

LA PIRATERIA EN DERECHO INTERNACIONAL Y EN DERECHO INTERNO

Por el Dr. Alejandro SOBARZO LOAIZA

Pocos temas tan atrayentes en el análisis de cuestiones de Derecho Internacional Marítimo y que suministren material tan copioso desde el punto de vista histórico como la piratería. Si bien es cierto que ha venido decreciendo a través de los siglos a medida que los mares son mejor conocidos y que se ejerce una mayor y más eficaz vigilancia sobre ellos, sobre todo por la fuerza aérea, lo que disminuye casi al máximo las posibilidades de que los piratas queden impunes, la materia nunca perderá actualidad porque nunca desaparecerá del todo y seguirán surgiendo interesantes problemas de tipo jurídico en su derredor, tanto desde el punto de vista del Derecho Internacional como del Derecho Interno.

Historia.—La piratería en la antigüedad fue muy frecuente. Homero en la *Odissea* hace alusión a ella en diversos pasajes. Sin embargo, en aquella época dicha actividad tenía un matiz de gloria, lejos de juzgarse como un crimen, era honrada, porque el hombre era un enemigo del hombre y contra el enemigo todo era lícito. La devastación, el apoderamiento de personas y de bienes no eran más que un derecho del vencedor. La piratería era una de las facetas de la guerra y ambas estaban tan entrelazadas que era difícil distinguirlas.¹

Roma, en diversas épocas, vio afectado su comercio por las depredaciones de los piratas en aguas del Mediterráneo. Estos hacían muy peligrosa la navegación y llegaban, inclusive, al saqueo de islas y costas. El apoderamiento de personas para venderlas como esclavos o para exigir rescates era cosa común. En el año 78 a. de J. C. un navío que se dirigía a Rodas fue asaltado por piratas. Los pasajeros fueron apresados y desembarcados en una fortaleza de los salteadores. Entre los pasajeros se encontraba un joven romano, ricamente vestido, que no sólo no daba muestras de miedo, sino despreciaba los groseros modales de los apresadores y les vaticinaba la

¹ F. LAURENT, *Histoire du Droit de Gens*, Paris, 1851, p. 31.

crucifixión en caso de caer algún día en sus manos. Al cabo de treinta y ocho días regresaron los mensajeros con la noticia de que el rescate había sido depositado tal y como lo habían convenido. Al encontrarse en libertad Julio César, que ese era el prisionero que tanto llamaba la atención, regresó con cuatro galeras y quinientos soldados, tomó prisioneros a trescientos cincuenta piratas y recobró el dinero pagado. Al no ser atendido por el pretor a quien había pedido la pena de muerte para los maleantes, Julio César lo llevó a cabo haciéndose justicia por su mano.²

Incidentes parecidos, aunque no con el mismo desenlace, abundaron en el Mediterráneo en aquella época.

En el año 67 a. de J. C. los piratas habían tomado tal fuerza que el comercio marítimo estaba interrumpido y el pueblo romano comenzó a sentir los rigores del hambre ante la imposibilidad de transportar trigo de Sicilia y Africa. Con anterioridad y durante varios años se había intentado poner término a aquella situación, pero las medidas no tuvieron un éxito duradero. Fue precisamente entonces cuando se le concedió el mando de una poderosa escuadra a Pompeyo, quien redujo a los piratas en poco tiempo.³

Así terminó Pompeyo una lucha que había durado veintitrés años. Su brillante victoria se exaltó en forma entusiasta por Cicerón.⁴

Y fue precisamente este brillante orador, abogado, filósofo y político quien sostuvo que el pirata no estaba contenido en el número de los combatientes, sino que era enemigo común de todos (*communis hostis omnium*).⁵ Ya pues, se perfilaba el verdadero carácter del pirata, su calidad de enemigo de la humanidad, el *hostis humani generis* al que harían alusión constante los tratadistas.

En siglos posteriores las actividades piráticas abundaron, recrudeciéndose en tal o cual época, y en todas las famosas leyes marítimas encontramos medidas represivas.

Esos extraordinarios marinos que eran los vikingos, cuyo nombre significa, precisamente, ladrón de mar o pirata, se dedicaron a hacer tropelías en aguas y costas de Europa occidental por espacio de dos siglos. La célebre Liga Hanseática se organizó teniendo como una de sus miras principales protegerse de esos piratas que tanto afectaban la navegación por los mares

² Philip Gosse, *Los Corsarios Berberiscos. Los Piratas del Norte. (Historia de la Piratería)*, Colec. Austral, Espasa-Calpe, Argentina, 1947, pp. 18 a 22.

³ *Historia Universal*, dirigida por WALTER GOETZ, trad. esp., Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1933, t. II, p. 398.

⁴ *Oración en favor de Ley Manilia*, 16.

⁵ *De los Deberes*, Ed. U. N. A. M., México, 1948, p. 279.

del Norte y Báltico. Las hazañas de los piratas berberiscos que durante siglos asolaron el Mediterráneo,⁶ los que infestaban aguas del Nuevo Mundo y aguas de Oriente, han suministrado abundante material al historiador.⁷ Por aquí desfilan los hermanos Barbarroja, Stertebeker, el Capitán Kidd, Hawkins, Morgan y tantos otros, fuesen piratas o bucaneros. El rasgo distintivo de estos últimos era que su campo de acción se limitaba a América y sus actividades ilícitas se dirigían exclusivamente contra propiedades y buques españoles.

Concepto y Elementos. Pese a que la piratería se inicia con la navegación misma y ha sido estudiada durante siglos por eminentes tratadistas, hubo hasta nuestros días cierta discordancia en su concepto, lo que llevó a GIDEL a afirmar que no había una definición autoritativa del delito en Derecho Internacional.⁸

El primer estudio verdaderamente concienzudo sobre la materia y que a la vez fue también el primer intento serio para definir la piratería internacional, fue el Proyecto de Convención sobre Piratería de Harvard del año 1932.⁹ Dicho estudio, llevado a cabo bajo la dirección del profesor Joseph Bingham, sirvió de base al Proyecto que la Comisión de Derecho Internacional presentó en la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,¹⁰ celebrada en Ginebra en 1958. Salvo una ligera adición propuesta en el seno de la Conferencia, los artículos del Proyecto pasaron íntegramente a la convención definitiva. A ésta, pues, tenemos que acudir para una noción completa del delito que nos ocupa según el Derecho Internacional.

De acuerdo con la primera parte del art. 15, se consideran actos de piratería:

1. Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
 - a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

⁶ GOSSE, *op. cit.*, pp. 23 a 104.

⁷ GOSSE, *Los Piratas del Oeste. Los Piratas de Oriente. (Historia de la Piratería)*. Colec. Austral, Espasa-Calpe, S. A., Argentina, 1948.

⁸ Gilbert GIDEL, *Le Droit International Public de la Mer*. París, 1932-1934, t. I, p. 306. En el mismo sentido Vespasien PELLA, *La Repression de la Piraterie*, Recueil des Cours, t. 15, pp. 169 a 170.

⁹ *Research in International Law*, Harvard Law School, Cambridge, Mass., 1932, PIRACY, pp. 743 y ss.

¹⁰ U.N. Doc. A/3159.

- b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

De esta primera parte se deducen interesantes consecuencias y se aclaran aspectos que habían sido objeto de discusión aún en nuestros días.

Los hechos han de ser perpetrados con un propósito personal, pero no hace falta el *animus furandi*, es decir, el deseo de lucro; ¹¹ los actos piráticos pueden estar inspirados por sentimientos de odio o de venganza.

Los actos pueden ser cometidos no sólo por un buque, sino también por una aeronave, siempre y cuando vayan dirigidos contra buques en alta mar. La Comisión de Derecho Internacional fue del criterio de que los ataques perpetrados en el aire por una aeronave contra otra aeronave no podían ser considerados como actos de piratería.

De acuerdo con el artículo que comentamos, se exige el carácter privado del agresor, pues dada la inmunidad que los buques o aeronaves de guerra pueden oponer a toda ingerencia por parte de otras naves extranjeras, su detención bajo sospecha de piratería podría entrañar las más graves consecuencias.

Por otra parte, los actos cometidos a bordo por la tripulación o los pasajeros, y dirigidos contra la nave, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no podrán ser considerados como actos de piratería. De ello se deduce que los sediciosos o amotinados no son piratas, pues los actos deben salir del ámbito interno del buque o aeronave para poder ser considerados como tales. Por consiguiente, pese a lo sostenido por dos tratadistas estadounidenses, ¹² no se configuró el delito de piratería según el Derecho Internacional cuando en octubre de 1958 unos simpatizadores de Fidel Castro se apoderaron de una aeronave comercial norteamericana en pleno vuelo. Tampoco se configuró en 1961 cuando Henrique Galvao se apoderó del *Santa María* en forma de protesta contra el gobierno portugués de Oliveira Salazar, ni el pasado año en que terroristas venezolanos se apoderaron del *Anzoátegui*. En estos casos la competencia recae exclusivamente en el Estado cuyo pabellón enarbole el buque o la aeronave afectada.

Respecto al lugar donde se pueden llevar a cabo los actos de piratería,

¹¹ Diversos autores sí exigían este requisito. V. Robert PHILLIMORE, *Commentaires upon International Law*, Londres, 1854, t. I, p. 379; A. C. HEFFTER, *Le Droit International de l'Europe*, trad. francesa de Jules Bergson, París, 1883, p. 231; OPPENHEIM-LAUTERPACHT, *International Law*, 7ª ed., Londres, 1953, t. I, p. 558; PELLÁ, *op. cit.*, pp. 170, 183 y 212.

¹² Burdick H. BRITTIN y L. B. WATSON, *International Law for Seagoing Officers*, 2ª ed., U.S. Naval Institute, Annapolis, 1961, p. 101.

siguiendo la teoría tradicional algunos autores limitan el teatro a alta mar,¹³ pero de acuerdo con la primera parte del art. 15, también se puede cometer en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. El caso común de esta última hipótesis sería el de una isla que fuera *terra nullius*. Como corolario de lo anterior, no pueden cometerse actos que se califiquen de piráticos ni en el territorio de un Estado, ni en sus aguas interiores, ni en el mar territorial mismo. Aquí se aplica, pues, la regla general en virtud de la cual corresponde al Estado perjudicado la represión de los delitos cometidos en su territorio.

Las fracciones segunda y tercera del citado art. 15 también consideran actos de piratería los de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a aquellos el carácter de piratas y toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar a la comisión de actos piráticos.

Puesto que la piratería es una excepción al principio general de que los navíos en alta mar sólo se encuentran sometidos a la jurisdicción del país cuyo pabellón enarbolan, según el art. 19 de la Convención, todo Estado puede apresarse en alta mar, o en otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado a un buque o a una aeronave pirata o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que hayan afectuado la presa podrán decidir las penas que deben imponerse y las medidas que hayan de tomarse respecto a los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe. Esto último, que reviste gran importancia y sobre lo que hay acuerdo unánime entre los autores modernos, difiere de la práctica seguida durante varios siglos que permitía al que capturaba un buque pirata adjudicarse navío y mercancías. Sin embargo, a partir del siglo XVII comenzó a ser reconocida la regla de que la piratería no cambiaba la propiedad, *pirata non mutat dominium*.¹⁴ Por consiguiente, los efectos capturados por piratas siguen perteneciendo a sus legítimos propietarios y los derechos de terceros de buena fe deben quedar a salvo en el caso de que los piratas sean apresados.

Perels sostiene que la facultad de proceder contra los piratas, otorgada a los navíos de guerra de todos los países, no es, propiamente hablando, una excepción a la regla general citada, sino que ella se basa en la presunción de que los navíos de los piratas y sus tripulaciones no pertenecen a ningún

¹³ C. John COLOMBOS, *International Law of the Sea*. 5ª ed., New York, 1962, pp. 402-403; OPPENHEIM, *op. cit.*, p. 565.

¹⁴ A. CAVAGLIERI, *Règles Générales du Droit de la Paix*, t. 26, p. 482.

Estado, que están desnacionalizados y que no pueden exigir la protección de ningún pabellón.¹⁵ Tanto el art. 5o. del Proyecto de Harvard como el art. 18 de la Convención de Ginebra, sin embargo, establecen expresamente que un buque (o una aeronave, agrega la Convención) podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque (o aeronave) pirata ya que la conservación y pérdida de la nacionalidad se rigen por las leyes del Estado que la haya concedido. Por consiguiente, buques o aeronaves piratas sólo serán considerados sin nacionalidad cuando la legislación del Estado a que pertenecen considere la piratería como una causa de pérdida de la nacionalidad.

La piratería y el corso. No debe confundirse la piratería con otra figura a la que guarda semejanza en ciertos aspectos y que tuvo gran importancia en siglos pasados: el corso marítimo.¹⁶

El corso marítimo es la actividad bélica que un armador particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo, autorizado para ello por su propio gobierno mediante una "patente de corso".¹⁷

El corsario, por consiguiente, no obra de motu proprio como el pirata, cuenta con autorización especial de su gobierno que le da un carácter legal. Además, sólo dirige sus actividades contra los enemigos de su patria. Para garantizar el Estado respectivo el buen uso de la patente otorgada, le exige al corsario el depósito de una fianza en cantidad suficiente para responder de sus infracciones a las leyes de la guerra marítima u otro tipo de obligaciones que se le hubiesen impuesto.

Puesto que los corsarios forman parte de las fuerzas armadas de los Estados beligerantes, en caso de captura por el enemigo los miembros de la tripulación deben ser tratados como prisioneros de guerra.

El corsario no adquiere ipso facto los bienes capturados, sino debe

¹⁵ F. PERELS, *Manuel de Droit Maritime International*, trad. francesa de L. Arendt, París, 1884, p. 72. En el mismo sentido véanse, DÍAZ CISNEROS, *Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, 1955, t. II, p. 393; A. PIERCE HIGGINS, *Le Régime Juridique des Navires de Commerce*, Recueil des Cours, t. 30, p. 18; M. Theodore ORTONAL, *Règles Internationales et Diplomatie de la Mer*, París, 1845, t. I, p. 253; PHILLIMORE, *op. cit.*, p. 379.

¹⁶ V. especialmente José Luis DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, *El Corso Marítimo*, Madrid, 1950.

¹⁷ Aquí no hacemos referencia al llamado corso particular o de represalias, ejercido también con la autorización de un Estado soberano con objeto de vengar un agravio sufrido a manos de extranjeros. Esta modalidad, que se aparta del corso tradicional bien conocido, era una especie de piratería legalizada.

seguirse un procedimiento especial ante un tribunal especial, el Tribunal de Presas, quien debe fallar sobre la legitimidad de las mismas.

Puede haber diversos casos en que un corsario irregular se considere como pirata.¹⁸ Los más comunes serían cuando el corsario aceptase dos o más patentes de distintos beligerantes, cuando violase las leyes de la guerra, o cuando no presentase su presa ante tribunal competente.¹⁹

En México se autorizó al Ejecutivo la expedición de patentes de corso en Ley de 9 de junio de 1824, ajustándose, en lo adaptable, a la ordenanza respectiva de la Novísima Recopilación.

La facultad que tiene el Congreso de la Unión de reglamentar la expedición de las patentes, según la frac. XIII del art. 73 de nuestra Constitución Política, y la del Ejecutivo de conceder las patentes sujetándose a dichas bases, según la frac. IX del art. 89, fueron consignadas, casi en términos idénticos, en todas las constituciones anteriores.

Debido a los excesos a que daba lugar el corso, hubo desde principios del siglo pasado cierta tendencia a su abolición. Esto se logró en la Declaración de París, de 1856 a la que se unieron casi todos los países del mundo con excepción de Estados Unidos, España y México. Los Estados Unidos aunque no se hayan unido a la Declaración, desde el siglo pasado suspendieron la práctica de otorgar patentes y España y México terminaron por adherirse a la citada Declaración en 1908 y 1909, respectivamente. Por el respeto a un compromiso internacional previamente contraído y porque la guerra de corso ya había caído en desuso, debemos concluir que las citadas fracciones fueron incluidas en nuestra Constitución por un descuido inexcusable.

La piratería en Derecho Interno.—Debe tenerse buen cuidado de distinguir el delito de piratería según el Derecho Internacional y según el Derecho Interno de cada Estado, ya que ambos conceptos no son idénticos. Hay ciertos actos que se tachan de piráticos por un Estado determinado los cuales no pueden considerarse como tales desde el punto de vista internacional. Cuando así sucede, dichas disposiciones sólo afectan a los súbditos del Estado respectivo y a los extranjeros que cometan dichos actos en algún lugar sometido a su jurisdicción.²⁰

¹⁸ En la obra de AZCÁRRAGA (p. 122) se señala en primer término: *Cuando el pirata no posea patente*. Creemos que se trata de un error de impresión y debe decir *Cuando el corsario no posea patente*, pero aún así no lo señalaríamos como caso de excepción ya que no puede haber corsario sin patente.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 122 y 123.

²⁰ GIDEL, *op. cit.*, t. I, pp. 341-343; COLOMBOS, *op. cit.*, p. 406; HENRY WHEATON, *Elementos del Derecho Internacional*, trad. esp., México, 1854, t. I, pp. 151-152.

El 8 de agosto de 1851 en nuestro país se promulgó una ley que declaraba pirata a todo buque mexicano que tuviese participación en el tráfico o conducción de esclavos y a los buques extranjeros por el mismo motivo cuando se hallaran en puertos o aguas territoriales de la República. Por repulsivo que nos parezca dicho tráfico, su ejercicio no puede considerarse como piratería desde el punto de vista internacional pues no es un atentado a los intereses generales de la navegación. En dicha ley, pues, había discordancia entre ambas nociones y, por consiguiente, los buques de guerra extranjeros no podían intervenir, salvo el caso de que se hubiese firmado un tratado que así lo autorizara expresamente, como de hecho lo firmó nuestro país con la Gran Bretaña en 1841.

Existieron otras disposiciones en que la mencionada discordancia se pone de relieve.

Veamos ahora la piratería en nuestro derecho penal, delito de la competencia de los tribunales federales, tipificado en el art. 146 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y que encontramos en el apartado de *Delitos contra el Derecho Internacional*.

De acuerdo con el citado artículo se consideran piratas:

I.—Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresan a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo.

II.—Los que yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata; y

III.—Los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán aplicarse en lo conducente a aeronaves.

En el artículo siguiente se imponen de quince a treinta años de prisión y el decomiso de la nave a los que pertenezcan a una tripulación pirata.

Podemos señalar algunas diferencias entre la piratería de acuerdo con el Derecho Internacional y la disposición respectiva del Código Penal.

Según ya indicamos, la piratería internacional, como excepción al principio de no interferencia de los Estados respecto a las naves que enarbolan otro pabellón, sólo puede cometerse en alta mar o en el territorio no some-

tido a la jurisdicción de ningún Estado. Si se cometen los actos delictivos en mares interiores o en el mar territorial, sólo el Estado ribereño tiene jurisdicción. En cambio, según nuestro Derecho Interno, los actos piráticos pueden llevarse a cabo en cualesquiera de los espacios marítimos mencionados pues el art. 146 no establece ninguna limitación al respecto.

En el caso de insurrección, también encontraríamos discordancia entre ambas nociones. De acuerdo con nuestro Derecho, si insurrectos pertenecientes a una nave mercante mexicana apresaren a mano armada alguna embarcación, serían considerados piratas de acuerdo con la frac. I del artículo citado. Esos insurrectos, sin embargo, no serían considerados como tales por los otros países salvo que éstos les negasen a aquéllos el reconocimiento de beligerantes. Otorgado dicho reconocimiento, lo único que exigirían las otras Potencias sería que los actos de violencia se dirigieran exclusivamente contra naves mexicanas, pues en tal forma no representaría una amenaza a la seguridad de la navegación en alta mar, que es lo que se pretende proteger internacionalmente al castigar el delito que comentamos y al señalarlo como excepción a un principio general.