

El delito de piratería a navíos en América del Norte y el Caribe*

Piracy to ships in North America and the Caribbean

RAFAEL LARA MARTÍNEZ**

RESUMEN:

El presente trabajo es el primer capítulo que aborda el estudio del delito de piratería que se ejerce en altamar; se analizan sus premisas comunes, lo que clarificará sus elementos en el tipo penal, máxime que hay elementos de carácter subjetivo y normativo que no han sido examinados doctrinalmente. Posteriormente, el presente estudio se enfocará en la legislación contemporánea de todos los países de Norteamérica y del Caribe; esta última región será dividida en Antillas mayores y menores, a efecto de discurrir en el centro y sur del continente americano, ya que es tópico de otro capitulado, es decir, se analizará la existencia e inexistencia de la figura en mérito dentro de las constituciones y códigos penales, civiles y mercantiles, así como en las leyes marítimas relativas vigentes. Debe decirse que estos países tuvieron mayor activismo legislativo en la época pirata que se presentó del siglo XVII al siglo XVIII, y que a la fecha dichas figuras jurídicas continúan presentes, pese a la ausencia en su incidencia delictiva contemporánea. Es precisamente en esta época donde se acotará la temporalidad del análisis legal. Si bien es tema relacionado con las patentes de corso y los tribunales de presas, son tratados en una investigación diversa. No pasa desapercibido que en la América central y del sur, así como en Europa, se tiene nota del delito a estudio, pero la extensión de la misma investigación exige un abordaje de forma segmentaria.

Palabras clave: piratería, delito, nave, buque.

ABSTRACT:

The present academic work is but a first chapter to deal with the study of piracy that takes place in the deep seas; the research analyzes the premises that will expose the criminal elements. These elements are subjective and normative by nature. These had not been examined doctrinally. Subsequently, the present academic study will focus on the contemporary legislation of North America and the Caribbean countries; The Caribbean will be divided into major and minor Antilles as way to separate Central and South of the Americas. In another chapter it will be discussed the existence or non existence of piracy within the constitutions, penal, civil or mercantile codes, as well as in the active maritime laws. It needs to establish that Caribbean countries were legislatively more active during piracy periods from the XVII to the XVIII century. To this day such laws are still active, despite the absence in its contemporary criminal incidence. It is precisely in this era where the temporality of the legal analysis will be limited. Although, it is a subject related to privateering patents and pillage courts, they are treated in a different research. In Central and South America, as well as in Europe piracy is considered a crime, but the extension of the same investigation requires a segmented approach.

Keywords: piracy, crime, ship.

* Artículo de investigación recibido el 13 de octubre de 2017 y aceptado el 2 de marzo de 2018

**Profesor Investigador en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. (sial@msn.com), orcid.org/0000-0002-9499-9286

SUMARIO: 1. Introducción / 2. Piratería / 2.1 Regulación jurídica internacional / 2.2 Análisis del delito de piratería / 3. Regulación de la piratería en el Derecho Comparado / 3.1 América del Norte / 3.2 América Insular / 4. Conclusiones / 5. Referencias

Según cuenta la leyenda, Alejandro Magno acusaba a un pirata que había capturado de ser persona indigna, —es verdad —dijo—, soy pirata, pero porque solo tengo un barco, si tuviera una flota entera, sería un conquistador. Entonces el gran Alejandro Magno lo dejó en libertad.

JESÚS HERNÁNDEZ¹

1. INTRODUCCIÓN

El término *pirata*, que utilizamos para referir erróneamente lo relativo al material apócrifo, dista mucho de su raíz etimológica y, por ende, del lenguaje jurídico-penal, pues “proviene de peiraton, que en latín clásico es la transliteración de la voz griega peiratés que en castellano significa aquel que ataca, emprende, prueba o intenta”.² Actualmente, de manera simple se le conceptúa como “bandido o ladrón de los mares”,³ en clásica referencia a las ideas tradicionales, pues básicamente es el atacante de una nave con fines lucrativos. Como acto, existe propiamente desde los tiempos en que inició la navegación en la humanidad, surgió “desde el momento en que los océanos se convirtieron en rutas comerciales en lugares como Egipto, Grecia y Roma; es decir, cientos de años antes del nacimiento de Cristo”;⁴ incluso, hay referencias mitológicas como la de Dionicio y Simón, éste último fue transformado en delfín por su osadía pirática contra la divinidad; o en la antigua Roma, con los *praedones latrocinium maris*,⁵ así como el pillaje que realizaban los vikingos alrededor del primer milenio y hasta la segunda década del siglo

¹ Hernández, Jesús, ¡Es la guerra!, Roca Editorial de Libros, España, 2012. pp.13-14.

² Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española (voz “Pirata”)*, 21ª ed., Espasa-Calpe, Madrid, 1992, pp. 1610.

³ Estrada, Rafael, *Diccionario Pirata*, Publicación independiente, España, 2011.

⁴ Maldonado, María Paula, “Rec”, *Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes*, núm. 3, p. 13.

⁵ Grotti, Hugonis, *De Jure Belli Et Pacis*, University of Cambridge, Londres, 1890, p. 132.

XVIII. Es decir, “el estudio de la piratería tiene una tradición tan larga que es difícil determinar a qué punto los informes contemporáneos de la actividad pirata dieron cuenta de la historia de los piratas”,⁶ pero es la legislación de la época, que tiene su origen en el siglo XVII al XX, la que se analizará en el presente trabajo, porque la piratería tomó mayor auge en América y Europa debido a los procesos independentistas y al desarrollo de tecnologías marítimas que permitieron surcar viajes intercontinentales, lo que obligó a los países de esta zona a tipificar, con presencia casi unánime, esta conducta, y son dichas figuras jurídicas las que han prevalecido por más de dos siglos en las codificaciones penales.

2. PIRATERÍA

2.1 Regulación jurídica internacional

Existen dos documentos internacionales que se encuentran vigentes para la conceptualización y regulación de todo lo relativo a la piratería: El primero es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convenmar) o United Nations Convention on the Law of the Sea (Unclos), adoptada en la bahía de Montego (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982 (que entró en vigor en México el 16 de noviembre de 1994),⁷ que establece, en su artículo 101, inciso “a”, la definición de piratería como:

Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o aeronave privado y dirigidos: 1) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; 2) contra un buque o una aeronave, personas o bienes, que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.⁸

Al atomizar la anterior definición, se resuelve que la *violencia* es un concepto que debe entenderse como aquel acto sin permisión normativa dirigido a do-

⁶ Fox, Edward Theophilus, “Piratical Schemes and Contracts”, Tesis (grado de doctor en Filosofía en Historia Marítima), Universidad de Exeter, Reino Unido, 2013. p.12.

⁷ Congreso de la Unión. Leyes [Consulta: 20 de abril 2017]. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-03-07>.

⁸ United Nations. Acuerdos [Consulta: 16 de marzo 2017]. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.

blegar la voluntad de otro, y la *depredación* es el término que conjuga el uso del saqueo con medios violentos de forma abusiva. La intención que señala la Convención tiene un amplio espectro al sólo referir que sea un propósito personal.

El pirata, en términos históricos, busca únicamente el beneficio económico, y según al documento en cita, de manera contemporánea puede buscar también un fin político o incluso ambiental, aunque esto —consideramos— colige integrar en la especie el delito de terrorismo, porque busca establecer temor fundado y miedo. De igual forma, nótese que los apátridas son engrosados a la consideración de ser pasivos del delito de piratería, y como tal entiéndase que no es necesario contar con una nacionalidad para ser victimizado por este delito en alta mar, ya que con esto se evitó el uso de un resquicio legal que advierta una anomia por la falta de legislación, cuando el ataque se perpetra contra un navío con ausencia de bandera de país reconocido.

El artículo 102 de la Convención en mención expresa: “Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave”. En esta noción se implica que la propia tripulación se apodera de la nave para destinarla al uso de la piratería, sin que la entreguen a alguien más, es decir, quienes después de amotinarse se autoproclamen “piratas” serán considerados como tales; en cambio, en México no se tipifica esta conducta sino hasta que asaltasen a otra embarcación con la nave rebelde. Debemos recordar en este punto que la figura de amotinamiento con fines de volverse piratas, del artículo 102 del documento internacional a escrutinio, es un equiparable para no clasificarlo jurídicamente como otro delito.

Dentro del mismo documento internacional se establece la definición de *nave pirata*. El primer supuesto planteado resulta por obviedad al referir que es aquella que se ocupa para cualquiera de los actos que hacen a una persona sea catalogada como pirata; en el segundo supuesto se entienden como tales, las naves que temporalmente fueron ocupadas para dicho fin por aquellos que las tenían a su mando. Puntualiza que la embarcación rebelada conserva o pierde su nacionalidad según el Derecho interno de cada nación; en México, se aloja tal disposición en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que se abordará en líneas posteriores. En síntesis, podemos decir que la conserva mientras sea la embarcación capturada por piratas y no corsarios. Continuando en ilación con el contexto del documento en cita, se aborda el apresamiento de las naves

piratas, que permite su aseguramiento mientras sea en su mar territorial o en aguas internacionales. Dicha autorización es extensiva a los bienes que en este caso sean propiedad de los piratas o pertenezcan a algún botín, “sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe”, es decir, que dicha requisa no exenta los efectos restitutivos judiciales, ya sea en el orden penal o por la vía civil de la evicción por cuanto hace a los propietarios que fueron desposeídos del citado botín. Asimismo, hace la prevención acerca de que la nación que captura sin suficientes sospechas será responsable de los daños y perjuicios generados, aunque no señala a precisión cuáles son las presunciones necesarias más allá de contar con armamento o la falta de documentación que titularice la propiedad de los bienes que se encuentren a bordo.

El segundo instrumento internacional es el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia contra la Seguridad de la Navegación Marítima o *Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation*⁹ (SUA), firmado en Roma el 10 de marzo de 1988 y puesto en vigencia el 1 de marzo de 1992, el cual México adoptó por decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 4 de noviembre del 2003, al firmar el *referendum* de la Convención Interamericana contra el Terrorismo, adoptada en Bridgetown (Barados). Este documento tiene su base existencial de la resolución 40/61 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 9 de diciembre de 1985, cuyos temas principales son el combate al terrorismo, el colonialismo y el racismo; si bien no señala el término de piratería o pirata, en su artículo 3 refiere las formas comisivas, a lo que únicamente enuncia como “delito”, aunque ciertamente su inclinación deriva hacia el terrorismo o le impregna ese matiz. Claramente se refiere a los piratas, puesto que indica las formas de ataque violento que pueden sufrir las embarcaciones marítimas sin que haga alusión al beneficio económico característico de este ilícito.

2.2 Análisis del delito de piratería

En todas las codificaciones podemos encontrar diferentes descripciones de este ilícito; si bien varían en diversos puntos, los elementos esenciales prevalecen: 1) clasificación en los delitos internacionales, 2) depredación y violencia como medio, 3) el mar como elemento espacial por regla general, 4) el

⁹ United Nations, *Convenios*. Disponible en: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8>. Consultado el 15 de marzo 2017.

bien mueble sujeto al apoderamiento o detrimento que a saber puede ser la nave tanto marítima como aérea, o la carga; y 5) penas severas o elevadas. Los cuerpos normativos tendían a incluirlo en los delitos contra el Derecho de Gentes y, como tal, el *ius gentium* es el ancestro del Derecho Internacional, que versaba sobre las relaciones entre romanos con los no romanos; en la actualidad, el Derecho de Gentes “comúnmente, se toma en esta ciencia por toda nación o Estado político, que no es otro que una gran porción de gentes y familias reunidas”,¹⁰ de aquí que en otra época al delito de piratería se le considerara en la gama de esta clase de delitos, siendo el derecho internacional con nominación arcaica, y se le colocó en este sitio porque “la libertad de los mares constituye uno de los principios fundamentales del llamado Derecho internacional del mar, ya desde el inicio de la Edad Moderna”.¹¹ Sin embargo, puede prevalecer el principio de extraterritorialidad al considerar a una embarcación extranjera como suelo extranjero; la sanción, detención o aprehensión de los extranjeros en un “navío pirata excepciona el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón y le permite abordar y apresar el buque en el mar”.¹² Debe decirse que ciertamente es criticable tal ubicación, ya que las relaciones con otro país no necesariamente se pueden ver afectadas, máxime si los activos del delito son nacionales o apátridas, lo que nos conlleva a señalar que, acorde a su impacto, su colocación es más afin con los delitos contra la seguridad de las personas.

La *depredación* como tal es la acción que se basa en el saqueo de forma abusiva; se entiende como el uso innecesario de los medios agresivos al momento de realizar la captura. El ataque debe producirse con una violencia totalmente innecesaria e inmisericorde; “consiste, precisamente, en la negación de los principios más elementales que se han admitido por la mayoría de los países como universales y dignos de todo respeto, que merece las sanciones más agudas para los que los infringen”.¹³ Si bien ocasionalmente en la dimensión jurídica se usan los vocablos de manera textual, debe de diferenciarse la *depredación* del aspecto biológico, ya que en esta disciplina se le considera como aquella acción de caza que realiza un animal y “durante

¹⁰ Marín y Mendoza, Joaquín, *Historia del derecho natural y de gentes*, Universidad Carlos III de Madrid, España, 2015, pp.15.

¹¹ Contreras, Sebastián, “Derecho natural, derecho de gentes y libertad de los mares”, *Revista Colombiana International Law*, núm. 24, enero-junio 2014, pp. 181.

¹² Sobrino, Heredia José Manuel, *Piratería y terrorismo en el mar*, Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz, España, 2009, pp. 98.

¹³ Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo Derecho Internacional Público, Apéndice VI, *Pirata*, pp. 32-37.

su desarrollo consume, remueve o mata más de un organismo de víctima o presa como fuente de energía y en hacer esto disminuye numéricamente la población de la presa”.¹⁴ Siendo así, se descarta el uso a la literalidad del concepto biológico en razón de la subjetividad que guarda el jurídico en la premisa de la violencia.

En términos jurídicos, es menester señalar que una acometida carroñera como tal también puede considerarse como una forma de la depredación, lo que conlleva a eliminar la posibilidad artera del tecnicismo legal para argumentar el supuesto de un apoderamiento por parte de una embarcación rapiñadora hacia una nave abandonada o sobre su mercancía sin medios violentos. La depredación entonces le otorga una composición típica de carácter anormal, ya que propiamente es un elemento normativo, pues requiere para su apreciación una directriz cultural, la cual es conceptuada como un ataque perpetrado a través del acecho y de manera abusiva o ventajosa. La violencia como elemento siempre se ha plasmado jurídicamente tanto física como moral, entendida como aquellos actos que doblegan la voluntad de la víctima; ellos deben ser ejercidos de tal manera que la oposición no baste para impedirlo. Los epígrafes legislativos llegan a conceptuar como activo del delito a estudio a quien haga violencia sobre las personas que se hallen a bordo de la nave atacada, lo que implica que será considerado como pirata sin que necesariamente cause una afectación patrimonial, sino únicamente quien profiriere agresión. Al ser física, la violencia es perceptible como elemento objetivo, pero es en su forma moral cuando es subjetiva, como con la intimidación y, en este caso, de apreciación racional.

En relación con el lugar o dimensión espacial de la comisión, la regulación jurídica cita universalmente que se produzca en el mar, con referencia al océano y golfos, pero ciertas legislaciones lo hacen extensivo a los ríos y lagos; lo cierto es que el ataque comúnmente se perpetra sobre este tipo de área. Las aguas como tal han sido la ruta donde el tránsito de mercaderías se desplaza mayoritariamente en todos los países, y no es difícil visualizar cuando un navío se encuentre sobre las aguas para la configuración del delito; pero al hablar de las aeronaves esto acarrea la posibilidad de que el hecho delictivo se produzca en tierra, no necesariamente en los aires ni menos aún en vuelo sobre aguas. Las naves, como objetivo del ataque, no se regulan específicamente en cuanto a la clase, pues debe decirse que los modelos existentes de

¹⁴ Badii, M. H.; Landeros, H.; Rodríguez, E.; Cerna, J., Valenzuela Et Y. Ochoa, "Algunos aspectos de depredación", *Revista International Journal of Good Conscience*, vol. 8, núm. 1, marzo 2013, pp. 148-158.

estos transportes son muy variados en razón del tamaño, lo que la legislación no colige a precisión, y astutamente puede incluirse a naves muy pequeñas, como los remolcadores, los pesqueros rústicos, las avionetas o prototipos solares que son de un solo tripulante.

Al hablar del bien jurídico tutelado, debemos considerar que en los actos de depredación y apresamiento, para que se materialice el resultado, debe haber daño, ya que de facto se coartará el patrimonio al trasladar la embarcación capturada de una esfera patrimonial a otra pues, precisamente, “La piratería se caracteriza por ser un delito que reporta suculentas ganancias para sus perpetradores, por ello que es tan atractivo abrazar la profesión de pirata”.¹⁵ De manera secundaria, en este delito se afecta la integridad física cuando se ejercen violencias sobre la tripulación. Ahora bien, si se analiza, *de jure* sobre el bien jurídico como tal la legislación considera al Derecho Internacional, ya que generalmente se incluye en ese título; consideración —a nuestro criterio— errónea, porque la piratería puede ejercerse contra naves nacionales por nacionales, en primer término. Ciertamente es que el ataque puede producirse en aguas internacionales, pero la bandera de la nave atacada dirige la jurisdicción a la nación a la cual pertenece, pues “el territorio flotante es parte de la soberanía del Estado en sentido jurídico, sobre esta base se aplica la ley del nacional es decir del pabellón de los delitos que ocurren a bordo del buque, aunque haya sido cometido por un extranjero o en alta mar”.¹⁶ Otro bien jurídico que se puede ver inmerso es la integridad física y la vida, pues no escapa de la posibilidad que los piratas agredan o priven de la vida a los tripulantes. Al análisis de las características que cuentan las penas que se imponen, les distingue su severidad, en especial porque algunas legislaciones han impuesto la pena de muerte, la prisión vitalicia y, en su defecto, una pena de prisión por lo regular elevada; ello se debe, como se dijo, a la trascendencia económica porcentual del comercio marítimo y, por otro lado, a la agresividad con la que se actúa.

En la actualidad, en América el índice de criminalidad ha reducido en parte por la verticalidad terrestre que permite el comercio en este continente, lo cual ha reducido proporcionalmente el rigor de las penas y medidas de seguridad; caso contrario es Europa por la crisis en curso en el Golfo de Adén y el Mar Rojo:

¹⁵ Fernandez, Sans Juan C., “Piratería marítima: una amenaza actual”, *Revista Política y Estrategia*, núm. 122, p. 114.

¹⁶ Delgado Knight, M. I., “El derecho del mar, y la aplicabilidad del principio de territorialidad”, *Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales*, noviembre 2010. Disponible en: www.eumed.net/rev/cccss/10/.

la piratería marítima que ha tenido lugar frente a las costas de Somalia ha estado conformada por bandas organizadas que han dispuesto de armamento bélico suficiente para atacar la flota mercante y pesquera de los Estados; ataques que han contado con la capacidad suficiente como para amenazar el tráfico marítimo internacional.¹⁷

Lo anterior ha exigido a la comunidad europea el recrudecimiento de la seguridad para los barcos que transitan esta zona, como en otra investigación se detallará.

3. REGULACIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL DERECHO COMPARADO

3.1 América del Norte

En México se comenzó a conceptualizar y regular el ilícito a estudio a partir del artículo 23 de la constitución de 1857, donde se estableció la pena de muerte para los que ejercieran la piratería “que definiere la ley”, redirigiéndonos este apartado al Código Penal de 1871,¹⁸ en su título decimoquinto. El artículo 1127 tipificaba la conducta en mención, y debe decirse que fue copiado en su literalidad por el Código Penal de 1929,¹⁹ de los artículos 409 al 412 del título tercero, “De los delitos contra el Derecho Internacional”; después, fue transcrito de igual forma en el Código Penal Federal de 1931, en los artículos 146 y 147, categorizándolo al mismo tenor dentro de los ilícitos contra el Derecho Internacional, agregando actual y únicamente un complemento al final de la fracción III del artículo 146, relativo a la aplicabilidad de las hipótesis normativas a la piratería área.

En el ancestro legislativo penal de 1871, en el artículo 1128, se prevé que a los capitanes y patronos se les aplicará la pena capital, así como a aquellos piratas que cometan homicidio, lesionen produciendo imposibilidad perpetua para trabajar, causen ceguera o enajenación mental, cometan violación, violencias graves a las personas o que abandonen a personas sin medios para salvarse. En el siguiente artículo se hace mención del decomiso de las

¹⁷ Sánchez Patrón, José Manuel, “La legítima defensa ante la piratería marítima”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 28, diciembre 2014, p. 9.

¹⁸ Universidad Autónoma de Nuevo León, Dirección General de Bibliotecas, México, Librería Donato Miramontes, 1883, p. 242.

¹⁹ Secretaría de Gobernación, *Diario Oficial de la Federación*. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186990&pagina=107&seccion=3. Consultado el 2 de mayo de 2017.

naves pirata, y en el artículo 1130 se encuadra como encubrimiento a quien, residiendo en el país, trafique con piratas conocidos. La pena de muerte se modifica en el Código Penal de 1929 hasta por veinte años de prisión, y en el actual se eleva a treinta años la máxima. Si bien desde el siglo XX no se preveía la pena capital en la ley sustantiva penal, en la Constitución de 1857, en el artículo 23, y en la actual de 1917, dentro del artículo 22, hasta antes de la reforma del 9 de diciembre del año 2005, se establecía tal sanción a los que ejercieran la piratería, entre otros ilícitos.

En el artículo 146 de la ley sustantiva penal federal, en el primer supuesto, se expresa que los piratas deben ser particulares, dado el indicativo de ser miembros de una nave mercante; la nacionalidad de los tripulantes y del navío en sí es irrelevante, ya que incluso pueden ser apátridas, y el medio comisivo debe ser apoderarse de una embarcación a través del uso de armas. La fracción segunda hace referencia al amotinamiento, entendiéndose como concepto marítimo cuando la propia tripulación apresa la embarcación removiendo de facto el mando de los oficiales del navío, bajo la condición típica de entregar la embarcación a un pirata. En este punto hay ciertas inconsistencias, porque se consuma en la especie si —y sólo si— se entrega el navío a una persona declarada como pirata; tal reconocimiento lo podría hacer un Tribunal de Presas si existiese, o que se le entregara la nave a alguien ya condenado y con antecedentes del ilícito de piratería. Por ello, consideramos que puede operar una causal de atipicidad en el caso que se cita en la fracción II del artículo 146 del Código Penal Federal, bajo el supuesto de que aquellos miembros que, encontrándose a bordo, al tomar control de una embarcación, no la entreguen a pirata alguno, sino que pretendan darle uso para tal fin; ante esta hipótesis, no se configuraría el delito como tal.

Sin que deba asociársele el amotinamiento con el ilícito que nuestra legislación penal, en su artículo 131, considera motín, ya que se trata de aquel que hace uso del ejercicio del derecho de expresión de manera violenta contra el orden público, por consiguiente, no aplica dicha figura al estudio en merito; *ergo* la referencia de amotinamiento en aras marítimas podemos aludirla a una forma comisiva del delito de asonada, ilícito previsto en los artículos 305 al 309 del Código de Justicia Militar, pues se consuma cuando hacen uso de la violencia para resistir ordenes, recurriendo a las vías de hecho para hacerlo. Como tal, el tipo penal de asonada tiene un espectro amplio de consideración, pero inversamente proporcional en su jurisdicción, ya que puede enmarcar como tal el amotinamiento de la tripulación para fines de

bandillaje en altamar, siempre y cuando se trate de miembros activos de las fuerzas armadas en perjuicio de la disciplina militar.

La tercera y última fracción hace mención de diversas formas comisivas de los corsarios. La tercera fracción es una contradicción, ya que se refiere a los corsarios sin patente o carta de marca; entonces, no es sino un pirata; o bien, en el supuesto de que cuenten con la patente de corso, hagan el ataque con tácticas predatorias contra naves mexicanas o de otra nación. Cabe hacer un paréntesis y mencionar que la carta de marca —consideramos— deviene de la figura “lettre de marque la cual se convierte en términos léxicos al estar definida y utilizada en textos de especialidad”²⁰ para el Derecho y lenguaje marítimo, siendo entonces el nombre dado para la patente de corso en Francia. Retomando el punto próximo anterior, existe coherencia legislativa y gramatical, pues la permisión corsaria que se detenta, al ser rebasada, innecesariamente conlleva a su punición. En este apartado continúa otra contradicción, pues se refiere a los corsarios que depredan un buque de otra nación para hostilizarla y para la cual no estuvieren autorizados; entiéndase que la patente es limitativa a las embarcaciones de ciertas banderas, pues aquellas embarcaciones atacadas fuera de los límites del corso sobreentienden que los captores indubitablemente son piratas. Esta fracción finaliza con la alusión a las aeronaves sin mayor detalle o explicación, como una forma legislativa de evitar que la defensa use resquicios legales y redarguya que el tipo penal de piratería sólo es para naves marítimas. Actualmente, debe ser considerado como delito grave en razón del empleo de armas; además, es menester señalar que el artículo 22 constitucional, antes de las reformas constitucionales del 9 de diciembre del año 2005, establecía la imposición de la pena de muerte al pirata, y de ahí se coligió considerarlo como grave expresamente en el abrogado Código Federal de Procedimientos Penales, en su artículo 194, fracción I, inciso 7.

También en el Código de Justicia Militar se prevé normativamente el delito de piratería, en el capítulo III, de delitos contra el derecho de gentes, cuyo artículo 210 dice:

Se impondrá pena de treinta a sesenta años de prisión, a todo comandante de nave que, valiéndose de su posición en la Armada, se apodere durante la guerra, de un buque perteneciente a una nación aliada, amiga o neutral;

²⁰ Eurrutia, Cavero Mercedes, *Le discours technique: étude contrastive français-espagnol des différentes typologies d. Col·lecció «e-Estudis Filològics»*, Universitat Jaume, Francia, 2011, p. 173.

o en tiempo de paz, de cualquier otro sin motivo justificado para ello, o exija por medio de la amenaza o de la fuerza, rescate o contribución a alguno de esos buques o ejerza cualquier otro acto de piratería.

Para analizar esta figura, “sobresale en primer lugar un asunto básico y definitivo: cuál es el alcance de su jurisdicción, es decir, cuáles son los delitos que conocen, investigan y juzgan los fiscales y jueces militares, su *ratione materiae*”.²¹ Debemos entonces partir de la idea de que los delitos militares sólo pueden ser cometidos por miembros de las fuerzas armadas que se encuentren en activo y que atenten contra la disciplina militar.

Aparentemente el delito de piratería en el fuero militar aplica únicamente al comandante de la nave, ya que el cuadro normativo no hace extensiva la responsabilidad comisiva a la tripulación, e implica que, estando en activo dicho adalid, debe sin causa justificada conducir su mando contra otras embarcaciones, haciendo uso de actos predatorios; sin embargo, en el artículo 213 señala una sanción única de diez años de prisión para cualquier tripulante que pertenezca a la Armada Nacional, dando alcance con la sanción a los corsarios que se violenten en las costas o en embarcaciones, lo que hace liar legalmente que los corsarios están homologados en calidad castrense, debido a que la codificación marcial los engrosa. Por último, el mismo artículo prevé una agravante severa que aumenta de 30 a 60 años de prisión cuando se cometen homicidios, lesiones graves u otras violencias, o cuando se dejare a las personas sin medios de salvarse; lo anterior incide en las características de la depredación en términos jurídicos, y suma la forma cruel y sádica de abandonar a los tripulantes como naufragantes bajo la mira de que perezcan en agonía. Esto obviamente justifica y hace comprender lo elevado de la sanción, no obstante que sea de resultado formal, es decir, la norma no exige que necesariamente mueran las personas abandonadas, sino únicamente la puesta en peligro de la vida.

En el sistema legal de Estados Unidos se le conceptúa a la piratería como “la comisión de actos de robo y depredación (pillaje, saqueo) en alta mar, los cuales si se cometieron en tierra constituirán felonías”.²² Este sistema considera que “los piratas no son combatientes ni prisioneros de guerra enemigos, son criminales marítimos internacionales que tienen derecho a las garan-

²¹ Suarez, Rangel Alfredo, *Cuadernos de derecho penal*, Departamento de Derecho Penal de la Escuela de Derecho de la Universidad Sergio Arboleda, Colombia, diciembre 2012, p. 100.

²² Gifis, H. Steven, *Law Dictionary, Piracy*, Barron's Legal Guides, Estados Unidos, 5 ed., 2003, p. 377.

tías constitucionales del debido proceso mientras se encuentran en custodia de Estados Unidos”.²³ Desde su Constitución de 1787, prevé, en el artículo 1, sección 8, párrafo décimo, que el Congreso de la Unión tiene la facultad para “definir y castigar la piratería y otros delitos graves cometidos en alta mar; y violaciones contra la Ley de Naciones”, excluyendo esta potestad a sus entidades federativas.

Considerando la referencia anterior, en el Código Penal Estadounidense,²⁴ en el título 18, se habla sobre delitos y procedimiento penal; el capítulo 81, que se intitula “Piratería y corso”, a partir del artículo 1651 enuncia que quien en altamar cometa el delito de piratería según lo dispuesto por la ley de las naciones, y sea consignado a los Estados Unidos, será prisionero de por vida. En esta figura se aprecia que la tipificación es delegada a la legislación internacional y que sólo prevé lo relativo a la punibilidad.

También señala que cualquier ciudadano estadounidense que cometa homicidio, robo o cualquier hostilidad contra los Estados Unidos o contra cualquiera de sus ciudadanos en altamar, bajo la pretensión de alguna autoridad extranjera, será considerado como un pirata y será aprisionado de por vida. Esta disposición especifica la configuración de la piratería por comisión en la esfera espacial pero únicamente para los ciudadanos estadounidenses, sin que deje de ser ambigua y difusa, pues no hace referencia a las embarcaciones ni su uso. El propio apartado apunta a las patentes de corso, que serán desconocidas en el supuesto de que quieran invocarse como excluyentes del homicidio o robo. No es extraño que el espíritu proteccionista del sistema económico estadounidense entinte la legislación penal para impedir afectaciones económicas a sus embarcaciones por parte de corsarios extranjeros, pues precisamente el “proteccionismo ejercido por los grandes imperios se entiende como un elemento de política exterior tendiente a afianzar una posición de liderazgo regional frente a sus adversarios”.²⁵

Así mismo, expresa que quienquiera que sea ciudadano o sujeto de cualquier estado extranjero, sea hallado y apresado en el mar, haciendo guerra a los Estados Unidos, o cruzando contra las embarcaciones y sus bienes, o de

²³ Bahar, Michael, “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Estados Unidos, vol. 40, abril 2007, p. 6.

²⁴ United States Government, Laws. Disponible en: <http://uscode.house.gov/browse/prelim@title18/part1&edition=prelim>. Consultado el 23 de marzo de 2017.

²⁵ Pereyra, “Dario Martín, Librecomercio vs proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional”, *Revista de Investigación del Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de La Matanza, Argentina*, vol. 1, núm. 7, año 4, marzo 2015, pp. 65-88.

los ciudadanos de los mismos, en contra de lo dispuesto en cualquier tratado existente entre los Estados Unidos y el estado del cual el agresor sea ciudadano, cuando por tal tratado tales actos son declarados como piratería, se le considerará como pirata y será encarcelado de por vida. En este punto incluye en la descripción típica a los extranjeros, explica tanto la intención bélica como la económica, pero incorpora las condiciones de los tratados celebrados, lo cual puede integrar no sólo las hostilidades de cualquier índole a otras embarcaciones, sino también la invasión del mar territorial. Posteriormente, impone la pena alternativa de multa o hasta diez años de prisión o ambas a quien arme o sirva a los corsarios, formulando que quienquiera que sea ciudadano de los Estados Unidos, sin los límites de los mismos, suministre y arme o intente equipar y armar, o se encargue de equipar o armar cualquier embarcación particular de guerra o corsaria, con la intención de que la nave sea empleada para cruzar o cometer hostilidades sobre los ciudadanos de los Estados Unidos o sus bienes, o quien tome el mando, aborde cualquier buque con tal intención, o compre una embarcación con miras a obtener beneficio alguno mediante la depredación. Como es visible, aborda dos figuras en el presente supuesto: la primera es equiparable esencialmente a los que provean suministros a los piratas, mientras que la segunda hace referencia a quien se haga del mando de una nave, a quien se le considerará como pirata si tiene la intención de hostilizar.

Igualmente, hace referencia a quien siendo marinero se violente sobre su comandante para obstaculizar y prevenir la defensa de su barco o de los bienes que le son confiados; se le catalogará como pirata y se le aplicará prisión vitalicia. En este supuesto es clara la referencia a una asonada bajo el concepto de “quienes en forma tumultuosa exigen violentamente a la autoridad la ejecución u omisión de algún acto propio de sus funciones”,²⁶ puesto que, en un espectro amplio de consideración, no exige mando y asimismo la forma de hacerlo entraña la que sea mientras afecte la defensa, haya o no un ataque, y se produzca invariablemente con medios violentos, lo que descarta la torpeza o el miedo, por ejemplo. Sanciona también a quien sea capitán, oficial o marinero de una embarcación en alta mar o en otras aguas dentro del almirantazgo y jurisdicción marítima de los Estados Unidos, y huya piráticamente o criminalmente con dicho buque o con cualquiera de sus bienes o mercancía, con valor de cincuenta dólares o más; o quien rinda su nave voluntariamente

²⁶ ABELLO, Gual Jorge, *El Delito Político y la Corte Penal Internacional*, Revista de Derecho, Univesidad del Norte, Colombia, 2004, pp. 203. ISSN: 0121-8697.

a cualquier pirata, pues será multado bajo este título o encarcelado no más de diez años o ambos. El miedo y la traición son figuras delictivas en el derecho castrense de México, al igual que en la normatividad estadounidense, puniendo así una de las formas de la desertión o a quien se rinda sin refriega. Debe aclararse que el título del artículo es “conversión o entrega de la embarcación”, y su contenido en el punto de la huida hace alusión, bajo el término “piráticamente”, a cuando los tripulantes den a la nave un uso para hostilizar o violentar a otras embarcaciones, y al amparo del vocablo “criminalmente” se puede considerar una forma furtiva.

En el artículo 1657 inicialmente se expresa una figura de peligro, al sancionar a quien intente cohechar a cualquier comandante, capitán, oficial o marinero para rendirse o huir con cualquier barco, o cualquiera de sus bienes, artículos o mercancías, o para convertirse en pirata o para ir a confederarse con piratas, o quien de cualquier modo comercie con cualquier pirata a sabiendas de que lo es; quien suministre a tal pirata con cualquier munición, tiendas o provisiones de cualquier tipo, o al que equipe a cualquier buque a sabiendas y con intención para comerciar, suministrar o corresponder con cualquier pirata o ladrón en los mares; o quien consulte, combine fuerzas, se confedere o se corresponda con cualquier pirata o ladrón de los mares, sabiendo que él es culpable de cualquier acto de piratería o robo; o cualquiera que sea un marinero y que confine al dueño de cualquier buque será multado bajo este título o aprisionado a no más de tres años o ambos.

El término *confederar*, a la óptica del Derecho Internacional, es ocupado erróneamente, ya que la legislación estadounidense lo utiliza en referencia a organizarse delincuencialmente y no bajo el concepto de “Estados soberanos que se unen bajo un pacto para asegurarse la defensa común y el otorgamiento de ciertas ventajas y beneficios”²⁷, de la cual los miembros tienen la posibilidad de separarse.

También sanciona con multa o hasta diez años de prisión o ambas la rapiña en los naufragios, ya sea en el mar o que hayan encallado, así como sobre sus mercancías o bienes. Asimismo, impone de diez años de prisión a cadena perpetua a quien deliberadamente obstruya el escape de cualquier persona que busque salvar su vida o aquel que, con la intención de que le cause a una

²⁷ Dalla Vía, Alberto Ricardo, “Actualidad del Federalismo en Argentina, Federalismo y regionalismo”, Memoria del VII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional, Universidad Nacional Autónoma de México, México, p. 193.

embarcación un peligro o que la haga naufragar, envíe una llamada de auxilio falsa u oculte una llamada de auxilio verdadera.

En su artículo 1659 sanciona con multa o hasta con diez años de prisión o ambas a quien, dentro de aguas pertenecientes a la jurisdicción estadounidense, hostilice una embarcación con la intención ilícita de saquear dinero, bienes o mercancías que estén a bordo. El presente dispositivo prácticamente dispone lo mismo que el artículo 1652 del mismo ordenamiento, ya que expresa el ataque hacia una nave en altamar. Finaliza su apartado al establecer un equiparable denominado “Recepción de propiedad pirata”, sancionando con prisión no mayor a diez años a quien, sin derecho y a sabiendas de su ilicitud, reciba o tome en custodia cualquier nave, mercancía o bien que hayan sido apoderadas por cualquier pirata. Finalmente, en el artículo 1661 prevé prisión vitalicia a quien, estando implicado en una embarcación o incursión pirata, o que pertenezca a su tripulación, descienda a tierra de dicha embarcación y robe. Bajo este supuesto le considera pirata al incluir los ataques a tierra posterior al desembarco.

Debe puntualizarse que el Código Penal de Canadá²⁸ cuenta con un capitulo titulado “Piratería y delitos contra la seguridad aérea y marítima”, dentro de la parte de ofensas contra el orden público; su manifestación legal de este delito es corta si se compara con el resto de América, ya que consta únicamente de los artículos 74 y 75. En este sentido, el primero de los cardinales sanciona con cadena perpetua a quien cometa robo de un buque, así como a aquel que lo dañe de tal forma que afecte su navegabilidad, al cargamento o que se amotine en la embarcación aun en tentativa, o se apodere de la nave. Es extensivo igualmente a quien ataque una plataforma fija o le produzca algún daño grave que interfiera con su funcionamiento, o comunique información a sabiendas que no es cierta y esto ponga en peligro la nave. En lo relativo a la piratería aérea, sanciona a quien prive de la libertad a los pasajeros, los haga abordar en contra de su voluntad, desvíe la nave de su ruta de vuelo o inhabilite el funcionamiento de una aeronave. Así también, considera pirata al que ponga en peligro la seguridad del aeropuerto, las pistas de aterrizaje, los hangares o a quien falsee información que cause peligro.

²⁸ Canada, Justice Law Website, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46). Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>. Consultado el 7 de febrero de 2018.

3.1 América Insular

A partir de los movimientos insurgentes americanos suscitados en el siglo XVIII y XIX, se comenzó a regular lo relativo a los piratas en parte para perseguirlos, pero también para controlarlos como corsarios, ya que “fue también el periodo de las guerras navales europeas en el Caribe, a medida que los poderes de la Europa del norte definían sus posesiones; su escala iba desde la piratería y la quema de pueblos hasta los encuentros navales a gran escala”.²⁹ En esta época surgió el antecedente próximo inmediato a nuestras actuales figuras delictivas a estudio.

Hemos de referir que “los principales episodios piratescos de esos siglos se desarrollaron en el mar Caribe”,³⁰ por la geografía que impera en dicho lugar, y fueron de especial enfoque legal por ser zonas de ataque y refugios de piratas; por ende, debe escudriñarse su legislación, e incluso ha de citarse que tal presencia tienen y han tenido los piratas que “en cualquier puerto caribeño se tiene memoria de estos acontecimientos y sus protagonistas son personajes que forman parte del folclor popular”.³¹ Prologado lo anterior, se esquematiza primeramente su estudio de la zona con las Antillas Mayores.

En la **República de Cuba** no hay nada legislado a nivel constitucional, sólo el Código Penal³² respectivo lo contempla en los artículos 125, 126 y 130. El primero de los diversos plasma la figura de piratería señalando una penalidad de diez a veinte años de prisión o pena de muerte, y prevé con precisión castigar en su primer inciso que, a través del uso de una nave, sea cual fuere, violento o amenace con hacerlo, intimide u hostilice a otra nave, con la intención de apoderamiento de la nave atacada o de los bienes a bordo, así como dañar la nave, desviarla de su ruta, impedir su circulación o actividades normales; secuestrar, lesionar o dar muerte a quien se encuentre en la nave atacada. La presente connotación evita el tecnicismo de aludir la falta de apresamiento y amplifica la consideración de los medios de ataque; asimismo, puntualiza la intencionalidad, lo que enfoca si se trata del ilícito a estudio o de otro, como fuera el caso de terrorismo. En esta temática teleoló-

²⁹ Mintz, Sidney Wilfred, *Dulzura y poder, el lugar de la azúcar en la historia moderna*, Siglo XXI, México, 1996, p. 70.

³⁰ Enciclopedia Jurídica Omeba, *op. cit.*, p. 32.

³¹ Romero Barrón, José Rafael, “Antonio García de León, Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México”, *Revista Península*, vol. 10, núm. 1. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-57662015000100010. Consultado el 15 de marzo de 2018.

³² Parlamento Cubano, Código Penal. Disponible en: <http://www.parlamentocubano.cu/index.php/documento/codigo-penal/>. Consultado el 18 de enero 2017.

gica se descarta la exclusividad económica, ya que puede darse la situación de un ataque meramente perpetrado con el afán exclusivo de causar estragos.

El segundo supuesto establece esencialmente la figura del apresamiento por cualquier medio, el desvío de su ruta o la interferencia en sus actividades, aunque resulta muy ambiguo esto, ya que no refiere bajo qué fin, señalando también si es que pone en peligro la seguridad de las naves victimizadas sin que se ahonde más al respecto sobre el fin o su medio. En su tercera hipótesis circunscribe la sanción para quien realice ataques a territorio cubano desde una nave pirata, sin hacer delimitación alguna sobre la clase de objetivos atacados.

Su inciso cuarto puede considerarse exagerado y confuso, pues aborda la temática de la invasión al espacio aéreo cubano, proscribiendo al que en una nave con artillería, sin autorización gubernamental, atraviese su espacio aéreo; véase que no hay distinguos para quien, sin que así lo sepa, estando a bordo la nave, viaje simplemente sobre su territorio. El apartado quinto hace cita a quien, portando armas, ingrese al país en cualquier tipo de nave con la intención de realizar cualesquiera de los anteriores supuestos; esto amplía su espectro de punición, ya que se puede considerar a un atacante solitario que viaje de forma incógnita o desapercibida.

Atendiendo a su esencia, los incisos sexto y séptimo atañen mejor al delito de terrorismo o de aquellos contra la seguridad nacional, porque se refieren a quien coloque o haga colocar un artefacto o sustancia que destruya o pueda destruir la nave o la ponga en peligro, y señala al que, a sabiendas, provea informes falsos en relación con una nave y la ponga en peligro; en este caso, puede ser desde un operador de puerto hasta un simple ciudadano en tierra que envíe una carta o correo electrónico con dicha información mendaz. El artículo 126 establece un equiparable para quien entregue una nave cubana a un pirata, y el artículo 130 presenta una presunción legal de comisión del delito de piratería al que forme parte de la tripulación de una nave pirata, sea cual fuere la comisión que desempeñe.

En Haití se regula en el Código Penal³³ como decreto de fecha 17 de noviembre 1980 la definición de la piratería y la disposición de las sanciones correspondientes, castigando a los responsables con prisión y trabajos forzados a perpetuidad, y tipificando como tal a aquel individuo que cometa robo mediante la depredación o violencia contra una nave, pasajeros, tripulación o cargamentos. También colige como medio comisivo el engaño, pero sólo

³³ OAS, Réseau Continental d'Échange d'Informations Relatives. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/mla/fr/hti/fr_hti_penal.html. Consultado el 9 de junio de 2017.

que sea contra el capitán o comandante de la nave. Cuando los activos se tratan del capitán y sus tripulantes, se les sanciona con pena de prisión de diez a quince años y trabajos forzados. Asimismo, hace uso de una denominación curiosa, ya que considera piratas a aquellos que realicen traslados de extranjeros sin el debido permiso; en este caso, la sanción sólo se limita a la venta de la embarcación en subasta pública.

Jamaica no tiene regulación al respecto, ni siquiera en su Constitución,³⁴ este país pertenece a la Mancomunidad Británica de Naciones, y aquellos que estén incluidos en esta unión supeditan su legislación a la de Reino Unido, aunque debe citarse que la ausencia de esta figura en el marco normativo puede deberse a que en esta región estuvo presente el popular personaje Henry Morgan, quien fue pirata inglés, y sin que sea necesario “referir sus acciones depredadoras en este medio, indiquemos que Morgan, personaje nacido en Gales en 1635, llegó a ocupar el cargo de Gobernador de Jamaica (1681-1684) con especial mandato de perseguir, en nombre del soberano, a quienes ejercieran la piratería marítima”.³⁵ Podría ser consecuentemente que este hecho en su historia, por conveniencia, no haya sido considerado.

República Dominicana, si bien cuenta con treinta constituciones desde 1844 y un Código Penal³⁶ vigente, no tiene nada mencionado del delito a estudio al igual que Puerto Rico, pues no existe mención en su Constitución³⁷ ni tipificación en su Código Penal,³⁸ aunque su vacío legal puede subsanarse porque, en términos de soberanía, su legislación la cede a Estados Unidos.

Continuando la clasificación de la compendia insular, en las Antillas Menores destaca que todos los países de esta región pertenecen a la organización ya referida de la Mancomunidad Británica de Naciones. Algunos de estos países no regulan el ilícito a estudio, y aquellos que sí lo hacen lo realizan de forma escasa y sin mayor aporte. Cítese primeramente a Barbados, que en el artículo 79 A de su Constitución³⁹ señala que entre los delitos que perseguirá

³⁴ Political Database of the Americas, Constitution Jamaica. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Jamaica/jam62.html>. Consultado el 12 de marzo de 2018.

³⁵ Villalobos, León Carlos, “Piratas y corsarios en el Lago de Maracaibo”, *Revista de Historia Presente y Pasado*, año 6, vol. 6, núm. 11/12, enero-diciembre 2001, p. 83.

³⁶ OAS, Organización de Estados Americanos, Jurídico. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_repdom_sc_anexo_21_sp.pdf. Consultado el 11 de marzo de 2018.

³⁷ PR, Sobre Puerto Rico, Documents, Constitución. Disponible en: <http://www2.pr.gov/SobrePuertoRico/Documents/elaConstitucion.pdf>. Consultado el 9 de marzo de 2018.

³⁸ Rama Judicial de Puerto Rico, Leyes, CodePenal. <http://www.ramajudicial.pr/leyes/codpenal2012/CodPenal-LEY-146-2012.pdf>. Consultado el 14 de marzo de 2018.

³⁹ Barbados, Constitution Society. Disponible en: www.constitution.org/cons/barbados.htm. Consultado el 10 de junio 2017.

el abogado general está el de la piratería, en su Ley Criminal;⁴⁰ sólo alude que la piratería se sancionará como delito sin referir cuál.

Granada y Bahamas sólo legislan, en sus artículos 335⁴¹ y 404⁴² de sus respectivos Códigos Penales, una figura referencial, es decir, de manera concurrente autorizan que se use la ley de Inglaterra que se encuentre en ese momento en vigor. Santa Lucía y Dominica, en su Código Penal,⁴³ lo tipifican en su parte tercera, denominada “Ofensas contra el orden público”, cuyo artículo 306 expresa que aquella persona que cometa el delito de piratería o cualesquiera otros crímenes conexos a ella será sancionada con prisión vitalicia.

Trinidad y Tobago⁴⁴ no señala algo al respecto ni en su constitución ni en su ley relativa, denominada Summary Offences Act,⁴⁵ pero en su Código Penal⁴⁶ refiere escuetamente, en su capítulo 10:04, denominado “Previsiones para el castigo de ciertas ofensas”, que se reconoce el delito de piratería como un delito, sin mencionar más al respecto. En los países de Antigua y Barbuda,⁴⁷ San Cristóbal y Nieves,⁴⁸ así como en San Vicente y la Granadina,⁴⁹ es nula la aportación jurídico-legislativa sobre el tema, como resulta del análisis de sus legislaciones penales, sin que haya una causa aparente para su vacío legal, pero se hace hincapié en que, como tal, deben remitir sus anomías a la legislación inglesa.

⁴⁰ Parliament of Barbados, Legislation. Disponible en: <http://208.109.177.6/en/ShowPdf/125A>. Consultado el 8 de junio 2017.

⁴¹ International Labor Organization, Natlex Greada. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&tp_isn=95182. Consultado el 8 de junio de 2017.

⁴² Wipo Lex, Information by Country: Bahamas. Disponible en: http://www.wipo.int/members/en/details.jsp?country_id=24. Consultado el 10 de junio de 2017.

⁴³ Government of Saint Lucia, Legislation, Criminal. Disponible en: <http://www.govt.lc/www/legislation/Criminal%20Code.pdf>. Consultado el 15 de marzo de 2018.

⁴⁴ OAS, Organización de Estados Americanos, Jurídico. Disponible en: http://www.oas.org/juridico/english/mesicic3_tto_constitution.pdf. Consultado el 12 de marzo de 2018.

⁴⁵ Companies Registry Online, Ministry of Legal Affairs, Laws. Disponible: http://rgd.legalaffairs.gov.tt/laws2/alphabetical_list/lawspdfs/11.02.pdf. Consultado el 7 de marzo de 2018.

⁴⁶ OAS, Organización de Estados Americanos, Jurídico. Disponible en: https://www.oas.org/dil/Criminal_Law_Act_Trinidad_and_Tobago.pdf. Consultado el 15 de marzo de 2018.

⁴⁷ ILO, Internacional Labour Organization. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&tp_isn=75909. Consultado el 8 de marzo de 2018.

⁴⁸ ILO, Internacional Labour Organization. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.listResults?p_lang=en&tp_country=KNA&tp_count=78&tp_classification=01.04&tp_classcount=11. Consultado el 9 de marzo de 2018.

⁴⁹ Wipo Lex, Information by Country: Bahamas. Disponible en: http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=386858. Consultado el 10 de marzo de 2018.

4. CONCLUSIONES

La severidad de las sanciones se daba en la medida en que actuaban los piratas, pues eran en extremo sanguinarios y destructivos, lo que exigía una correspondiente ferocidad punitiva que actualmente prevalece con sanciones elevadas y algunas con pena de muerte. En razón del *ius gentium*, se le ha clasificado como un delito contra el Derecho Internacional, aunque ello no sea del todo correcto puesto que no necesariamente puede afectar a otras naciones, ubicándose mejor dentro de los patrimoniales o incluso en aquellos contra la seguridad de las personas, ya que incluso algunos países le dan un matiz de terrorismo.

Coinciden los países de habla hispana con las premisas de depredación y violencia principalmente. El fin económico no está presente de manera unánime. Respecto a los países insulares del Caribe que pertenecen a la Mancomunidad de Naciones, es evidente su escasa regulación en razón de tener planteada una aplicación normativa divergente hacia Reino Unido. También destáquese que la mayoría de los países analizados han agregado las aeronaves como lugares de ataque.

REFERENCIAS

- Abello, Gual Jorge, “El delito político y la corte penal internacional”, *Revista de Derecho*, Univesidad del Norte, Colombia, 2004.
- Badii, M. H.; Landeros, H.; Rodríguez, E.; Cerna, J.; Valenzuela & Y. Ochoa, “Algunos aspectos de depredación”, *International Journal of Good Conscience*, vol. 8, núm. 1.
- Bahar, Michael, “Attaining optimal deterrence at sea: a legal and strategic theory for naval anti-piracy operations”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Estados Unidos, vol. 40, abril 2007.
- Barbados, Constitution Society. Disponible en: www.constitution.org/cons/barbados.htm. Consultado el 10 de junio 2017.
- Canada, Justice Law Webside, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46). Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>. Consultado el 7 de febrero de 2018.
- Companies Registry Online, Ministry of Legal Affairs, Laws. Disponible en: http://rgd.legalaffairs.gov.tt/laws2/alphabetical_list/lawspdfs/11.02.pdf. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- Congreso de la Unión, Leyes. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-03-07.do> elde

- Contreras, Sebastián, “Derecho natural, derecho de gentes y libertad de los mares en Fernando Vázquez de Menchaca”, *Revista Colombiana Internacional Law*, núm. 24, enero-junio 2014.
- Dalla Vía, Alberto Ricardo, “Actualidad del federalismo en Argentina”, *Federalismo y regionalismo, Memoria del VII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Delgado Knight, M. I, “El derecho del mar y la aplicabilidad del principio de territorialidad”, *Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales*, noviembre 2010. Disponible en: www.eumed.net/rev/cccss/10/.
- Enciclopedia Jurídica Omeba, 2015, Tomo Derecho Internacional Público, Apéndice VI, *Pirata*.
- Ereyra, Darío Martín, “Librecambio vs proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional”, *Revista de Investigación del Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales*, Universidad Nacional de La Matanza, vol. 1, núm. 7, año 4, marzo 2015.
- Estrada, Rafael, *Diccionario Pirata*, Publicación independiente, España, 2011.
- Eurrutia, Caveró Mercedes, *Le discours technique: étude contrastive français-espagnol des différentes typologies d. Col·lecció «e-Estudis Filològics»*, Universitat Jaume, Francia, 2011.
- Fernández, Sans Juan C., “Piratería marítima: una amenaza actual”, *Revista Política y Estrategia*, núm. 122, 2013.
- Fox, Edward Theophilus, “Piratical schemes and contracts”, tesis para obtener el grado de doctor en Filosofía en Historia Marítima, Reino Unido: Universidad de Exeter, 2013.
- Gifis, H. Steven, *Law Dictionary, Piracy*, Estados Unidos, Barron’s Legal Guides, 5 ed, 2003.
- Government of Saint Lucia, Legislation, Criminal. Disponible en: <http://www.govt.lc/www/legislation/Criminal%20Code.pdf>. Consultado el 15 de marzo de 2018.
- Grotti, Hugonis, *De jure belli et pacis*, University of Cambridge, Londres, 1890.
- Hernández, Jesús, ¡Es la guerra!, Roca Editorial de Libros, España, 2012.
- ILO, Internacional Labour Organization. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&tp_isn=75909. Consultado el 8 de marzo de 2018.
- ILO, Internacional Labour Organization. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.listResults?p_lang=en&tp_country=KNA&tp_count=78&tp_classification=01.04&tp_classcount=11. Consultado el 9 de marzo de 2018.
- International Labor Organization, Natlex Greda. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&tp_isn=95182. Consultado el 8 de junio 2017.
- Maldonado, María Paula, “Rec”, *Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes*, núm. 3, noviembre 2009.

- Marín y Mendoza Joaquín, *Historia del derecho natural y de gentes*, Universidad Carlos III de Madrid, España, 2015.
- Mintz, Sidney Wilfred, *Dulzura y poder, el lugar de la azúcar en la historia moderna*, Siglo XXI, México, 1996.
- OAS, Organización de Estados Americanos. Jurídico. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_repdom_sc_anexo_21_sp.pdf. Consultado el 11 de marzo de 2018.
- , Organización de Estados Americanos, Jurídico. Disponible en: http://www.oas.org/juridico/english/mesicic3_tto_constitution.pdf. Consultado el 12 de marzo de 2018.
- , Organización de Estados Americanos, Jurídico. Disponible en: https://www.oas.org/dil/Criminal_Law_Act_Trinidad_and_Tobago.pdf. Consultado el 15 de marzo de 2018.
- , Réseau Continental d'Échange d'Informations Relatives. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/mla/fr/hti/fr_hti_penal.html. Consultado el 9 de junio de 2017.
- Parlamento Cubano, Código Penal. Disponible en: <http://www.parlamentocubano.cu/index.php/documento/codigo-penal/>. Consultado el 18 de enero de 2017.
- Parliament of Barbados, Legislation. Disponible en: <http://208.109.177.6/en/ShowPdf/125A>. Consultado el 8 de junio 2017.
- Pereyra, Darío Martín, “Librecambio *vs* Proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional”, *Revista de Investigación del Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales*, Universidad Nacional de La Matanza, vol. 1, núm. 7, año 4, marzo 2015, pp. 65-88.
- Political Database of the Americas, Constitution Jamaica. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Jamaica/jam62.html>. Consultado el 12 de marzo de 2018.
- PR, Sobre Puerto Rico, Documents, Constitución. Disponible: <http://www2.pr.gov/SobrePuertoRico/Documents/elaConstitucion.pdf>. Consultado el 9 de marzo de 2018.
- Rama Judicial de Puerto Rico, Leyes, CodePenal. <http://www.ramajudicial.pr/leyes/codpenal2012/CodPenal-LEY-146-2012.pdf>. Consultado el 14 de marzo de 2018.
- Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española (voz “Pirata”)*, 21ª ed., Espasa-Calpe, Madrid, 1992.
- Romero, Barrón José Rafael, “Antonio García de León, Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México”. *Revista Península*, vol. 10, núm. 1, enero-junio 2015. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-57662015000100010. ISSN: 1870-5766. Consultado el 15 de marzo de 2018.

- Secretaría de Gobernación, *Diario Oficial de la Federación*. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186990&pagina=107&seccion=3. Consultado el 2 de mayo 2017.
- Sánchez Patrón, José Manuel, “La legítima defensa ante la piratería marítima”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 28, diciembre 2014.
- Sobrino Heredia, José Manuel, *Piratería y terrorismo en el mar*, Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz, España, 2009.
- Suárez, Rangel Alfredo, *Cuadernos de Derecho Penal*, Departamento de Derecho Penal, Escuela de Derecho de la Universidad Sergio Arboleda, Colombia, 2012.
- United States Government, Laws. Disponible en: <http://uscode.house.gov/browse/prelim@title18/part1&edition=prelim>. Consultado el 23 de marzo 2017.
- United Nations, Acuerdos. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es. Consultado el 16 de marzo 2017.
- United Nations, Convenios. Disponible en: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8>. Consultado el 15 de marzo de 2017.
- United States Government, Laws. Disponible en: <http://uscode.house.gov/browse/prelim@title18/part1&edition=prelim>. Consultado el 23 de marzo 2017.
- Universidad Autónoma de Nuevo León, Dirección General de Bibliotecas, México, Librería Donato Miramontes, 1883.
- Villalobos León, Carlos, “Piratas y corsarios en el Lago de Maracaibo”, *Revisa de Historia Presente y Pasado*, año 6, vol. 6, núm. 11/12.
- Wipo Lex, Information by Country: Bahamas. Disponible en: http://www.wipo.int/members/en/details.jsp?country_id=24. Consultado el 10 de junio 2017.