». Dicho diario le sirvió a la postre para publicar *A New Voyage Round the World* (1697) y, años más tarde, *A Voyage to New Holland* (1703). William Dampier combinó con gran maestría su labor como escritor y naturalista con la de bucanero y corsario. Navegó a lo largo y ancho del mundo, sufrió naufragios, nombramientos honoríficos y condenas reprobatorias. Su última misión la hizo como corsario. Juntó un cuantioso botín pero no le dio tiempo a disfrutarlo, ya que falleció mientras sus socios pleiteaban en los juzgados por el reparto de las ganancias.

## 6

En 1717 el rey Jorge I de Gran Bretaña decidió que ya era hora de acabar con esa plaga de piratas que assolaban los mares. Promulgó un edicto para tal fin en el que ofrecía inmunidad a aquellos que abandonaran las armas. Los que siguieran practicando la piratería se verían abocados a una persecución implacable hasta ser juzgados y ahorcados. Así que el autor de *A General History of the Robberies and Murder of the Most Notorious Pyrates* (1724-28) dispuso de abundante documentación, declaraciones y confesiones ante los tribunales, entrevistas y testimonios de testigos para componer una suma de biografías de los piratas más famosos de principios del siglo XVIII. Tal vez por eso el autor extremó las precauciones y se escondió tras un pseudónimo. Así podía evitar demandas por difamación o que, directamente, le cortaran la cabeza. El caso es que nunca se supo a ciencia cierta quién era ese misterioso capitán Charles Johnson que firmaba el libro. Sin embargo, la mayoría de investigadores coinciden en adjudicar la autoría a Daniel Defoe.

Defoe había sido un conocido polemista, autor de diversos panfletos y libelos de temas de actualidad (política, economía, religión, etc). Además, fue un escritor tardío de novelas. Publicó *Robinson Crusoe* cuando le faltaban meses para cumplir los 60 años. El éxito conseguido le animó a escribir nuevas novelas como *Moll Flanders* o *Las Aventuras del capitán Singleton*. En la obra que nos ocupa, *A General History of the Robberies and Murder of the Most Notorious Pyrates*, Daniel Defoe combinó ambas facetas, la propia del intelectual que se ciñe a los hechos para dar una visión del problema y sus posibles soluciones, y, por otro lado, la del novelista que se permite licencias propias de la ficción para, por medio de un puñado de mentiras, conseguir algo parecido a la verdad. Así, entre más de treinta biografías de piratas reales, el novelista sucumbió a la tentación de incluir algunas de cosecha propia, como la del capitán Misson, aquel pirata que enarboló la bandera de la libertad y, cuando atacaba otros barcos, liberaba a los tripulantes en lugar de esclavizarlos. Navegó hasta Madagascar y allí fundó Libertalia, una especie de república socialista en la que hombres de diferentes razas compartían un mismo tesoro.

¿Por qué Defoe se permitió semejantes licencias con las que idealizaba a bandidos y asesinos? ¿para curarse en salud después de haber leído toda suerte de atrocidades cometidas por los auténticos piratas? ¿para recuperar la fe en el ser humano? ¿para denunciar una sociedad aún más atroz que los propios piratas que se rebelaban contra ella? ¿por simple y mera diversión? Estas preguntas quedan al albur de elucubraciones de todo tipo. Lo único que queda claro es que una de las obras canónicas sobre la piratería combina ficción y realidad y que dicha mezcla constituye una característica propia del género. Esas historias de piratas en las que todo parece mentira y es verdad, en las que todo parece verdad y es mentira.

## 7

Cuando se examinan las biografías de piratas reunidas por Daniel Defoe, y más adelante por Philip Gosse, uno se da cuenta de que había piratas de toda índole y condición social, desde aquellos de alta cuna que se hacían a la mar en busca de fortuna hasta el batallón de desarrapados que servían de carne de cañón. Unos conchabados con las esferas de poder y con gobernadores corruptos, otros que huían de la miseria o de la esclavitud. Defoe, en la introducción de su *Historia General de la Piratería*, establecía como la causa principal de la piratería la multitud de marineros desempleados y las condiciones laborales irrisorias.

*«Los pocos marineros que consiguen un trabajo son mal pagados y peor alimentados; tales usos fomentan el descontento entre ellos y los vuelven deseosos de cambiar».*

Exquemelin, en su libro de memorias, ahonda en esta cuestión. Su propia experiencia sirve de ejemplo. Apenas tenía 20 años cuando se alistó en un barco de la Compañía francesa de las Indias y, cuando llegó a la isla de Tortuga, después de varios negocios ruinosos, descubrió con asombro que él mismo se había convertido en mercancía.

*«Me vendieron a mí, más con mala fortuna, pues caí en manos del más tirano y pérfido hombre que calentaba el sol en aquella isla; él era entonces gobernador o teniente general de aquella plaza, el cual me hizo todos los malos tratos que en el mundo se pueden imaginar y, sobretudo, me hacía andar ligero a pura hambre canina, jamás semejante de otros sufrida; bien quería darme libertad y franqueza mediando 300 reales de a ocho, que yo no podía ni uno pagar; con cuyas miserias e inquietudes de espíritu caí en una muy peligrosa enfermedad.*

*Viéndome mi malvado amo de aquella suerte, temeroso de perder su dinero perdiendo yo la vida, me tornó a vender a un cirujano por sesenta piezas de a ocho. Estando, pues, en poder de este segundo, comencé a recobrar mi salud por medio del buen tratamiento que me hacía, siendo más humano que el de aquel primer Nerón; me dio vestidos y muy buen sustento, y después que le hube servido un año, me ofreció libertad, obligándome yo a pagarle 100 pesos cuando pudiera dárselos, con lo cual acepté su acomodada proposición con gusto y grata voluntad. Luego que me vi libre (ballándome como Adán, recién formado de la mano de aquel Infinito y Poderoso Señor), más desnudo de todo humano medio ni para ganar mi triste vida, me resolví a entrar en el inicuo orden de los piratas o salteadores de la mar, donde fui recibido con aprobación de los superiores y del común; con ellos continué hasta el año de 1672, habiéndoles asistido en sus empleos y ejercicios y sirviéndolos en muchas ocasiones y empresas muy notables».*

Las carreras de muchos piratas se inician desde lo más bajo. Un pequeño grupo de hombres en una barquita, tan hambrientos y desesperados, que son capaces de asaltar una barca más grande, y luego un barquito y un barco más grande y así hasta juntar una flota entera, un auténtico ejército pirata cuya bandera causa terror al que la otea desde la lejanía. Cada vez se sienten más seguros de su fuerza, se aventuran a nuevos mares, se atreven con aventuras cada vez más arriesgadas, interrumpen las rutas comerciales y, tal como aseveraba Defoe, el daño infligido por los piratas a los mercantes ingleses acaba siendo mayor que el causado por España y Francia en la última guerra.

Defoe no se explicaba que unos piratas surcaran los mares durante años y fueran capaces de apresar flotas enteras ante la impotencia de los buques de guerra británicos.

*«Da la impresión de que los unos son mucho más eficientes que los otros en sus respectivas actividades; sólo Roberts y su tripulación apesaron 400 navas antes de que se acabara con ellos».*

Tal vez, la diferencia estaba en el sueldo que cobraban. Unos gozaban de un escaso salario. Otros aspiraban a ganar varios sacos de oro para despilfarrarlo en la cantina de algún puerto.

Puede ser que el acceso a algunas verdades esté vetado por unas vías y sea accesible por otras. Allí donde no llega un ensayo o una estadística puede llegar una novela. Si algún valor tiene la literatura es precisamente ese, aunque a veces nos parezca que es tan solo una mera ilusión. Todos hemos oído alguna vez aquella «odiosa y vieja canción marinera» que cantaban los piratas de *La isla del tesoro*: «*Quince hombres en el cofre del muerto, ¡ja!, ¡ja!, ¡ja!, ¡y una botella de ron! El ron y satanás se llevaron al resto, ¡ja!, ¡ja!, ¡ja! ¡Y una botella de ron!*». El eco de aquellas voces reverbera en nuestros oídos, nos hace partícipes del ambiente tabernario, de la búsqueda de un tesoro enterrado y de la lucha a vida o muerte.

## 8

Numerosos escritores han abordado el tema de la piratería. No se trata de hacer un recuento pormenorizado, tan solo apuntar algunos nombres y títulos. Ya hemos visto que en el siglo XVIII empiezan a aparecer los primeros libros de (y sobre) piratas. Esta tendencia continua en el siglo XIX. Lord Byron contribuye con su poema *El corsario* (1814) a idealizar su figura de acuerdo a los cánones del romanticismo. Walter Scott escribe *El pirata* (1822), una novela histórica en la que una mujer descubre el oscuro pasado de su amante. Espronceda exalta la figura del pirata en su famosa canción (1835) dedicada a Benito Soto, uno de los piratas españoles más famosos. Edgar Allan Poe muestra su ingenio en el cuento *El escarabajo de oro* (1843) y Washington Irving publica *Los buscadores de tesoros* (1847), un conjunto de relatos donde planea la figura del Capitan Kidd y los tesoros que dejó escondidos aquí y allá. Poco a poco los niños van incorporándose como protagonistas de las historias de piratas, concebidas como novelas de aventuras. Así pasa en la célebre historia de *La isla del tesoro* (1883), de R.L. Stevenson, en *La Expedición del pirata* (1902) de Jack London o en *Los Piratas del Halifax* (1903), de Julio Verne, novelas de aventuras en las que unos ingenuos adolescentes acaban enrolados en tripulaciones comandadas por algún pirata temible. Quizá, Peter Pan, aquel niño que se negaba a crecer y se enfrentaba al Capitan Garfio, haya sido una de las historias que más notoriedad han alcanzado.

A lo largo del siglo XX la lista no hace más que aumentar con obras de autores de la talla de Conrad (*El pirata*, 1923), Conan Doyle y los relatos de su célebre capitán John Sharkey, Emilio Salgari y sus numerosas novelas ambientadas en Malasia, el Caribe o las Bermudas, protagonizadas por Sandokan o el Corsario Negro. Novelas y guiones cinematográficos de Rafael Sabatini como *Scaramouche*, *El Halcón del mar*, *El Capitán Blood* o *El Cisne Negro*. Podemos citar más novelas y cuentos, muchas de ellas inspiradas en personajes legendarios, como *La taza de oro: Vida de Sir Henri Morgan*, de John Steinbeck, o el



relato sobre *la viuda Ching*, incluido por J.L. Borges en *Historia Universal de la Infamia* (1935).

La piratería es un tema que excede cualquier género y, de alguna manera, se reinventa en la ciencia ficción, donde los piratas de antaño se tornan en piratas del futuro, al cambiar sus barcos por naves espaciales y surcar el cielo en lugar de los océanos. Eso es lo que ocurre en *Los piratas de los asteroides* (1953), de Isaac Asimov, o en *Starship*, de Mike Resnick (2005). Así mismo, la imagen del pirata se ha consolidado de tal manera en el imaginario popular que constantemente resucita y se reinventa, aparecen variaciones del prototipo por doquier, piratas zombies y de toda clase protagonizan películas como *Los piratas del caribe 4* o videojuegos. Los piratas también se han hecho un hueco en cuentos infantiles como *El Pirata Garrapata*, *El pirata Pepe*, *El Pirata pata de goma* etc donde, solo con echar un vistazo al título, intuimos el destino que la literatura les ha brindado a los piratas. Si en la vida real muchos de ellos acabaron en la horca o en el fondo del océano, en los libros infantiles se han convertido en personajes bobalicones para regocijo de los peques de la casa. Como si, por medio de la literatura, se hubiera conseguido conjurar el terror que antaño imponían.

Sin embargo, la vida y la literatura nos han acostumbrado a que otra vuelta de tuerca siempre es posible. Quien se apresura a firmar el acta de defunción de la piratería se equivoca sin remisión. Ya lo decíamos al principio. Siempre hubo piratería y siempre la habrá. Allí donde alguien tenga algo de valor, habrá alguien dispuesto a quitárselo. Puede que sea en algún lugar recóndito del océano, en las costas de Somalia, en los anillos de Saturno o delante de nuestras narices, en la pantalla de un ordenador. Aquellos que navegan por internet saben bien que la piratería muta y adopta nuevas formas. Los amigos de lo ajeno permanecen ojo avizor para asestar el golpe. Los novelistas también permanecerán atentos. Escribirán aquellas historias que merezcan ser contadas y, si no, se las inventarán.

## 9

Eso es lo que hizo R.L Stevenson mientras disfrutaba de unas merecidas vacaciones. Llovió tanto aquel verano que el escritor pasó más tiempo del acostumbrado entre papeles y acuarelas, en compañía de su hijastro de 12 años. Un día, por puro divertimento, pintaron la silueta de una isla de costas sinuosas, la colorearon y empezaron a bautizar los cerros, bahías, ciénagas y calas con nombres sugerentes, cerro del catalejo, isla de los esqueletos, punta de tiralabolina. Buscaron un buen lugar para levantar el campamento de los piratas y otro mejor para marcar con una cruz la ubicación del tesoro. Stevenson se quedó prendado del dibujo, como si adivinara que allí, en aquella acuarela, se escondía una gran fortuna. Tal vez por eso lo tituló *La isla del tesoro* y, llevado por la promesa de una gran recompensa, dejó volar la imaginación como quien se presta a librar una batalla con las armas del ingenio.

*«Cuando me detuve en mi mapa de la isla del tesoro, los futuros personajes del libro empezaron a revelarse con claridad entre los bosques imaginarios».*

Les vio ir de un sitio a otro, de pelea en pelea, sorteando todo tipo de dificultades, con tal viveza que el escritor se sentía más bien espectador de las peripecias de sus personajes.

Llegó la hora de arremangarse y empezar a trabajar. En vez de pico y pala para horadar la tierra, se valió de una pluma y un papel para seguir el dictado de su imaginación. Confeccionó una lista de capítulos para dotar de estructura a la incipiente novela y se entretuvo en la confección de los personajes. Para darles alma y señas de identidad no dudó en recurrir a personas de su entorno. Probablemente se inspiró en su hijastro para dar vida a Jim Hawkins, el joven protagonista que se ve inmerso en una insólita aventura entre piratas de la peor calaña.

Para idear al temible Long John Silver, Stevenson se inspiró en un viejo amigo.

*«Le privaría de sus cualidades más hermosas y de los rasgos más elevados de su temperamento, y le dejaría sin nada más que su fuerza, su coraje, su rapidez y su magnífica genialidad; luego trataría de expresar todo esto en los términos de una cultura que todavía vive en chozas».*

Stevenson reconoce sus fuentes de inspiración, no solo entre sus allegados, también entre las novelas y cuentos de otros autores. Cogió de aquí y de allá.

*«Sin duda, el loro era propiedad de Robinson Crusoe, sin duda el esqueleto era propiedad de Poe» ... «Billy Bones, su cofre, la parroquia del salón, todo ese espíritu interior y un montón de detalles eran ya propiedad de Washington Irving».*

Así consiguió avanzar en la escritura de la novela a un ritmo trepidante, a razón de un capítulo diario durante dos semanas. Escribía por la mañana y por la tarde leía el capítulo a los familiares con los que compartía vacaciones. Sus allegados se involucraron de tal manera que el padre del autor hizo el inventario del tesoro guardado en el cofre de Billy Bones. Stevenson atendía a algunas sugerencias que le hacía su público, cautivado por el desarrollo de la trama y el devenir de los acontecimientos, pues estaban asistiendo al alumbramiento de una novela a la vez que participaban en la búsqueda del tesoro, prácticamente incapaces de distinguir una cosa de la otra. Sin embargo, semejante proeza se antojó imposible. Al llegar al capítulo XVI, el autor se bloqueó y tardó bastante tiempo en encontrar la salida de aquel atolladero. Para ello se vio obligado a cambiar al narrador. La historia ya no nos la cuenta el joven Jim sino el doctor Livesey, un veterano curtido en mil faenas, y a partir de entonces, ambos se alteran en contar las peripecias hasta llegar al ansiado final.

Una vez acabada la novela, Stevenson se la entregó al editor junto con el mapa. Parece ser que dicho editor perdió el mapa que había servido de acicate

al autor para pergeñar la odisea de un chaval que se ve involucrado en los teje-manajes de unos temibles piratas. Aquel mapa que manejaba el autor para escribir su novela era el mismo que utilizaban sus personajes en la búsqueda del tesoro. El mapa era lo más importante para Stevenson.

«El autor debe conocer su terreno, ya sea real o imaginario, como la palma de su mano: las distancias, los puntos de la brújula, el lugar por el que sale el sol, el comportamiento de la luna. Todo ha de estar fuera de duda».

El padre del autor se apresuró a recrear de nuevo el mapa de la isla. No se privó de ningún detalle, pintó algunos barcos cerca de la costa, incluso una ballena resoplando agua, imitó la firma del Capitán Flint y la caligrafía de Billy Bones. Sin embargo, aquel mapa realizado con tanto esmero no pasaba de ser una copia sin el aura del original extraviado. Stevenson lo miraba con pesar pues el tesoro se había desvanecido ante sus ojos. Aquel bello dibujo representaba su isla querida una vez que sus caminos ya habían sido andados, sus escondrijos explorados y su tesoro desenterrado. Es decir, faltaba el misterio, la intriga, la codicia, el deseo de aventura que anima a los escritores, a los lectores y a los buscadores de tesoros a seguir contra viento y marea hasta el punto final.

## BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

- ARMERO, Álvaro. (2003). *Piratas, corsarios y bucaneros*. Alcobendas: LIBSA
- BORGES, J.L. (2002). *Historia universal de la infamia*. Madrid: El País, Madrid.
- DEFOE, D. (1999). *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*. 3ª ed. Madrid: Valdemar.
- DOYLE, A.C.S. (1999). *Historias de piratas*. 2ª ed. Madrid: Valdemar.
- EARLE, P. (2004). *Piratas en guerra*. 1ª ed. Barcelona: Melusina.
- EXQUEMELIN, A.O. (2009). *Los bucaneros de América*. Barcelona: E-Litterae.
- GOSSE, P. (2003). *Quién es quién en la piratería: hechos singulares de las vidas y muertes de los piratas y bucaneros*. 1ª ed. Sevilla: Renacimiento.
- GUZMÁN, M.L. (1988). *Piratas y corsarios*. México: Fondo de Cultura Económica.
- IRVING, W. (2000). *Los buscadores de tesoros*. Madrid: Miraguano.
- LONDON, J. (2009). *La expedición del pirata*. Santa Fe, Argentina: El Cid Editor.
- ORMEROD, H.A. (2012). *Piratería en la Antigüedad: un ensayo sobre historia del Mediterráneo*. 1ª ed. Sevilla: Renacimiento.
- POE, E.A. (2009). *Cuentos completos*. Madrid: Páginas de Espuma.
- PYLE, H. (2001). *El libro de los piratas*. 1ª ed. Madrid: Valdemar.
- STEVENSON, R.L. (2013). *Escribir: ensayos sobre literatura*. Madrid: Páginas de Espuma.
- STEVENSON, R.L. (2013). *La isla del tesoro*. Madrid: Biblioteca Nueva.



# **INTRODUCCIÓN. PIRATERÍA MARÍTIMA Y GENTE DE MAR: MÁS ALLÁ DE LA FICCIÓN**

La piratería marítima y/o el robo a mano armada constituyen fenómenos tan antiguos, y tan modernos o contemporáneos al mismo tiempo que volver sobre ellos nunca es impropio, a pesar de ser conscientes de que existen muchos y variados trabajos que han abordado esta temática, de manera completa y detallada. En efecto, si tomamos en consideración que, de acuerdo con los datos de la Organización Marítima Internacional, en el año 2018 se produjeron en todo el mundo 201 ataques de piratería o robo a mano armada, esto es, 21 casos más que en el 2017, es factible deducir que ni estas manifestaciones de violencia han ido mermando con el tiempo, ni tampoco que su erradicación sea una realidad posible en un futuro cercano. Además de ello, y si nos atenemos a las noticias que la prensa escrita y los distintos medios de comunicación publicitan cada cierto tiempo, se observa que las consecuencias de estos actos para la gente de mar y también para los pescadores son especialmente graves, ya no sólo porque puedan ser secuestrados durante un cierto tiempo, sino que incluso pueden ocasionar la muerte de algún trabajador.

Precisamente el impacto que la piratería y el robo a mano armada tiene sobre quienes prestan servicios a bordo de buques dedicados a la actividad comercial es la razón principal que ha movido al grupo de juristas de diferentes disciplinas que firman los distintos capítulos de esta obra para desarrollar este trabajo conjunto. Y ello así, porque las consecuencias de estos actos de violencia en el mar sobre la vida y de trabajo de la gente de mar en particular (no así en el caso de los pescadores) han sido objeto de atención por distintos organismos internacionales, entre los que destaca la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en cuyo seno y durante el transcurso de la 107<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en el año 2018 acometió la adopción de una serie de enmiendas al Convenio refundido de Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT (MLC

2006), que previsiblemente entrarán en vigor a finales de este mismo año. Estas enmiendas tienen por objeto proteger a la gente de mar ante situaciones de violencia especialmente graves como lo son los casos de cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o ante el supuesto de robo a mano armada contra los buques, en un intento por paliar las enormes consecuencias que para la denominada como gente de mar (y sus familias) ostenta la privación de libertad o la comisión de cualquier ilícito de violencia grave contra ellos en el transcurso de su prestación de servicios.

Pues bien, a la vista de este suceso del todo novedoso, a principios del año 2019 y a resultas de varias circunstancias que conviene reseñar siquiera brevemente, profesores pertenecientes en su práctica totalidad a la UPV/EHU decidimos abordar la realización de una obra conjunta que aunara, sobre la premisa anotada, nuestras perspectivas jurídicas, dando como resultado la publicación de este trabajo que ahora ve la luz. Y es que todos nosotros formamos parte de una misma generación profesionalmente hablando, de modo y manera que en múltiples momentos a lo largo de nuestras carreras hemos recurrido los unos a los otros o, si se prefiere, las unas a las otras para tratar de despejar algunas dudas que sobre diversas materias de las restantes disciplinas pudieran surgir a propósito del desarrollo de las investigaciones que cada cual desarrollara en cada momento histórico. Pero si bien ello es así, al mismo tiempo constatábamos que nuestra labor se efectúa casi de manera monolítica en compartimentos estancos, eso es, sin que prácticamente exista un diálogo entre disciplinas jurídicas que nos permita enriquecernos mutuamente y, por tanto, sin posibilitar lo que consideramos el leitmotiv en la universidad que no es otra cosa que el aprendizaje continuo, progresivo y a ser posible conjunto o completo sobre cualquier realidad social sobre la que se proyecta el Derecho. Si además de esta circunstancia, añadimos que durante el período 2016-2019 en la UPV/EHU tuvo lugar el desenvolvimiento de un Módulo Jean Monnet, financiado por la Comisión Europea titulado «Derecho social europeo y Gente de mar» con referencia 574698-EPP-1-2016-1-ES-EPPJMO-MODULE, donde la Directora y el coordinador de esta obra participaron activamente en cuanto que docentes de la misma y en la que se inscribieron parte de los autores de esta obra, la elección de esta temática se hacía prácticamente inevitable. Así, y tras una serie de reuniones conjuntas decidimos acometer lo que en otros ámbitos se denomina «proyecto piloto», esto es, la realización de un estudio preliminar para evaluar la viabilidad futura en el diseño y culminación de experiencias similares o incluso, siendo muy ambiciosos en estos momentos, para desarrollar proyectos similares a gran escala, que consideramos ausentes —en gran medida— de nuestra labor investigadora ordinaria.

Pues bien, en este contexto general nace la monografía que ahora tienen en sus manos. Su estructura es producto del carácter nuclear que se ha querido conferir a la protección de la gente de mar frente a estos actos ilícitos, en cuanto que prácticamente se trata de un objeto de estudio inédito en nuestra literatura jurídica. De esta manera, y si bien esta última realidad se acomete principalmente en los capítulos IV y V de la obra a cargo de los profesores titulares de Universidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la UPV/EHU y de A Coruña

respectivamente, esto es, los Dres. Fotinopoulou Basurko y Carril Vázquez quienes, de manera escalonada, advierten o advertimos sobre la problemática jurídico-laboral y de protección social que las nuevas enmiendas puedan desplegar en nuestro ordenamiento jurídico; somos y éramos conscientes de que abordar estas cuestiones sin una serie preliminar de estudios desde la perspectiva histórica, penal o internacional podía carecer de interés o incluso caer en una especie de «laguna jurídica», por cuanto que ninguna novedad normativa se efectúa de manera aislada y mucho menos cuando las manifestaciones de piratería marítima son tan antiguas como la propia navegación y, por supuesto, muy anteriores al propio nacimiento del Derecho del Trabajo. Así, consideramos oportuno que la obra, desde la perspectiva jurídica, se abriera con un primer capítulo introductorio dedicado al análisis histórico del concepto jurídico de piratería, donde el Dr. Córcoles Olaitz (Profesor de Derecho Romano en la UPV/EHU) acometiera un estudio sobre esta noción desde la antigüedad hasta nuestros días a la búsqueda (infructuosa) de elementos o características comunes a lo largo de las distintas épocas sobre un fenómeno cambiante en su fisonomía, pero permanente en esencia. A continuación, recoge el testigo el Dr. Abalde Cantero (Prof. Derecho Internacional Público en la UPV/EHU), quien afronta la labor, siempre complicada y difícil, de definir desde la perspectiva de los instrumentos de Derecho Internacional público qué sea la piratería y/o el robo a mano armada y su diferencia con el terrorismo marítimo en nuestros días. Su trabajo se hace imprescindible en el contexto de esta obra colectiva, no en vano las enmiendas de la OIT se apoyan o se remiten a los textos internacionales centrales sobre el Derecho del mar para calificar y definir estos actos ilícitos de una manera o de otra, lo que constituye el fundamento para conocer el alcance efectivo de la protección «real» de la gente de mar frente a dichos fenómenos que posteriormente se analizan. En tercer lugar, se afronta desde la perspectiva del Derecho penal interno el delito de piratería contenido en el actual art. 616 ter del Código Penal. Obviamente, esta incursión corre a cargo de una especialista en esta disciplina, como es la Dra. Pérez Machío (Profesora acreditada Catedrática de Derecho Penal en la UPV/EHU) quien analiza esta cuestión con la finalidad de dar cuenta del tipo penal contenido en dicha disposición y cuya incorporación al Código Penal a partir de la reforma efectuada sobre el mismo en el año 2010 se produjo precisamente a consecuencia de las alarmantes noticias que sobre la opinión pública generaron los secuestros de las tripulaciones de los buques de pesca vascos «bermiotarras» «Alakrana» y el «Playa de Bakio» en las costas somalíes en los años 2008 y 2009. Cierran la obra, tal y como se ha avanzado, los dos capítulos centrados en la protección de la gente de mar frente a los actos de piratería y de mano armada a bordo de buques, donde ambos autores previamente citados, además de analizar el alcance de las enmiendas al MLC 2006 del año 2018 y su impacto jurídico-laboral y de seguridad social en nuestro ordenamiento jurídico, denuncian —se insiste— la necesidad de establecer herramientas similares para el colectivo de pescadores, algo imprescindible —creemos— en un país cuya flota pesquera es de las más relevantes a nivel mundial.

Al contenido estrictamente jurídico que se desarrolla en esta obra se acompaña, por expresa voluntad de todos los autores de esta obra, un prólogo a

cargo del escritor madrileño pero residente en Donostia, Andrés Arias Castanyer, quien amablemente respondió positivamente a nuestra petición de introducir este trabajo desde una perspectiva obviamente alejada de los aspectos técnicos que, en nuestra calidad de juristas, desarrollamos posteriormente. A estos efectos, y teniendo en cuenta sobre todo la multitud de obras literarias, pero también cinematográficas, pictóricas o incluso musicales que se han centrado en los piratas, normalmente desde una perspectiva bucólica, quisimos que una monografía «de Derecho» no fuera sólo «eso», sino que además se aprovechara la ocasión para recrear una especie de interlocución entre la realidad jurídica y la ficción literaria o entre la ficción jurídica y la realidad literaria en función de cómo nos aproximemos a la literatura y al Derecho respectivamente.

No podemos cerrar esta breve introducción a la obra titulada «*Piratería marítima y gente de mar: más allá de la ficción*» sin dedicar unas líneas a los siempre necesarios agradecimientos. En este sentido, desde aquí se quisiera comenzar mostrando nuestra gratitud a las instituciones que financian la investigación y sus resultados. En este caso en particular, quisiéramos dar las gracias tanto a la Comisión Europea, como al actual Ministerio de ciencia, innovación y Universidades y también a la UPV/EHU, entidades que han posibilitado a través del Módulo Jean Monnet antecitado, el proyecto de investigación DER2017-83040-C4-1-R titulado «Hacia un nuevo modelo de Derecho Transnacional del Trabajo» y el Proyecto de Grupos de investigación con referencia GIU18/082 titulado «Derecho transnacional del trabajo y Transporte» que esta obra vea la luz, cuya IP en todos los casos es quien suscribe estas páginas.

Pero además de los apoyos económicos mencionados, no quisiera terminar estas líneas sin dejar constancia, en forma de agradecimiento y desde la perspectiva más personal, la enorme generosidad que muestran y han mostrado todos los autores de esta obra (Ana, Xosé, Óscar, Andrés y Edorta) para afrontar este trabajo conjunto sobre una temática que, en principio y para la mayoría (salvo para Xosé), les resultaba inicialmente ajena. Aun así o «a pesar de», el deseo por afrontar y secundar este «proyecto piloto» ha dado lugar a un resultado que considero altamente provechoso, tanto por lo que se refiere a la forma como al fondo. Sólo queda que esta experiencia inicial tenga continuidad en el futuro y que a la misma se adhieran otros compañeros y compañeras de otras especialidades que por distintas razones finalmente no han podido participar en la misma. Que este desiderátum se cumpla dependerá —con total seguridad— de múltiples factores, pero sobre todo de nuestra voluntad por seguir aprendiendo de los otros (y de los demás). Ahora tan sólo nos queda esperar que, al igual que para quien suscribe estas páginas, la lectura de esta obra colectiva sea satisfactoria para los eventuales lectores de la misma y que sea bien recibida más allá de los estrictos círculos académicos. Ojalá que esta última afirmación se convierta en una realidad y no sólo se quede en la ficción de las palabras.

En Errenteria, a 11 de enero de 2020  
Olga Fotinopoulou Basurko