

250



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLAN"

294244

ANALISIS DEL DELITO MARITIMO DE PIRATERIA EN EL AMBITO DEL DERECHO INTERNACIONAL Y DEL DERECHO INTERNACIONAL Y LA NECESIDAD DE REFORMAR SU TIPIFICACION DENTRO DEL CODIGO PENAL.



T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

ABEL MORALES MARTIR

ASESOR:

LIC. JOSE ARTURO ESPINOSA RAMIREZ,



UNAM CAMPUS ACATLAN

ACATLAN, EDO. DE MEXICO. JUNIO 2001



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

DEDICATORIA

Hoy que culmina para mí una de las etapas más importantes en la vida de cualquier ser humano, echando un vistazo atrás me encuentro con muchas personas que han estado conmigo a lo largo de mi existencia, y que de alguna u otra manera han influido y modificado el entorno en el cual me he desenvuelto, y a las cuales quisiera agradecer por todo lo que han aportado a mi vida.

Dedico este trabajo, en primer lugar, a las personas que me dieron su vida, y gracias a las cuales soy lo que soy en este momento:

A mi padre José Crescencio: Gracias papá, por todo tu apoyo y amor, por obligarme a superarme y a no flaquear, te viviré eternamente agradecido. Te quiero.

A mi madre Bertha: Gracias mamá, por tu amor, preocupaciones y desvelos, te quiero por siempre.

A mis hermanos María Elena y Marco Antonio, por ser mis compañeros de juegos, peleas, estudios, y por haberme permitido aprender de ellos, gracias hermanitos.

Sin embargo, ésta dedicatoria no estaría completa sin mencionar a algunas de las personas que me han apoyado y querido a lo largo del camino,

Gracias:

A Dios, por todas las bendiciones que me ha dado.

A mis familiares, en especial a mis tíos Julia, Natalia, Concepción, Juan, Abel, Lola, Tere, a mis primos Rocio, Beto, Paco, Zenaida, Magali, Cynthia, Jonathan, mi próxima ahijada Ivana, a mis abuelitos Doroteo, Natalia, David y Julia, gracias por estar conmigo.

A mi asesor, Lic. José Arturo Espinosa Ramírez, por su amistad, respeto y paciencia a lo largo de 4 años.

Y por supuesto, a mis amigos a quienes no tengo con qué pagarles su amistad, apoyo y comprensión; gracias a Rodolfo, Wendy, Eric, Rebeca, Felipe, Juan Miguel. Sin embargo, hay cuatro personas a quienes me gustaría agradecer muy especialmente;

Patricia Angélica: Por tu amistad y apoyo, por transmitirme un poco de lo que sabes, gracias...

Miguel Ángel: Gracias, Migue, por tu amistad durante estos primeros 15 años, ¡lo logramos!

Karinna: Por tu cariño, amistad y apoyo incondicional, a mi y a mi familia también durante estos 15 años, gracias...

Y para cerrar con broche de oro, a mi amigo Salvador Enrique, por tu amistad y comprensión, por estar ahí cuando más lo he necesitado, no tengo cómo pagarte, gracias hermano. Mi amistad por siempre... ¡Nos vemos en la cima!

*Abel Morales Mártir
Junio, 2001.*

ÍNDICE GENERAL

	PÁGINA
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. MARCO GENERAL DE REFERENCIA	4
1.1. Definición de Piratería	5
1.2. El corso	10
1.2.1. Definición	10
1.2.2. Distinción entre piratería y corso	12
1.3. Antecedentes históricos	14
1.3.1. Surgimiento	14
1.3.2. La piratería en los siglos VII a XI	18
1.3.3. La piratería en la Edad Media, las cruzadas	28
1.3.4. Los grandes descubrimientos geográficos	36
1.3.5. La piratería en los siglos XIV a XIX	44
1.3.6. La piratería en el siglo XX	47
CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO INTERNO	49
2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	53
2.1.1. Constitución de 1824	56
2.1.2. Constitución de 1857	59
2.1.3. Constitución de 1917 (actual)	61
2.2. Código Penal Federal	62
2.2.1. Código de 1871	71
2.2.2. Código de 1929	74
2.2.3. Código de 1931	76
2.2.4. Código Penal Federal	77

2.3. Código de Justicia Militar	78
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO INTERNACIONAL	81
3.1. Declaración de París de 1856	89
3.2. Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar	94
3.3. Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)	96
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE LAS DIVERGENCIAS ENTRE LA REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO INTERNO Y POR EL DERECHO INTERNACIONAL Y PROPUESTAS PARA REFORMAR LA TIPIFICACIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL CÓDIGO PENAL FEDERAL	111
4.1. Distinción en la reglamentación de la Piratería por los diversos ordenamientos de Derecho Interno y de Derecho Internacional	113
4.2. Propuestas de reforma al Código Penal Federal	124
CONCLUSIONES	131
APÉNDICE	136
BIBLIOGRAFÍA	175
HEMEROGRAFÍA	177
LEGISLACIÓN	178

INTRODUCCIÓN

El Derecho está dividido en muchas ramas, de las cuales se les da una importancia inusitada a Derechos como el Penal, Civil, Mercantil, Laboral y Constitucional entre otros. Sin embargo, hay una rama de la cual se ha escrito muy poco y que reglamenta todo lo relacionado con los actos y los espacios marítimos: el Derecho Marítimo.

Como sabemos, toda exteriorización de la voluntad humana es un acto jurídico, por lo tanto, el Derecho está implícito en cada uno de nuestros actos, y obviamente, los actos realizados en el mar y espacios marítimos no son la excepción; y debido a que casi tres cuartas partes de nuestro planeta están constituidas por mar, y dado que el litoral mexicano abarca una extensión de aproximadamente 8559 kms., debemos considerar darle una mayor importancia al Derecho Marítimo, puesto que las reglamentaciones que actualmente existen al respecto algunas veces son muy ambiguas, y en otras ocasiones no abarcan todo lo que deberían.

En este orden de ideas, en ocasiones no sabemos si una determinada conducta constituye un delito marítimo o es otro tipo de delito. A este respecto, nuestro Código Penal Federal los tipifica como Delitos contra el Derecho Internacional pero, a nuestro parecer, dentro del Código Penal Federal se debería abrir un capítulo especial para tipificar delitos marítimos como la baratería del capitán, el robo en puertos, y, en específico, el delito que nos interesa en el presente análisis: la piratería.

Debido a que la piratería es un delito considerado en contra del Derecho Internacional, pero que indudablemente afecta al Derecho Interno de cada país, es necesario analizarlo desde el ámbito de cada uno de ellos. Se considera que la piratería es un delito que afectó a los comerciantes marítimos en tiempos

pasados, y que por el avance que actualmente existe en las comunicaciones y en la seguridad ya no se da más, lo cual no es completamente exacto, pues en varios lugares se sigue dando, además de que ahora existe la Piratería Aérea; pero el tema de estudio en la presente tesis es la que se comete en el mar.

El presente trabajo está dividido en cuatro capítulos de exposición en los que se desarrolla la investigación sobre el delito marítimo de piratería, se define y se hace una reseña histórica del mismo; se analizan los diversos ordenamientos internos e internacionales y se hace el análisis comparativo entre éstos, para llegar a una propuesta final de reforma al Código Penal Federal. Además, contiene un capítulo de conclusiones y un apéndice con la transcripción de los Tratados Internacionales en los que se regula a la piratería.

En particular, en cada uno de los capítulos de este trabajo se trata lo siguiente:

En el primer capítulo se define lo que es la piratería marítima y se analizan las principales diferencias de la misma con otra figura relacionada: el corso marítimo. Además se da una reseña histórica del delito de piratería desde su surgimiento hasta la actualidad, pasando por diversos períodos históricos, y su evolución a través de los siglos.

En el segundo capítulo se hace un análisis de todos los ordenamientos nacionales a través de los cuales se regula el delito de piratería marítima, comenzando por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reseñando la evolución que ha tenido dicho delito en las Constituciones de 1824, 1857 y la actual, de 1917. Además, se analiza el delito de la piratería y su tipificación en el Código Penal Federal, así como la forma en que dicho delito se regulaba en el Código Penal de 1871, 1929 y 1931.

El tercer capítulo versa sobre los Tratados y Convenciones Internacionales que regulan el delito de piratería marítima, como son la Declaración de París de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar y los Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En el cuarto capítulo se hace un análisis comparativo entre la tipificación de los delitos marítimos en la legislación italiana y en la mexicana. Además, se establecen las principales diferencias que existen entre la regulación de la piratería marítima por los ordenamientos nacionales y los internacionales, estableciendo la necesidad de llegar a una congruencia entre ambos y la necesidad de reformar nuestro Código Penal Federal a efecto de llegar a tener una regulación eficaz de los delitos marítimos y en especial de la piratería marítima en nuestro ordenamiento jurídico. Por último, se hace una propuesta de reforma al Código Penal Federal.

En el capítulo de conclusiones se enumeran los puntos principales de este trabajo y se hace hincapié en la necesidad de reformar nuestro Código Penal Federal mediante la propuesta expuesta.

Finalmente, se anexa un apéndice con la transcripción de la Declaración de París de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar y los Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

CAPÍTULO I

MARCO GENERAL DE REFERENCIA

1.1. Definición de piratería

Etimológicamente, la palabra piratería quiere decir hecho o acción de piratear, y según la Academia de la Lengua Española, "robar y apresar las embarcaciones que andan por el mar".

Sin embargo, hay demasiadas definiciones de piratería las cuales muchas veces difieren entre sí, dependiendo de su autor, pues mientras algunos consideran ciertas características o elementos para que se configure tal delito, otros toman en cuenta elementos diferentes.

Azcárraga y Bustamante la definen como "aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin autorización del Estado"¹. Además, distingue en ella tres elementos: que exista una violencia en las personas o en las cosas con ánimo de lucro, que amenace la seguridad comercial en general y no tan solo la de un país aislado o buque, y que los actos se realicen en el mar o alta mar, para no caer bajo la competencia jurisdiccional de un solo Estado. También considera piratería la actuación de los corsarios que no se ajustan a las reglas del curso marítimo.

Según la Enciclopedia Encarta 98, podemos definir de este modo a la piratería:

"Piratería, en Derecho Internacional, el crimen de robo, o cualquier otro acto de violencia para fines privados, en el alta mar o en el aire sobre los mares, cometido por el capitán o tripulación de un barco o aeronave fuera de la jurisdicción normal de cualquier nación."²

¹ Azcárraga y Bustamante, José Luis de. *El Corso Marítimo*, Madrid, 1950, págs. 127 y 128.

La piratería es reconocida como una ofensa en contra del derecho de naciones. Los piratas pueden ser legalmente capturados en el alta mar por cualquier país y llevados a su jurisdicción territorial para ser juzgados.

Justo Sierra O'Really en "Lecciones de Derecho Marítimo Internacional", reconoce ciertos elementos dentro del delito de Piratería:

“Se considera pirata al barco fuera de la ley y pirata también a su tripulación que se entrega al latrocinio, al pillaje en alta mar y aún en puertos, bahías, etc.

Es perfectamente correcto emplear la palabra pirata, tanto por lo que concierne al barco, así como por el individuo que comete el delito de piratería.

Que en la comisión de tal delito, es necesario que concurra la violencia, la intención de lucro y que se realice fuera de los límites jurisdiccionales marítimos de algún Estado o dentro de esa porción geográfica, si las leyes de ese Estado así lo reconocen.

Igualmente es necesario, para entregar esa forma delictiva que la tripulación del barco de que se trate, aprese sin derecho alguno, y a mano armada, algún barco o embarcación y que cometan depredaciones en el mismo barco y se haga violencia a las personas que se hallen a bordo.

² Enciclopedia Encarta 98 en Español, Microsoft Corporation, EEUU, 1999.

Puede suceder que determinada tripulación se apodere de un barco sin hacer uso de la fuerza, de manera pacífica, pero si se entrega voluntariamente el barco a la tripulación de un barco pirata, por ese solo hecho se comete el delito de piratería aun en el supuesto de no haberse realizado algún otro de los elementos de tal delito.

Por último, igualmente cometen el delito de piratería los corsarios que hagan el corso sin tener patente alguna de las beligerantes, o bien, los que tengan patentes de corso de ambos beligerantes."³

Algunos autores, como Eduardo Solís Guillén, consideran que hay ciertas conductas, que sin constituir por si mismas el delito de piratería, pueden llegar a serlo. Tales conductas son:

- a) Apoderamiento de un barco por su tripulación o por los pasajeros.
- b) Tripulación amotinada.
- c) Tripulación que sin estar amotinada desobedezca las órdenes del capitán, algo similar a lo que en tierra se le denomina "huelga de brazos caídos".
- d) Huelga a bordo, que llegue al apoderamiento del barco. ⁴

Si después de llevarse a cabo cualquiera de estas conductas se ejecutan los actos de violencia constitutivos del delito, entonces se configurará el delito de piratería.

³ Solís Guillén, Eduardo, **Derecho Océánico**, Porrúa, México, 1987, p. 61.

⁴ **Ibidem**. P. 62.

El Lic. Rodolfo Cruz Miramontes considera tres elementos para que se dé la piratería:

1. Que la tripulación o pasajeros de un barco privado se dediquen a realizar actos de violencia, depredación o detención en los bienes y personas de terceros, con fines personales.
2. Los actos descritos deben amenazar la seguridad y al comercio en general y no al de cierto país en particular.
3. Los actos delictivos se deben cometer en alta mar, puesto que de lo contrario no se vulneran principios del Derecho Internacional, sino que se atacan normas de Derecho Público Nacional.⁵

Para efectos del Derecho Internacional, la definición actualmente aceptada es la establecida en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que a la letra dice:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

Todo acto ilegal de violencia o detención, o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

⁵ Cruz Miramontes, Rodolfo. *Leyenda y realidad de los piratas*, en *Lecturas Jurídicas* No. 1. Oct.-Dic. 1959, Universidad de Chihuahua.

Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b), o facilitarlos intencionalmente."

Además, el artículo 102 de la misma Convención establece que:

"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."

Alejandro Sobarzo considera que a los actos cometidos a bordo por la tripulación o los pasajeros o dirigidos contra la nave, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no se les puede considerar como actos de piratería, pues los actos deben ser cometidos fuera del ámbito del buque o aeronave para poder ser considerados como tal.⁶

Una vez enunciadas nuestras diversas definiciones, ahora procederemos a exponer la nuestra. Nosotros definimos a la piratería de la siguiente manera:

⁶ Sobarzo, Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar*, Porrúa, 2ª. Ed., 1985, p. 292. 293.

“La piratería es el delito pluriofensivo que lesiona o pone en peligro bienes jurídicos fundamentales de la persona humana, del Estado y de la Comunidad Internacional, mediante el uso de la violencia, la intimidación en las personas o de la fuerza sobre las cosas para apoderarse de un buque, capturar a las personas, tomar las cosas que se hallen a bordo o atentar contra ellas”.

Cabe aclarar que en dicha definición se trata de abarcar los puntos de vista del Derecho Internacional y del Derecho Interno acerca de la piratería. Asimismo, se excluyó lo referente a las aeronaves, puesto que estamos hablando acerca de la piratería marítima. Por tanto, creemos que la definición antes formulada es la más apropiada y la más completa.

1.2. El Corso

1.2.1 Definición

Frecuentemente se tiende a confundir a la piratería con otra figura con la que guarda ciertas semejanzas y elementos, pero que es diferente, el corso.

Eduardo Solís Guillén nos da la definición de barco corsario y de corsario, de la siguiente manera:

“Se entiende por barco corsario, al barco armado por particulares provisto del documento que se llama Patente de corso, expedido por alguno de los estados beligerantes.

El corsario tiene por finalidad apresar barcos mercantes del enemigo; o hacerle “a ese enemigo” el mayor daño posible en su comercio marítimo, por todo el tiempo que dure

la guerra; o bien impedir a los barcos neutrales, su comercio con ese enemigo".⁷

En esta definición, se hace mención de las Patentes de corso. Por tanto, mencionaremos a que se refieren, de acuerdo con el Derecho Internacional.

"Patente de corso, en Derecho Internacional, término aplicado a los buques armados de propiedad privada cuyos propietarios son comisionados por una nación beligerante para llevar a cabo acciones de guerra. A estas autorizaciones se las denominaba *letters of marque*, y los actos llevados a cabo por quien tenía tal autorización se distinguen de los de piratería porque éstos carecían de cobertura por parte de Gobierno alguno".⁸

Por otra parte, según Azcárraga y Bustamante, el corso es:

"la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos".⁹

Por lo tanto, es una conducta autorizada y protegida por un Estado en contra de sus enemigos, a quienes se trata de debilitar. Esta autorización es a lo que se le llama "patente o carta de corso", su acción está permitida sólo contra el enemigo neutral que comercie con él y no contra cualquier embarcación. Además, existe la obligación de acudir con el barco apresado ante los tribunales

⁷ Solís Guillén, Eduardo. **Derecho Oceánico**, Porrúa, México, 1987.

⁸ **Enciclopedia Encarta 99 en Español**. Microsoft Corporation, 1999.

⁹ Azcárraga y Bustamante, José Luis de. **Derecho Internacional Marítimo**, Ariel, Barcelona, 1970.

encargados de cumplir si se cumplieron las leyes del Derecho de Gentes, y en su caso, distribuir el botín.

Nos parece más adecuada, por su claridad y su sencillez, la definición que da acerca del corso, Alejandro Sobarzo en su obra Régimen Jurídico del Alta Mar.

Para Sobarzo 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".¹⁰

1.2.2. Distinción entre piratería y corso.

Como ya se hizo hincapié, no debe confundirse la piratería con el corso marítimo, figura con la que guarda semejanza en ciertos aspectos y que tuvo gran importancia en siglos pasados.

Ya hemos definido al corso marítimo como la actividad bélica que un armador 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.

Es decir, que de acuerdo con lo anterior:

"El corsario no obra de *motu proprio* como el pirata, sino que cuenta con autorización especial de su gobierno que le

¹⁰ Sobarzo Alejandro, Op. Cit., p. 295.

da el carácter de legal. Además de esto, sólo dirige sus actividades contra los enemigos de su patria".¹¹

Obviamente, 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.

Una diferencia esencial sería que 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, en tanto que los piratas serán tratados como delincuentes.

Por otra parte, y contrario a lo que sucede con los piratas, los corsarios no adquieren *ipso facto* los bienes capturados, sino que debe seguirse un procedimiento especial ante un tribunal especial, el Tribunal de Presas, que debe fallar sobre la legitimidad de las mismas.

Puede haber diversos casos en que un corsario irregular se considere como pirata. De acuerdo con Alejandro Sobarzo, las más comunes serían cuando violase las leyes de la guerra, o cuando no presentase su presa ante Tribunal competente.

¹¹ *Ibidem.* p. 295.

1.3. Antecedentes históricos¹²

1.3.1. Surgimiento

El origen de la piratería es tan antiguo como la navegación misma. Así, casi al mismo tiempo que el hombre aprendió el arte de la navegación, comenzaron a darse los actos de pillaje y atraco para apoderarse de los bienes que las personas transportaban.

Podemos hablar de que la cuenca del Mediterráneo es el marco durante la época clásica de la piratería. En esta época ya había gente que se dedicaba a saquear las naves, atacando a los navegantes y mercaderes, a los que desde ese momento ya podemos considerar piratas puros, gente dedicada de manera exclusiva al pillaje y al saqueo, mediante el atraco a los navegantes o de ir a devastar las costas; aunque también había piratas ocasionales, que eran los mercaderes o colonos que cometían estas atrocidades cuando la ocasión era propicia.

En lo que se considera la Edad de bronce, dos pueblos son los que se disputan el predominio marítimo en el Mediterráneo Oriental: los fenicios y los cretences. La expansión cretence se realizó hacia las islas del Egeo, la costa de Peloponeso y el litoral de Asia Menor; lo que determinó el poderío marítimo del rey Minos. Él fue el primero entre los soberanos de las islas griegas que poseyó una flota y se lanzó a la colonización. Debido a las incursiones piráticas de los pueblos vecinos a la isla de Creta, los cretences buscaron por todas las formas protegerse de las mismas, lo que los llevó a legislar sobre el mar y la navegación.

¹² Para la estructuración de esta parte y salvo que se indique otra fuente, consúltese:

Goetz, Walter. Historia Universal, Espasa-Calpe, Madrid, 1933.

Gosse, Phillip. Los corsarios barberiscos. Los Piratas del Norte, Austral, España, 1973.

Gosse, Phillip. Los Piratas del Oeste. Los Piratas del Oriente, Austral, España, 1970.

Historia de la Navegación, SEP, 1957.

Masiá de Ros, Ángeles. Historia General de la Piratería, Mateu, Barcelona, 1959.

En cuanto a los fenicios, se puede hablar de que todo lo que llevaban a cabo en relación a la navegación, colonización y mercadería, estaba estrechamente ligado a la piratería, la cual practicaban sin escrúpulos. Una expedición en estas épocas era una aventura que podía terminar bien, a salvo; o completamente mal. El desembarco podía ser una operación comercial llevada a cabo de forma pacífica y amistosa, o podía convertirse en una serie de actos de violencia; incendios, saqueos, pillajes, atropellos y hasta captura de prisioneros, los cuales se vendían como esclavos si fracasaban las negociaciones encaminadas a obtener su libertad.

Los fenicios eran una presa que interesaba a cualquiera, puesto que traficaban con especias y joyas de Oriente que trasladaban por sus colonias de África del Norte. Sin embargo, a pesar de ser grandes marinos carecían de una marina de guerra que pudiera protegerlos.

Durante el periodo de la colonización griega, los habitantes de la isla de Samos son los que más se dedicaban a la piratería, aún más que al comercio. Cuando Polícrates se adueñó del poder en Samos, creó una poderosa marina, la cual llegó a contar con cien naves y con la que llegó a ser el dueño del mar Egeo; los navíos que no le pagaban una especie de tributo no llegaban con bien al término de su viaje.

Los actos de piratería de griegos contra persas y la intervención de Atenas en la sublevación de Jonia y su ataque a Sardes, fueron la causa principal de las guerras médicas. Después de ellas, Atenas decidió ejercer la supremacía marítima y cometió una serie de actos atroces en contra de pueblos como las islas de Eubea, Naxos, Caria y Licia. Esparta no vio con buenos ojos estos actos de Atenas y decidió unirse con el Peloponeso para humillarlos; lo que da origen a la guerra del Peloponeso, lucha civil entre los años 431 – 404 A. C.

Al ser derrotados los griegos por los romanos, la situación de la piratería se modifica, pues Roma estableció leyes donde se manifiesta de forma clara y precisa los castigos que se aplicarían a todos aquellos que la practicaran. Desafortunadamente, estas normas no se pusieron en práctica, ya que los romanos, si bien eran grandes soldados, desconocían todo lo relacionado con el mar y éste les inspiraba miedo y respeto. Carecían de una flota de guerra que los protegiera y con la cual pudieran proteger sus barcos mercantes.

Los piratas navegaban y atacaban a su antojo bloqueando puertos romanos y evitando el abastecimiento de trigo que provenía de África, logrando de esta manera el dominio completo de los mares.

La piratería avanzaba a pasos agigantados; lo que al principio fue la unión de vagos sin oficio ni beneficio, se transformó en una banda bien organizada de marinos capacitados para la guerra.

Toca el turno de hablar de Pompeyo. Valiente guerrero que subió al poder en Roma en 67 A. C. Por un lado trató de reorganizar el comercio, atacando a todo pirata que realizaba sus actividades por el Mediterráneo. Con habilidad y astucia devolvió la seguridad y libertad al comercio romano. Sus biógrafos cuentan que en menos de tres meses se dio muerte a diez mil piratas; el doble en número fueron hechos prisioneros, se apresaron cuatrocientas naves y se hundieron mil trescientas; se ocuparon más de un centenar de ciudadelas y refugios y los arsenales y depósitos de armas fueron destruidos. En lugar de crucificar a sus prisioneros, tal y como la costumbre lo establecía, los trasladó lejos del mar para procurar que se acostumbraran a vivir en el campo. Para esto los estableció en pequeñas ciudades de Cilicia y Acaya, y curiosamente, esta gente perdió el interés en la rapiña al no tener que practicarla para sobrevivir. Sin embargo, la piratería reapareció poco después de las victorias de Pompeyo.

Entre los jefes de las nuevas hordas de piratas que aparecen, está Sexto Pompeyo, hijo de Pompeyo el Grande, que reorganizó la piratería que con tanto trabajo su padre destruyera. En efecto, con Sexto Pompeyo creció la piratería, a tal grado de que se considera que ésta jamás había tenido una organización tan terrible ni había alcanzado tal radio de acción. A los jefes piratas que se alistaron en sus filas Sexto debió sus más resonantes victorias. Pero sus acciones deshonestas y ambición desmedida fueron su perdición, y así, Roma mandó contra él a Agripa y fue derrotado frente a la costa siciliana.

Al quedar Augusto como dueño y señor del mundo romano, su preocupación primordial fue mantener la paz en las provincias marítimas del Imperio, para la cual creó dos escuadras: una con centro en Micena, tenía a su cargo las costas de África, España, Sicilia y las italianas del mar Tirreno; la otra, concentrada en Rávena, a cargo de las costas del mar Adriático y Asia Menor, es decir, el Mediterráneo oriental. A esta vigilancia se debió que la victoria sobre la piratería fuera duradera.

Las victorias de Augusto fueron un duro golpe para la piratería del Mediterráneo, que, aunque no llegó a desaparecer del todo, era muy difícil de llevarla a cabo, y ya no tenía la fuerza para sembrar el terror en Italia. La piratería se limitaba a actos aislados, a los piratas ya no se les consideraba enemigos, sino ladrones, igual que a los bandidos de tierra. De este modo, la piratería quedó reducida al contenido que tendría de aquí en adelante: el bandidaje marítimo.

En la piratería siempre se presupone la existencia de una actividad comercial sobre la cual operar, y dicho comercio para poder llevarse a cabo necesita una protección. Pero al no existir en estos tiempos navíos de guerra ni vigilancia de las rutas marítimas, el tráfico marítimo comercial quedaba indefenso y los mercaderes debían defenderse por sí mismos. Otro problema era que en esos tiempos la piratería era una profesión y no una actividad punible; así, los

piratas eran considerados como enemigos comunes y no como transgresores de la ley.

Es hasta el Imperio Romano que se empezó a considerar a la piratería como delito, y se legisla contra ella. Sin embargo, sus leyes no son originales y, más que nada, copia de disposiciones de otros pueblos, especialmente de las leyes de Rodas.

En el siglo III, cuando Roma había logrado imponer el respeto al derecho de gentes, delimitando la guerra, la piratería y el bandidaje; se establece el primer contacto entre los romanos y los bárbaros. Estos llegan por tierra y proceden de las fronteras septentrionales del Imperio.

1.3.2. La piratería en los siglos VII al XI

Ahora hablaremos de los primeros grupos de piratas bien organizados así como de las formas de vida que llevaban.

Con el nombre de normandos se conoce a un grupo de pueblos escandinavos, suecos, daneses y noruegos que aparecen al comenzar las invasiones germánicas. También se les conoce con el nombre de vikingos, término que en realidad significa pirata o ladrón de mar. Sin embargo, esta profesión revestía un carácter especial para ellos, puesto que estaban bien organizados, poseían un código y leyes que regulaban el reparto del botín, y prevenían las sanciones a que se hacían acreedores los traidores, desertores y ladrones.

Surgidos del frío norte escandinavo, patria original de las primeras tribus germánicas, los normandos tuvieron que aprender el arte de la guerra y la habilidad, así como los secretos que escondía el manejo y control de los barcos

en el mar. Esta capacidad fue adquirida por la frecuencia con que ellos realizaban estas maniobras que se transformaban en actos de robo y pillaje, mismos que justificaban en la necesidad de obtener lo necesario para subsistir, puesto que eran poco conocedores en la agricultura y en la ganadería.

Los normandos fueron los marinos más capacitados que existieron en Europa e inspiraron temor y miedo tanto en el mar como en la tierra. Con sus constantes ataques, ayudaron a la desintegración del imperio romano, el cual se encontraba en decadencia por la mala administración que en ese entonces ejercían sus gobernantes. Los eclesiásticos de ese tiempo censuraban y criticaban la actitud de los vikingos, pues no se encontraba forma de detenerlos y menos aún de encontrar la razón de su comportamiento. Valiéndose de las creencias que tenían se les ocurrió asegurar que todo lo que representó incursión vikinga era un castigo divino.

Los vikingos estaban al mando de jefes audaces, sagaces y heroicos, que se les daba nombre para exaltarlos de sus acciones tales como Eric "el rojo". Éste como cada uno de los sobrenombres que se le atribuía se debía a las acciones particularmente realizadas por cada uno de ellos, tales son los casos "hacha de sangre", Harold "diente azul" y muchos más, los cuales asolaban por todas partes.

El efecto de las incursiones y su capacidad para combatir se vio manifestada en ataques violentos a varias ciudades de Europa occidental tales como Londres, Cádiz y Piza, que se encontraban muy retiradas unas de las otras, pues éstos se dividían en grupos para atacarlas y debido a su habilidad daban la apariencia de que eran enormes hordas de vikingos.

La cuantificación del botín y lo sanguinario de sus ataques daba más prestigio al jefe que los guiaba. Las fuerzas vikingas arrollaron Burdeos y Cádiz, capturaron Reims y Ruan, saquearon e incendiaron Aquisgrán y Colonia. Los

escandinavos entraron a formar parte de los vikingos con una fuerza tan súbita y destructiva, siendo un factor importante en este fenómeno el exceso de población, lo que originó que se tuviera que emigrar hacia el sur, dejando Escandinavia escasamente poblada. Durante largo tiempo fue un territorio con dispersas aldeas que subsistían principalmente con la agricultura complementada con la pesca y muy poco con el comercio.

En las fajas costeras de Escandinavia se formaron nuevas colonias, ya que en su región interna llena de montañas era imposible establecerse. Dichas colonias se encontraban con exceso de población, misma que al observar incremento en su comercio tuvo impulso para ir a la aventura teniendo como estímulo un mayor afán de riqueza.

En su mayoría, las hordas vikingas practicaban la poligamia, principalmente sus jefes, éstos a su vez heredaban al primer hijo que tuvieran con cualquiera de sus mujeres, quedando sus hijos menores desheredados. Estos constituían un gran círculo selecto y peligroso de guerreros que se vieron obligados por esta discriminación a abrirse paso por cualquier medio, ya sea por el botín obtenido en los países conquistados o por la piratería que llevaron a cabo en el mar.

Es de suponerse que estos grupos desheredados pasaron a formar parte de los jefes que condujeron a las hordas vikingas a la invasión de Europa.

A través de los mares del Norte fue incrementándose una actividad comercial con la cual surgió el deseo de los reyes septentrionales de obtener tierras y poder, pero a su vez procedieron las incursiones vikingas que llegaron a Inglaterra y se dijo "De la tierra de los ladrones las primeras tres naves de los escandinavos".

Los vikingos perfeccionaron sus barcos de guerra y modificaron el diseño de sus naves, lo que había empezado con una embarcación movida con remos de fondo curvo, se convirtió en el "Galeón" vikingo, adaptable para muchos usos, complementado con velas y quilla. Esta nueva y esbelta nave, fue una de las realizaciones tecnológicas más bellas de la Edad Media. Algunas veces enterradas intactas ya que fueron ocupadas como cámaras funerarias, sumamente ligeras, estupendas para realizar las acciones de saqueo por ser sumamente resistentes aún en las despiadadas tempestades del Atlántico.

Para los vikingos su nave era más que el vehículo perfecto para la guerra y el comercio, tallaban mascarones cuidadosamente para adornar sus naves pues deseaban que tuvieran cierta característica, o sea, que no se parecieran en nada a las otras existentes en esa época, lo cual lograron, ya que los mascarones eran de verdad impresionantes, reflejaban dragones o animales salvajes. Estas embarcaciones especializadas por ellos eran naves angostas y rápidas.

El vikingo era sumamente inteligente y poseía la capacidad de desafiar el mar en cualquier momento, puesto que el arte de navegar era su mejor distracción. Entre ellos había varias clases aunque manifestaban ser todos iguales, sin embargo, la gente más capacitada en el manejo de las armas y los que tenían capacidad intelectual no desempeñaban los mismos trabajos, pues los primeros se iban a la lucha por el mar donde se tenía poca posibilidad de regresar aunque fueran estos los más sanguinarios y adiestrados para la guerra, en cambio, los segundos se quedaban a cultivar la tierra y administrar los bienes obtenidos por los botines.

Existieron los reyes guerreros o líderes de la tribu que además de trabajar sus tierras las repartían a los demás para que las trabajasen y ahí varios jóvenes podrían adquirir en un cierto periodo su propia nave.

Los vikingos fueron mostrando su desarrollo y poderío, mas lo que al principio únicamente fueron 2 o 3 naves, llegaron a formar un grupo de 12 a 15 embarcaciones, que podían trasladar de 500 a 600 guerreros marinos sin dificultad.

Los saqueos a escala iban adiestrando cada vez mejor a los que los realizaban pues decidían encomendar diferentes actividades a cada hombre; unos necesitaban alimento, otros, caballos, y la suma de todas estas actividades daba como resultado una rapiña total sin ninguna consideración.

Los vikingos se convirtieron de incursionistas en invasores y colonizadores. Establecieron colonias semipermanentes en lugares estratégicos para beneficiar y facilitar las maniobras de sus saqueos, operando confiadamente y sin riesgo. Una vez logrado su objetivo prendían fuego a las ciudades y huían en sus naves para que ninguna tropa cercana prestara auxilio a sus víctimas, evitando así enfrentamientos con cualquier clase de sujetos que entorpecieran sus bien estudiados planes.

Las asustadas personas de las ciudades y los pueblos les ofrecieron sumas considerables con el fin de que se abstuvieran de destruirlas, y al ver el temor que provocaban los vikingos hicieron de éste su *modus vivendi*. Sus sociedades estaban formadas por tribus donde existían reyes, nobles, hombres libres y esclavos. Estos últimos eran los sobrevivientes de los pueblos y ciudades atacadas y los trasladaban con ellos como rehenes.

A mediados del siglo IX, los normandos buscaron un botín más rico que el que podían proporcionarles las islas británicas. Se lanzaron a remontar las desembocaduras de los ríos navegables que desembocan en el Canal de la Mancha: Rin, Somme, Sena y Escalda, cuyo fruto es la conquista de la península de Normandía, en los primeros años del siglo X.

La primera aparición de los normandos en las costas de la península Ibérica la emprendieron como auxiliares de Alfonso II el Casto, de Asturias (791-842), en sus luchas contra los musulmanes. Es posible que él los utilizara en la ocupación de la costa norte de Portugal, llevada a cabo en su labor reconquistadora. Después aparecen asolando las costas de Lisboa, Cádiz y Sevilla.

Pasaron el estrecho de Gibraltar y a partir de ese momento desde la zona de Levante hasta las bocas del Ródano fueron objeto de su pillaje y devastación, llegando hasta Francia: Auvernia, Delfinado y Borgoña. En la isla de Sicilia intentaron una instalación definitiva, donde dejan de ser piratas para organizarse como un Estado político según las normas de la época.

Los vikingos suecos.

Estos vikingos eran listos comerciantes que subsistieron gracias al tráfico de esclavos, y las factorías donde expedían pieles, ámbar, miel, marfil de morsa.

Se establecieron en el interior de Rusia y navegaron hacia el sur, después llevaron sus mercancías a Constantinopla e incluso a Bagdad, también realizaban sus actividades en las ciudades ubicadas en el este musulmán, además con las mercancías exóticas que traían consigo de regreso a Escandinavia atraían a mercaderes de muchas partes de Europa occidental.

Los vikingos daneses.

Tuvieron la facilidad de apoderarse de Europa continental, gracias a que los duques y condes, entretenidos en cuidar y acrecentar sus riquezas, descuidaron la organización y administración de la ciudad. No había defensa, pues se dedicaban a organizar la elaboración de murallas, para protegerse de las

invasiones principalmente en las ciudades bajas y en las costas, pero los vikingos no se detenían ante nada y sin escrúpulo alguno invadían propiedades reales.

Fue así como Europa tomó un aspecto medieval, los grandes señores pretendían protegerse de las invasiones vikingas sin resultado alguno.

Danelaw, territorio sometido al dominio de los daneses que comprendió gran parte de Inglaterra central y oriental fue el lugar donde vivieron los vikingos en fusión (suecos, noruegos y daneses). Gutrum, el rey de la mayoría de los colonos daneses, luchó por el reconocimiento que se le dio a un reino vikingo como miembro de la comunidad europea.

En Francia, Carlos, el simple, torpe y tímido, no fue capaz de detener a los daneses y gran parte de los noruegos, que arrasaban con gran cantidad de ciudades. Pensó realizar un trato al donarle a Rollo, el vikingo, grandes extensiones de tierra, provocando que éste entrara por vez primera en la institución señorial gobernante de Europa occidental.

Los súbditos de Carlos jamás se imaginaron que Rollo le fuera fiel. Este y su hijo obtuvieron concesiones por parte de los señores franceses a los que protegieron y defendieron aún en contra de sus rivales vikingos. Mientras Rollo imponía el orden en Normandía los demás vikingos tenían que compartir sus campos de caza europeos con los demás forasteros rapaces, pues también existieron marinos musulmanes procedentes de España, el llamado grupo de los sarracenos, que formaron una guarida de piratas que aterraron las zonas de Europa meridional, secuestrando peregrinos que asistían a los lugares santos, para exigir rescate. Estos también efectuaban robos por tierra y mar.

La eliminación de estos piratas fue realizada por un número grandioso de señores franceses que combatieron con gran empeño la rívera, arrasando la base sarracena.

La religión que practicaban los vikingos en un principio fue politeísta, le rendían culto a dioses tales como Odín, dios de la guerra y la sabiduría y Thor, dios de las tormentas. Pero sus descendientes se convirtieron al cristianismo adoptando el idioma francés y emparentando con miembros de la población. Durante este periodo crearon una piedra preciosa que constituyó una de sus obras de arte. Esta contenía tres lados, en uno se manifestaba un león atrapando una serpiente; en otro, Cristo, la regla del mundo; y en el último contenía escritura jeroglífica vertical.

Antes de terminar el año 1000 los caudillos escandinavos no tenían hombres a su disposición para comerciar como esclavos, la reserva de estos se había agotado, los guerreros vikingos no podían emigrar ni realizar más incursiones, únicamente pelearían defendiendo a su rey. Las travesías que llegaron a realizar fueron de esparcimiento o con el fin de negociar, por lo tanto, el espíritu original de los vikingos siguió viviendo únicamente en la literatura y en las leyendas.

La trata de esclavos.

Desde que a principios del siglo XII se desarrolla ampliamente el comercio mediterráneo, el aumento de la esclavitud es inminente. Entre las fuentes de esta esclavitud la piratería y el corso son de las más importantes; a pesar de los tratados de paz concertados entre musulmanes y cristianos fue imposible impedir que el corso degenerase en piratería. Los tratados que contenían disposiciones para evitar la piratería y sus consecuencias se multiplicaron a lo largo de los

siglos XIV y XV, pero los corsarios se las arreglaban para violarlas sin que fueran castigados.

En las relaciones políticas entabladas entre los soberanos de los países musulmanes del norte de África y los de la Corona de Aragón, en especial durante el siglo XIV, aparecen una multitud de tratados de paz y alianza, en ninguno de los cuales aparece el capítulo correspondiente a la supresión de las piraterías. Dichas disposiciones, aunque no terminaban con la piratería, tenían cierta eficacia, puesto que eran observadas durante cierto tiempo.

Era un mal sumamente extendido en todo el Mediterráneo; tanto musulmanes como cristianos, procuraban que todas sus operaciones pasaran como episodios de la guerra de corso, cuando en realidad se trataba de actos de bandolerismo y piratería.

Durante toda la Edad Media y en particular a partir del siglo XIII, el corso y la piratería no cesaron de practicarse desde todos los bandos; en consecuencia, los cautivos apresados aumentaron los mercados de esclavos. Consecuencia natural de la captura de esclavos es la trata, es decir, la compra y venta de esas gentes. Los principales puertos mediterráneos fueron mercados, destacando Barcelona, Valencia, Nápoles, Génova, Pisa y las islas de Mallorca e Ibiza. Hasta el año de 1327 en el reino de Tremecén había 280 súbditos aragoneses y más de 700 castellanos, todos víctimas del corso y de la piratería.

A partir del siglo XIII, la piratería alcanzó gran desarrollo; las depredaciones de los piratas irlandeses, escoceses, ingleses, franceses y holandeses que operaban en aguas del Canal y del mar del Norte, representaban tal peligro para las naves mercantes, que éstas no se arriesgaban a cruzar el Canal, lo que dio lugar a la carencia de alimentos y al alza de precios. Dado el estado de las cosas, los mercaderes se vieron obligados a organizar su propia

defensa, la "Liga de los Cinco Puertos", cuyos miembros fueron Hastings, Hylhe, Dover, Romney y Sandwich, uniéndose posteriormente Rye y Winchelsea. Dichas ciudades se propusieron proteger la costa sudeste de Gran Bretaña y ejercer la vigilancia de los mares contiguos.

Estas personas tenían el derecho a piratear sobre todos los navios mercantes no ingleses que navegaran por el Canal, lo que naturalmente desembocó en un abuso y aumento de la piratería. Pronto no sólo los barcos de las potencias amigas, sino incluso los ingleses, comenzaron a sufrir los ataques procedentes de los barcos de la Liga destinada a protegerlos.

Las patentes de corso.

Una de las causas del predominio de los piratas ingleses era que cada grupo de ellos contaba con la protección de los poderosos y terratenientes de su demarcación, por lo que era muy complicado que la piratería cesase, pues los encargados de su represión no iban a proceder contra sus intereses condenando a los autores de su prosperidad económica.

Un paso importante en la supresión de la piratería fue el tratado que celebraron Francia, España e Inglaterra, por el cual se comprometían a prescindir de los servicios de los piratas y colaborar para exterminarlos. El tratado establecía que ningún barco armado podía salir del puerto sin la correspondiente licencia y el depósito de una fuerte suma como garantía del buen comportamiento del capitán. Esto originó una ligera mejora, pero como la marina real decayó de nuevo los mercaderes se vieron obligados a recurrir nuevamente a la fuerza para recuperarse, y tan fuerte fue esta recaída, que la ruta marítima más usada por ser la más barata, quedó eliminada debido al peligro que entrañaba.

Enrique VII implantó un nuevo método, que consistió en la emisión de patentes o licencias de represalias, que daban al portador potestad para hacerse justicia por su propia mano; por ejemplo, si un comerciante sufría la pérdida de su mercancía a manos de un pirata francés, el gobierno inglés le entregaba una patente por la cual lo autorizaba a tomar mercancías por el mismo valor de las robadas de cualquier barco compatriota del atacante, fuera o no pirata. Obviamente, esta ley causó muchos problemas, pues era el pretexto perfecto para ejercer la piratería a la vista de todos y en contra de todas las naves, cualquiera que fuera su condición y nacionalidad.

1.3.3. La Piratería en la Edad Media, las cruzadas

En los viajes de descubrimientos y colonización de fines del siglo XV y principios del XVI, existía una atmósfera renacentista en donde cosmógrafos, marinos experimentados, gobernantes ilustrados e intrépidos aventureros, como en el caso de Enrique El Navegante dieron al Viejo Mundo riquezas insospechadas, así como una nueva manera de ver el mundo.

El primer mapa del Nuevo Mundo fue elaborado por Juan de la Cosa, quien viajó con Colon y Bastida y luego por cuenta propia. Experimentado cartógrafo y piloto, consignó en su mapa los descubrimientos de Colón de la Isla de Cuba, así como la isla de Hispaniola, permitiendo que otros hombres fueran definiendo más rápidamente el mapa del nuevo Continente, conociéndose también el Brasil; el geógrafo alemán Waldseemüller publicó un mapa del Nuevo Mundo en 1507 percatándose que las nuevas islas creaban un continente al que bautizó con el nombre de América.

Así bien se continuaba buscando el paso de Catay, ahora por el norte; pero se desconocía aún la costa occidental de Norteamérica y se creía que California era una isla. Se había definido un cinturón del mundo entre los cuarenta grados

norte y cuarenta grado sur latitud: el Caribe, Centro y Sudamérica, Arabia, África, India, Malasia e Indonesia. La actividad de exploración se había centrado casi en el Ecuador, en las áreas de comercio entre España y Portugal.

El mundo como actualmente lo conocemos tomó forma hacia la mitad del siglo XVI, con algunas equivocaciones como Escandinavia, las costas de este y norte de Asia y por supuesto Australia, que no se delineó en los mapas, sino hasta el siglo XVIII, en comparación con otras partes que son asombrosamente exactas como son Sudamérica e Indonesia; a Pierre Descaliers se lo debemos, toda vez que este buscó toda la información posible para elaborar un mapa casi perfecto, con información inglesa, española, portuguesa y francesa para lograrlo. Los comerciantes y navegantes de fines de la Edad Media sabían que la tierra era esférica, tal como lo había dicho Estrabón y como lo afirmó Toscanelli en 1474 al rey Alonso de Portugal.

Junto con los mapas ya elaborados la cartografía creció como ciencia exacta complementando los mapas medievales, haciendo posible la exploración o descubrimiento planeado (Colón, Magallanes, Drake, etc.) En ocasiones la teoría era equivocada, pero sin ella estos navegantes no hubieran emprendido sus viajes. En este aspecto el Renacimiento intelectual ayudó al proceso de comercio industrial medieval del mundo de Occidente al comercio interoceánico del mundo moderno.

En el siglo XIV, los grupos de islas del Atlántico, Azores, Maderas y Canarias fueron un campo de experimentación para efectuar viajes más largos por África y el Atlántico. Los genoveses descubrieron las Canarias, las islas Maderas aparecen en un mapa en 1351.

Otro motivo o fin que durante la Edad Media fue un incentivo para la navegación y el descubrimiento de nuevas tierras fueron el comercio, la ambición de la riqueza, el afán de la aventura y la curiosidad.

Las primeras navegaciones fueron empresas individuales, sin el apoyo del Estado, con barcos pequeños y frágiles.

Así continuaron hasta que Colón llevó en su primer viaje tres naves con una tripulación total de noventa hombres.

Para efectuar los viajes trasatlánticos los europeos contaban hacia el final de la Edad Media con naves adecuadas para luchar contra el viento en mar abierto. Tras todo esto se encontraba la tradición europea de dos tipos de barcos distintos: el barco recio y sólido, ancho con velas cuadradas del mar norte y la costa atlántica europea, y las galeras de velas latinas y remos largos. El resultado fue la nave con que se efectuaban las largas exploraciones y colonizaciones, capaz de efectuar cualquier empresa, ir a cualquier lugar y servir a diferentes propósitos. Las naves de los descubridores, colonizadores y piratas de los siglos XV y XVI eran generalmente pequeñas: "La Niña" de Colón, "La Pelican" de Drake. Eran pequeñas por tres razones: mantener baja la inversión en empresas cuyas ganancias eran conjeturables, asegurar una mayor velocidad y hacer durar al máximo las provisiones con el propósito de explorar una mayor inmensidad de mar.

La tripulación era un microcosmos de la sociedad en tierra: un caballero como capitán, el piloto un profesional, el dueño del navío un hombre de negocios o su representante, los oficiales y el contraamaestre eran artesanos hábiles; lo más numeroso, un proletariado de marinos, algunos de los cuales realizaban su primer viaje o eran casi niños. En algunos casos se enrolaban reos sentenciados a muerte o al destierro.

La Expansión Española y la Piratería.

A partir del siglo XVI la piratería empieza a tomar otros rumbos y su práctica se empieza a mezclar con acontecimientos militares y políticos.

Cuando a mediados del siglo XVI surge la rivalidad entre España e Inglaterra, comienza la actuación de los piratas y corsarios ingleses. Los ataques a los barcos que procedían de América tenían por objeto producir trastornos en la economía española, necesitada del oro para sostener las guerras europeas.

Los monarcas comienzan a intervenir en la piratería cuando se dan cuenta de que ella puede ser utilizada al servicio de sus ambiciones políticas. A esta época corresponden los piratas berberiscos, utilizados por Turquía y Francia en las guerras llevadas a cabo en aguas del Mediterráneo, y los marinos piratas de la época de Isabel de Inglaterra, no siendo desconocido que actuaban bajo las órdenes reales.

Al adoptar los países atacados por los piratas nuevos procedimientos defensivos para la protección de su comercio, los piratas se ven obligados a adoptar nuevas formas, especialmente los que deambulaban en aguas del Atlántico americano. Un ejemplo es la instalación de los piratas en tierra firme, con objeto de poder actuar por sorpresa y sobre las naves destinadas a cruzar el Atlántico.

A esta nueva modalidad de la piratería corresponden los "filibusteros", "bucaneros", "hermanos de la costa" y "pechilingües", los cuales se instalaron en las Antillas, particularmente en Tortuga, San Cristóbal, Trinidad y Santo Domingo, y desde ahí se dedicaron a deambular por las costas e islas del Caribe.

Los filibusteros vivían tranquilos con su actividad de comerciantes semilegal y contrabando de carnes y cueros, con los navíos que ahí transitaban; sin embargo España los arrojó fuera de América contribuyendo con ello que actuaran en el mar, precisamente en el Caribe. Los productos de las colonias debían de ser comercializados y transportados por españoles. Todas las mercancías debían de proceder de la península. Esta ley no se observó porque se suponía que la economía española se encontraba bastante desahogada para que los precios fueran accesibles, lo cual por supuesto no era cierto; por lo que surgió un contrabando del que los bucaneros como intermediarios aprovecharon.

La piratería en el nuevo continente se debió a la inconformidad de las demás naciones europeas en contra de España, por la preferencia que tenía para la explotación y gozo de las nuevas colonias. España planteaba un exclusivismo colonial considerando a las Indias como territorio vedado para los no españoles; viendo España proveedora de los metales preciosos para Europa en su beneficio. Controlaba y dirigía el tráfico y comercio, examinaba cargas y expedía pasaportes, organizaba los galeones y flotas, dirigía la exportación e importación, determinaba derechos e imponía tasas, dictaba reglas de navegación y en las colonias revendía los productos a precios altísimos, etc., por lo que las potencias enemigas se surtían en los países productores de las materias primas que necesitaban. Portugueses, franceses e ingleses saquearon las flotas españolas.

El mapa del Caribe presenta un escenario ideal para la aparición de la piratería, iniciando una segura y lenta penetración en islas pequeñas de este mar, encontrando en términos generales poca oposición por parte de España.

Francia, Inglaterra y Holanda fomentaron y protegieron la piratería como medio para conquistar sus imperios. Francia la utilizó en la lucha por la posesión de Italia, Inglaterra primero en su lucha contra Felipe II y después para tratar de establecerse en el Nuevo Mundo.

La piratería moderna tiene su iniciación en una fecha no precisa. Todos los que participaban en su ejercicio eran cristianos renegados, que sobresalían y llegaban a ser grandes jefes teniendo como pretexto el misticismo islámico.

A estos piratas se les denominó berberiscos, porque la mayor parte de ellos estaba constituida por berberes que habitaron el África del Norte.

Con el auge del comercio de oriente, las cruzadas y el tráfico marino genovés y veneciano los berberiscos toman participación en las rutas marítimas para emprender sus acciones de bandidaje y robo. Documentos históricos nos manifiestan que eran hombres inteligentes, astutos, salteadores aislados que fueron adquiriendo gran importancia por sus ataques realizados a los buques que hacían su recorrido al Oriente. Las tripulaciones eran sometidas a la esclavitud, establecieron su guarida en la costa de Túnez e impusieron el sistema de pingüe (negocio rescate).

Todos estos acontecimientos provocan que los cristianos se organicen. Los ingleses y franceses forman un grupo de defensa.

El inglés Enrique Lancaster (Enrique IV) sitió a los piratas cuando éstos estaban por rendirse y los cristianos minados por la peste y la fiebre. Se realizó un convenio que no fue nada favorable a la piratería, ya que después de la realización de éste quedó inactiva por casi 100 años.

En 1492 Fernando e Isabel deciden arrojar a los moros definitivamente de España. Los Árabes de Andalucía se refugiaron en el África del Norte: tuvieron que convivir con tribus sumamente atrasadas, donde comenzaron a pensar en la venganza. Su enorme vitalidad y el ocio provocaron el deseo de atacar a sus enemigos, y es así como se inicia una guerra santa contra España.

Uno de sus mejores aliados fue precisamente la piratería, ya que era muy provechosa y relativamente barata. Siendo fanáticos religiosos, lo que les ayudó en lugar de frenarlos, se dedican al tráfico de esclavos, propiciando muerte y desolación a su paso. Gracias a sus tropas, entrenadas para formar compañías de abordaje, lograron convencer e interesar a los jefes indígenas en sus empresas para obtener de ellos protección y encontrar la distribución de sus mercancías robadas. Es así como se logra el poderío musulmán en el mar.

Es entonces cuando comienza a actuar uno de los más famosos piratas de todos los tiempos: Arduj, conocido por el sobrenombre de Barbarroja. Los hermanos Barbarroja dieron a la piratería berberisca un impulso grandioso que se prolongó aún después de su muerte y que fue alentado por sus lugartenientes. El primero que aparece es Arduj, de ascendencia griega pero de costumbres turcas por haberse criado bajo la dominación otomana. Su primer asalto fue en 1504 en contra de dos naves mercantes venecianas propiedad del Papa Julio II, hecho cuya noticia corrió entre cristianos y moros. En 1510, Fernando el Católico arma una poderosa escuadra para acabar con ese gran "enemigo de la fe", y en sorpresiva acción toma los principales puertos piratas del norte de África: Orán, Bujía y Argel. Pero la paz lograda no duró mucho tiempo y en 1516 se inicia una rebelión encabezada por Barbarroja, lo cual le cuesta la vida. Sin embargo, el trabajo de Barbarroja continúa a través de su hermano Kheyreddin, mejor conocido con el mismo nombre de Barbarroja, del que además heredó todos sus barcos y habilidades. Con gran astucia, acude ante el emperador turco ofreciéndole su vasallaje y su ciudad, Argel, el cual no sólo lo acepta, sino que lo nombra embajador y le otorga carácter oficial a sus empresas.

Así, Barbarroja logra un control absoluto del Mediterráneo dividido entre sus capitanes: Dragut, Simón el brujo judío y Aidin, conocido como "el terror del diablo". Pronto, sus barcos merodean costas tanto italianas como españolas o

francesas, y como respuesta, Carlos V organiza una flota en unión de caballeros italianos y franceses, los "Caballeros de Malta".

Cofradía de los "Caballeros de Jerusalén".

Mejor conocida como "Caballeros de Malta". Se funda durante la primera cruzada. Al inicio de sus actividades se dedicaron a curar heridos de la guerra contra los infieles. Se establecieron en ciudad santa. Poco después se unen al genovés Vignolo di Vignoli. Juntos deciden conquistar Rodas, logran tener una base y sostener como afición especial la piratería, interceptando flotas turcas, lo que siempre fue pretexto de guerra para un cristiano, pero también asaltaban las galeras venecianas. Más tarde fueron expulsados de Rodas por Solimán el Magnífico, pero Carlos V les otorgó la isla de Malta y después Trípoli, lo que proporcionó tener aliados fieles a su causa. Esta flota de caballeros se componía de siete galeras pero su disciplina era feroz, un capitán vencido solía ser condenado a muerte.

Puede decirse que la decadencia de los moros se debió en gran parte a la lucha sin cuartel que presentaban los Caballeros de Malta.

Para 1565, Dragut decidió terminar con la "orden". Concentró sus fuerzas y atacó, pero Jean de la Valette y sus caballeros resistieron seis meses de asaltos, y cuando les llegó la ayuda, derrotaron a los moros y a Dragut, pereciendo este último en la empresa. Es entonces cuando sucede la batalla de Lepanto, en la que participa Miguel de Cervantes Saavedra, y se lleva a cabo con la participación de varias naciones: Venecia, el Papado y España; quienes al mando de Ochiali, discípulo de Dragut, invaden las Isla de Chipre, guarida de piratas cristianos. En el Golfo de Corinto los moros esperan a los cristianos para encontrarlos en el Estrecho de Lepanto, donde se libra la batalla. Los turcos

pierden la lucha, su potencia marítima fue aplastada y con esto termina la fuente de ayuda de los berberiscos.

Puede señalarse también que la Edad Media fue una época demasiado inquieta. Los señores feudales viajaban constantemente de un castillo a otro. Combatir era una gran profesión pues los soldados se alquilaban al señor que mejor pagaba, surgiendo paralelamente los trovadores que se encargaban de relatar hechos románticos, así como hazañas realizadas durante las cruzadas.

1.3.4. Los grandes descubrimientos geográficos

Cristóbal Colón, hábil cartógrafo genovés y experimentado marino, sabedor de que la tierra era redonda, anhelaba encontrar un nuevo camino hacia las Indias, empresa que lleva a cabo con la ayuda de los Reyes Católicos. Así, el 13 de agosto de 1492 parte del Puerto de Palos al mando de tres embarcaciones: la Niña, la Pinta y la Santa María. El 12 de octubre llega a Islas Bahamas (El Salvador); continúa navegando 15 días más y descubre Cuba, con la seguridad de haber llegado a Japón.

De regreso a España, Colón recibe de los reyes españoles lo que le habían prometido y piden al Papa Alejandro VI que les concediera los derechos exclusivos del comercio y conquista al otro lado del océano. Entonces se dicta por parte de la Iglesia una ley de soberanía universal; mediante la Bula Caetana o Intercátedra el papa concede a España todo lo que pedía, con lo que esta nación comienza a tomar posesión de las nuevas tierras en nombre del Rey.

El rey de Portugal inconforme con la realización de la bula Caetana o Intercátedra promueve pláticas para llegar a un acuerdo y fue así como se realizó el Tratado de Tordesillas.

Francia, a través de Francisco I al ver el crecimiento del poderío de su vecino, desea aprovecharse también de las riquezas del nuevo continente. Sin embargo, al estar vacías sus arcas, no puede disputarle a España sus posesiones, por lo que decide proteger las flotas de piratas.

Así, pronto se organizan flotas en El Havre y en Dieppe que se dirigen rumbo a América y se convierten en una plaga que azota La Española, Cuba, México, Panamá y Honduras.

Una de las causas de la piratería en América fue la Reforma Religiosa por haber provocado la emigración de perseguidos, que en Francia fueron los hugonotes. Además, en 1562 se firma el tratado de Vervins, en el que Francia y España acuerdan anular la cláusula prohibitiva de la Bula Alejandrina que impedía que personas que no fueran españolas o portuguesas colonizaran América, lo que permitió que los colonos franceses pudieran venir a América.

Este tratado, junto con otros actos puede considerarse como la causa directa de la piratería. Los hechos a que se hacen referencia son los siguientes:

- La política externa europea.
- Los intentos franceses de establecerse en América.
- Las guerras religiosas europeas.
- La codicia del oro americano por el mercantilismo.
- La debilidad española en el mar a raíz de la derrota de la armada invencible.
- El auge de la marina inglesa a partir de Isabel I.
- La piratería inglesa.

1. La política externa europea.

La reina Isabel I (de Inglaterra) simuló en un tiempo ante el embajador español en Londres no saber nada de los piratas y corsarios ingleses que realizaban sus actividades por las costas americanas, por temor a romper las relaciones diplomáticas con Felipe II. Pero conforme la política con España fue más difícil, la reina abandonó su ignorancia oficial de la piratería brindándole una gran protección.

2. Los intentos franceses de establecerse en América.

Desde principios del siglo XVI, los franceses empezaron a disputar a los portugueses el dominio de las Indias. En el Atlántico sus pescadores llegaron hasta las aguas de Terranova. Francia, aprovechando de que España solo se había apoderado en América de grandes países continentales, ocupa las islas de San Cristóbal (después ocupadas por los ingleses) y además otros lugares como la Martinica, Santa Lucía, Granada y Guadalupe.

Se establecieron en la Isla Tortuga. Desde ella se apoderaron de la parte boreal de Haití; más tarde en 1534 Jacques Cartier descubrió la desembocadura del Río San Lorenzo y empezó la labor evangelizadora, explotadora y fundadora de Francia en América.

Estas acciones favorecieron a la piratería, pues la isla Tortuga era territorio propiamente de piratas que se confundían con los comerciantes y mercaderes de aquella época.

3. Las guerras religiosas europeas.

La reforma religiosa que había empezado a surgir en estados europeos en el siglo XVI, debido a los grandes abusos de la iglesia y al surgimiento de nuevas maneras e ideas sobre la fe, tomó como centro Ginebra. En esta ciudad se instaló un reformador radical: Calvino; de esta forma el protestantismo se extendió hacia el oeste y también al sur, ganando partidarios de la nobleza y provocando una serie de guerras civiles. El pueblo, excitado por la propaganda calvinista, saqueó las iglesias y destruyó numerosas obras de arte.

4. La codicia del oro americano por el mercantilismo.

El mercantilismo de la época se caracterizó por el interés que puso en la acumulación de oro y plata. Las formas adoptadas para asegurar una balanza comercial favorable consistieron en aceptar prácticas discriminatorias contra barcos que navegaron bajo otras banderas, a fin de no pagar al exterior los costos de transporte y en la prohibición de vender, regalar o hipotecar dichos metales a extranjeros.

5. La debilidad española en el mar a raíz de la derrota de la armada invencible.

Cuando Inglaterra declaró su enemistad a España y ayudó a los rebeldes de los países bajos, dictó la ejecución de María Estuardo y al mismo tiempo sus corsarios atacaban los puertos y costas de la península y de América.

Felipe II decidió armar una enorme escuadra para aniquilar al poderío inglés. La flota inglesa aprovechó toda ocasión para hostilizar a la armada española. Teniendo más ventajas y agilidad para maniobra de sus naves, sucedió la tremenda derrota no solo a causa de ingleses y holandeses sino también a

consecuencia de los temporales del sureste. La victoria lograda por los piratas y corsarios ingleses provocó tal seguridad en ellos que iniciaron una mejor organización. Drake impuso su ley en las posesiones españolas de Puerto Rico, Cartagena de Indias, La Florida, Canarias y tomó y saqueó Cádiz.

6. El auge de la marina inglesa a partir de Isabel I.

A John Hawkings se le debía la modernización de la marina inglesa. El viejo lobo de mar había desempeñado un grandioso papel como tesorero de la flota (inglesa) y toda su experiencia adquirida por todos los mares del mundo le inspiró la idea de construir navíos más pequeños y manejables que los que se utilizaban. Aquellas construcciones debían ser de cierto modo fortalezas flotantes, hechas para navegar sobre las costas inglesas pero también por el Atlántico. Hawkings tuvo idea de armar con cañones los barcos rápidos, fue así como la flota inglesa logró estar mejor preparada para atacar al enemigo desde distancias lejanas; toda esta clase de inspiraciones ofrecían a los ingleses ventajas técnicas sobre los españoles, que únicamente tenían los antiguos principios de la náutica tradicional.

7. La Piratería Inglesa.

Hawkings y Drake fueron dos ciudadanos ingleses representantes del pirata isabelino, pues eran estimulados en la corte de Inglaterra. La reina los hacía merecedores de honores, recompensas y económicamente dependieron en los inicios de sus correrías, de nobles, mercaderes y aún de la misma reina. Si la expedición resultaba un éxito el pirata regresaba a Inglaterra para otorgar cuentas, pues se sentía comprometido con su patria y con aquellos que le habían ayudado en la empresa.

Al paso del tiempo los intereses que formaron los piratas fueron de otra índole porque por ningún motivo o razón respetaban "la ley". Buscaban la libertad en el nuevo mundo donde reinaba la crueldad, el valor y la audacia. La experiencia les brindó la oportunidad de asociarse.

El monopolio español de comercio en América y en general la gran renuncia de los españoles a aceptar extranjeros en América fue lo que hizo perseguirlos ferozmente y tal vez esto ocasionó la ambición por participar en la riqueza americana.

Los motivos de la piratería en aguas americanas fueron demasiado confusos y diversos, las causas de carácter geográfico que impulsaron la piratería se debieron a la facilidad que brindaban las zonas y sitios donde se establecieron los piratas. Eran lugares rocosos establecidos y rodeados de aguas tranquilas que fueron el escenario ideal para las maniobras necesarias para alcanzar el fin de sus fechorías. Podemos asegurar que la inseguridad de los puertos y del comercio se debieron también al aspecto político, religioso y económico.

Para Inglaterra y Francia el trato que daban a sus piratas era el adecuado, según su relación con España. Unas veces les brindaban apoyo y otras les negaban su protección. De lo que sí podemos estar seguros es que el motivo y fin de las empresas piráticas era apoderarse de los tesoros que llegaban de América en barcos españoles. El factor religioso influyó en los ataques realizados por los piratas a los puertos del Golfo y del Caribe. Porque influidos por las herejías luteranas ponían especial empeño en profanar Iglesias y Conventos por pertenecer fieles a Roma.

Hasta nuestros días se ignora quienes hayan sido los fundadores de la piratería antillana, únicamente podemos decir que las costas de La Española fueron las primeras en la conquista de las Antillas. Debido a que el número de las

Antillas es muy grande puede asegurarse que alguna de ellas quedó deshabitada al extender su dominio las peninsulares a la Nueva España o a la América del Sur.

Los españoles poblaron el sur de la Isla de La Española donde fundaron la ciudad de Santo Domingo. La parte noroeste quedó deshabitada hasta que fue refugio de aventureros europeos. Estos aprendieron de los indios Arawacos a salar y conservar la carne de los animales que cazaban. A esta preparación se daba el nombre de "Bucan", de esta palabra se derivó la de "Bucanero" para designar a quienes se dedicaban a la venta de carne salada, nombre que después se les dio también a los ladrones de mar.

Los aventureros que habitaron "La Española", o sea, la actual isla de Santo Domingo, no formaron ni siquiera un pueblo ya que su forma de vida era primitiva y subsistían del robo de animales que preparaban. Llegó hasta ellos el comercio, dado que Veracruz y Cartagena se encontraban cerrados a toda clase de extranjeros. En consecuencia los barcos ingleses y franceses que llegaban al Caribe acudían a los bucaneros para abastecerse de carne, legumbres y frutas. Los bucaneros en el intercambio de mercancías exigían armas de fuego, pólvora, telas y demás accesorios indispensables para poder vivir.

Este comercio clandestino burlaba la prohibición de las leyes españolas de tener trato con el exterior. Dicho comercio se inició en la isla de Santo Domingo al comprar los españoles los objetos que los bucaneros habían recibido de los barcos extranjeros, fue así como aumentó considerablemente el número de bucaneros; estos se formaron por marinos que escapaban de las armas reales, de cárceles, de ciudades europeas arrasadas por la peste, las guerras y la miseria.

En 1620, los bucaneros que habitaban Santo Domingo fueron expulsados por los españoles y se vieron en la necesidad de refugiarse en la Isla de la Tortuga, donde decidieron organizarse nombrando un jefe que dirigiera la defensa en caso de que los españoles intentaran persuadirlos de que abandonaran dicha isla. Cuando el peligro pasara todo volvería a la normalidad y seguirían realizando sus labores ordinarias. Además del jefe existió un "Consejo de los bucaneros", encargado de cuidar la libertad y el orden, además de inspeccionar que los futuros malhechores cumplieran con el tiempo de prueba que era de dos a tres años al servicio de un bucanero, al cual ayudaban y aprendían de él las formas y maneras de defenderse y sobrevivir. Cuando este tiempo pasaba, los aspirantes recibían del "Consejo" el título de "hermanos de la cofradía". Fue así como los habitantes de la isla de la Tortuga se convirtieron en habilísimos piratas que en muchas ocasiones atacaban naves y puertos españoles ocasionando con ello la interrupción del comercio.

La piratería tomó arraigo en América debido a que los ladrones del mar ya no dependían de Europa sino que eran piratas criollos que hacían de los mares del Nuevo Mundo el lugar de sus fechorías.

Entre estos se encontraban también piratas holandeses, franceses e ingleses, por lo cual cada uno quería un representante de su país para gobernar la isla; al disputarse los derechos se entablaron luchas muy fuertes. Finalmente el enviado de Francia logró hacer prisionero al representante inglés y queda dueño absoluto de la isla cuya misión era reconocer el dominio del rey y declarar la isla posesión francesa, pero el enviado francés renunció a honores y al favor real para convertirse en pirata; organiza a sus compañeros para aventurarse e infestar una vez más el mar Caribe de ladrones de mar.

Los españoles cansados de soportar y convivir con los piratas deciden exterminarlos, pero esta campaña no resultó nada fácil. Primeramente prenden

moral del humanismo, el cual creía que la educación debería de fundarse más sobre la sabiduría humana que sobre el estudio de la naturaleza a través de la utilización de los métodos científicos".¹³

Por tal motivo empezaron a surgir viajes en los cuales las informaciones que traían aparecía la información precisa de lo observado y todo ello se extendía en términos reales.

Lo heroico entusiasmaba, América les parecía vestida de oro y plata, en su mar existían sirenas y gigantes, se creyeron fábulas de poetas griegos y latinos: Colón iba tras de las ciudades de mármol de Marco Polo, la tierra del Gran Khan, las perlas de Ofir y templos de Salmón. Los conquistadores y colonizadores eran como Amadís de Gula.

Las luchas entre reyes comenzaron a ser frecuentes: Nápoles iba de los Reyes de España a los de Francia y viceversa; Portugal unas veces tenía su propio rey y en otras, el de Castilla, lo mismo que Flandes; Alemania y España estaban bajo el reino de Carlos V; Inglaterra bajo Enrique VIII. Mientras tanto, en las aguas del Caribe, Drake no era visto como pirata sino como luterano y las autoridades americanas no eran para el representante del rey de España, sino del Papa, enemigo de la Iglesia de Inglaterra. Vinieron así los primeros corsarios a dirimir cuestiones más políticas que otra cosa en sus aguas.

En 1519 aparecieron los primeros corsarios ingleses en el Caribe. En virtud de las enormes ganancias que obtenían los reyes de España con la conquista de México, pronto los reyes de Inglaterra y Francia pensaron en darle

¹³ *Jarmy Chapa, Martha de. La Expansión Española hacia América y el Océano Pacífico, Vol. I. Un eslabón perdido en la historia, piratería en el Caribe Siglos XVI y XVII. 2ª edición, Distribuciones Fontamaria, México, 1987.*

batalla a España en el Caribe, por eso el Caribe se convertiría pronto en el campo de lucha del poder marítimo europeo.

El Caribe retrataba los tiempos por venir, con un mar huracanado y bravo; cuando Colon llegó a Guanahani, el Caribe pasó a ser cruce de todos los caminos así como campo de batalla.

El trabajo de vigilar los mares en los siglos XVI y XVII no recibió más que una atención casual por parte de España. Cuando los piratas llegaban a atacar los propios puertos, se destinaba algún barco de guerra, generalmente viejo para suprimir a barcos piratas.

Luego de patrullar la costa y tal vez aprehender algún barco, se declaraba el mar libre de éstos y la situación volvía a ser como antes. Los piratas volvían al ataque con más ferocidad y los buques mercantes debían de defenderse como mejor podían. Así la piratería florecería en aguas europeas y en las Indias Occidentales donde llegó a ser casi una profesión respetable.

Al saberse que las naves que arribaban a Sevilla lo hacían llenas de oro y plata, los piratas franceses, ingleses y holandeses se ponían al acecho para capturarlas, ya fuese a la altura de las Azores o cerca de Sanlúcar. Las flotas que iban a las Indias también llevaban mercancías valiosas. Hubo la necesidad de preparar la defensa, expidiéndose reales ordenanzas para la protección y guarda de los barcos españoles; sin embargo, pese a dichas ordenanzas, la armada, salvo raras excepciones, siempre estuvo a la defensiva y nunca a la caza de los piratas que infestaban la carrera de Indias. Lo anterior se debió a una complicada burocracia y a la torpeza del monopolio sevillano, enfrentándose durante siglos a la codicia y destreza enorme de los piratas, quienes apoyados o no por otras naciones, atacaban por igual naves y puertos españoles.

En vista de la agresividad de los piratas, en 1526 se dispuso que toda la Carrera se hiciera con barcos armados y en flotas, disponiéndose también que para las Indias salieran dos flotas anuales.

La escuadra que protegía las Azores estuvo al mando de Juan Tello de Guzmán, haciendo una eficaz defensa de estos mares, ahuyentando a los piratas. En cambio, las aguas de las Antillas quedaron desprotegidas pues los barcos destinados a defenderlas llegaron hasta 1555.

El 16 de julio de 1561 Felipe II firmó la cédula real disponiendo que cada año fuesen a las indias dos flotas y una armada real, conservándose esta ordenanza hasta los primeros años del siglo XVIII.

La piratería en los mares americanos guardó estrecha relación con las guerras que España sostuvo contra las demás potencias europeas, tratando en el Golfo de México y en el Caribe, de conservar la supremacía continental.

La derrota de la Armada Invencible, la incapacidad española de mantener a los corsarios isabelinos lejos de sus costas y sus pérdidas de territorios en las Indias a manos de otras potencias, se debió a que España no supo atender a su armada y sus comunicaciones marítimas. Las naves españolas no estaban hechas para estrategias navales, sino eran pesadas y lentas, hechas para transportes de mercancías.

1.3.6. La Piratería en el siglo XX

En nuestros días, la piratería se ha visto reducida considerablemente, ya que a medida que los mares son mejor conocidos y más navegables, aumenta la seguridad en ellos, y la civilización llevada por el vapor hasta las más lejanas aguas ha ido expurgándolas de esta plaga abundante aún en los primeros años

del siglo XIX. Todavía en la Costa de Riff, entre Mejilla y Argelia, se realizaron depredaciones por piratas en 1895 y 1897, siendo abordados y pillados un buque español, otro francés y otro holandés, pero la enérgica reacción de España en estos últimos años puede decirse que acabó con estos casos esporádicos de piratería que una vez mas aparecen en los más recónditos mares de China y Oceanía y que sin embargo se tiene que legislar para que este ejemplo no se propague en otros mares, poniendo en peligro vidas y hasta naciones.

"La Piratería ha existido desde tiempos muy remotos. Su definición, elementos y sanciones se han ido configurando a lo largo del tiempo; no obstante fue hasta una época relativamente reciente cuando este tema fue tratado de manera sistemática desde un punto de vista legal, en el Proyecto de Convención sobre piratería de derecho de la Universidad de Harvard (1932) que fue mas tarde incorporado en la Convención de Ginebra en 1958 sobre la alta mar, de donde pasó al actual Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación".¹⁴

Cabe aclarar, que el texto a que se refiere el autor anteriormente citado en la parte final del párrafo, es la Convención de Montego Bay, firmada el 10 de diciembre de 1982.

¹⁴ Vargas, Jorge A. **Terminología sobre Derecho del Mar**, 1ª Edición, Centro de Estudios Económicos y Sociales del 3er mundo, México, 1979, p. 208.

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO INTERNO

En el primer capítulo se definieron los conceptos de piratería y corso, y se establecieron sus distinciones, así como los antecedentes históricos de la piratería.

En este capítulo se analizará la reglamentación de la piratería en el Derecho Positivo Mexicano. Será en el tercer capítulo donde se aborde lo referente a la reglamentación de la piratería por el Derecho Internacional, para posteriormente establecer sus diferencias.

El presente capítulo se inicia con la reglamentación de la piratería en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, haciendo obviamente alusión a las Constituciones de 1824 y de 1857 y de los artículos que tratan el tema en cuestión. Posteriormente se pasará al estado de la piratería en el Código Penal Federal y en los Códigos Penales de 1871, 1929 y 1931. Este estudio también incluye el análisis de la piratería como delito, sus principales características y naturaleza jurídica, así como los elementos del tipo penal de la piratería.

Se definió a la piratería en el capítulo anterior, de acuerdo al Derecho Internacional, como "el crimen de robo, o de cualquier otro acto de violencia para fines privados, en el alta mar o en el aire sobre los mares, cometido por el capitán o tripulación de un barco o aeronave fuera de la jurisdicción normal de cualquier nación".

Existen otras definiciones, entre las cuales, se encuentra la que nos da el jurista español Juan Antonio Martos Núñez:

"La piratería es un delito internacional pluriofensivo que lesiona o pone en peligro bienes jurídicos fundamentales de

la persona humana, del Estado y de la Comunidad Internacional".¹⁵

Asimismo, debemos puntualizar que existen grandes diferencias entre el delito de piratería según el Derecho Internacional y según el Derecho Interno de cada Estado. Inclusive, el delito de piratería puede ser tratado de manera diferente en cada Estado.

"Hay ciertos actos que se tachan de piráticos por un Estado determinado que 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".¹⁶

Abundando sobre esta distinción, Justo Sierra O'Really nos la explica de la siguiente manera:

"Así pues, conviene distinguir el crimen de piratería según el derecho de gentes, del que lo es según las leyes particulares de una nación. Según éstas, hay ciertos actos calificados de piratería, a los cuales las leyes extranjeras acaso no dan la misma calificación, o imponen penas diferentes. Por lo mismo, los reos de tales crímenes no son juzgados y sentenciados conforme al derecho de gentes, sino tan sólo conforme a las leyes especiales que los equiparan a piratas, leyes que sólo tiene derecho de aplicar el Estado que las ha promulgado, y eso no a los extranjeros,

¹⁵ Nueva Enciclopedia Jurídica, Ed. Francisco Seix, Barcelona, España, 1989. P. 765.

¹⁶ Sobarzo, Alejandro; Régimen Jurídico del Alta Mar, Ed. Porrúa, México, 1985. P. 296.

no sujetos a la ley del país, sino únicamente a sus propios súbditos o ciudadanos que las hayan infringido".¹⁷

Lo anteriormente citado ha sido de suma importancia en la historia del mundo, y sobre todo antes de que la mayoría de los países adoptaran de modo casi unánime los Tratados Internacionales que regulan la piratería.

Una vez mencionada la posibilidad de divergencias entre el delito de piratería de acuerdo al Derecho Internacional y de acuerdo al Derecho Interno, estamos en aptitud de realizar un análisis histórico de los diversos ordenamientos que lo han regulado a lo largo de la historia jurídica de nuestro país.

Debemos mencionar que los ordenamientos jurídicos que regulan actualmente lo relativo a la piratería, son los siguientes: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 22, Tercer Párrafo; el Código Penal Federal en sus artículos 146 y 147; así como el Código de Justicia Militar en sus artículos 209 al 213.

Primeramente se analizará lo que la Constitución vigente indica sobre la piratería y los piratas, abordando también lo que al respecto establecían las Constituciones Mexicanas de 1824 y de 1857 Posteriormente pasaremos al análisis de los artículos del Código Penal Federal relativos al mismo asunto, sin omitir la mención que hacían de este delito los Códigos Penales de 1871, 1929 y 1931.

¹⁷ *Sierra O'Really, Justo; Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*, Departamento de Pesca, México. 1970. P. 54-55.

2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ubicado en el Capítulo I del Título Primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente, promulgada el 5 de febrero de 1917, el artículo 22 establece:

"Artículo 22. Quedan prohibidas las penas de mutilación y de infamia, la marca, los azotes, los palos, el tormento de cualquier especie, la multa excesiva, la confiscación de bienes y cualesquiera otras penas inusitadas y trascendentales.

No se considerará confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona hecha por la autoridad judicial, para el pago de la responsabilidad civil resultante de la comisión de un delito, o para el pago de impuestos o multas. Tampoco se considerará confiscación el decomiso que ordene la autoridad judicial, de los bienes, en caso del enriquecimiento ilícito, en los términos del artículo 109; ni el decomiso de los bienes propiedad del sentenciado, por delitos de los previstos como de delincuencia organizada, o el de aquellos respecto de los cuales éste se conduzca como dueño, si no acredita la legítima procedencia de dichos bienes.

Queda también prohibida la pena de muerte por delitos políticos, y en cuanto a los demás, sólo podrá imponerse al traidor a la patria en guerra extranjera, al parricida, al homicida con alevosía, premeditación o ventaja, al

incendiario, al plagiarlo, al saltador de caminos, al pirata y a los reos de delitos graves del orden militar".¹⁸

Sin duda éste ha sido uno de los artículos más controvertidos de la Constitución desde su promulgación, puesto que habla de la pena de muerte para diversos delitos muy calificados, entre ellos la piratería.

En los primeros años de existencia de dicho ordenamiento, años posrevolucionarios, y dado que aún se encontraba en vigencia el Código Penal de 1871, que como veremos más adelante, autorizaba la pena de muerte, si llegó a aplicarse el contenido del aludido artículo a salteadores de caminos, plagiarios y reos de delitos graves del orden militar, hubiese podido aplicarse también a los piratas.

No obstante, con la omisión de dicha pena en los Códigos Penales de 1929 y de 1931, la retribución máxima encarnada en la pena capital y demás estrictamente corporales, no ha dejado en el ordenamiento jurídico mexicano más vestigio que la autorización constitucional, no utilizada por el legislador, de imponer la pena de muerte a delitos muy calificados.

Ahondando más al respecto, encontramos que en nuestro Código Penal vigente no se contempla la pena capital, por lo que como ya se dijo anteriormente, ésta ha quedado inutilizada. No así en el Código de Justicia Militar, donde aún se encuentra contemplada, pero que tampoco ha sido aplicada, pues requiere de un estado de guerra.

Por otra parte, producto de la herencia de la Constitución de 1857, la Constitución de 1917, en su artículo 89, concedía al Ejecutivo Federal la facultad de expedir patentes de corso. Dicha disposición constitucional fue atacada por

¹⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, 2000.

diversos juristas, entre ellos Eduardo Solís Guillén, Raúl Cervantes Ahumada y Alejandro Sobarzo, quienes pedían su abolición; no solamente en México, sino donde quiera que existiera.

“Finalmente, en México ya no se expiden patentes de corso, fue derogada la disposición constitucional que las autorizaba”.¹⁹

El documento que se llamaba Patente de corso, era expedido por un Estado beligerante a un barco corsario, armado por particulares y que tenía por finalidad apresar barcos mercantes del enemigo. En la práctica, ha perdido toda importancia con su derogación.

Lo anterior ha quedado debidamente formalizado en el aspecto legal, con la reforma constitucional de 1966. Recordemos que la legislación mexicana estuvo en conflicto muchos años con la Declaración de París. Esta situación finalmente fue superada por medio del Decreto de 11 de octubre de 1966 (Diario Oficial de 21 de octubre de 1966) en el que se reformó la Fracción XIII del artículo 73 de la Constitución y se derogaron las Fracciones IX del Artículo 89 y II del Artículo 117 del mismo ordenamiento.

La citada fracción XIII del artículo 73 señalaba como facultad del Congreso reglamentar el modo como debían expedirse las patentes de corso. La fracción IX del artículo 89 establecía como facultad del Ejecutivo conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso y la fracción II del Artículo 117 prohibía a los Estados expedir patentes de corso.²⁰

¹⁹ Solís Guillén, Eduardo; **Derecho Océánico**, Ed. Porrúa, México, 1987. P. 65.

2.1.1. Constitución de 1824

La Constitución Mexicana de 1824 fue el primer ordenamiento jurídico en forma que estuvo en vigor en la época independiente de México. Estableció un gobierno republicano, representativo y federal. Gran parte de este ordenamiento se inspiró en la Constitución española de 1812 redactada y aprobada por las Cortes de Cádiz. Sin embargo, en algunos puntos importantes, tomó lo expuesto en la Constitución Estadounidense. El proyecto jurídico comenzó a discutirse el 1 de abril de 1824 y se aprobó el 3 de octubre de ese año, con el nombre de Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos. Se mantuvo en vigor hasta 1835 sin registrar enmiendas.

Esta Constitución no hace referencia explícita a los piratas o a la piratería, pero sí alude a las patentes de corso, la seguridad interior y exterior permanente en mar y tierra y a los crímenes o delitos cometidos en alta mar, en los siguientes artículos:

“Artículo 50. Las facultades exclusivas del congreso general, son las siguientes:

...Fracción XVII. Dar reglas para conceder patentes de corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra.”²¹

Recordemos que se entiende por barco corsario, al barco armado por particulares provisto del documento que se llama Patente de Corso, expedido por alguno de los estados beligerantes, y que tiene por finalidad apresar barcos mercantes del enemigo.

²⁰ Al respecto, checar *Sobarzo, Alejandro, Op. Cit.*, p. 296 y *Cervantes Ahumada, Op. Cit.*, p. 968.

²¹ *Las Constituciones de México 1814-1991: Constitución de 1824*. H. Congreso de la Unión, México, 1991. P. 82.

Más tarde los Estados, México entre ellos, se aprovecharon de lo que ya estaba admitido por la costumbre, y a fin de que los barcos corsarios no fueran confundidos con los barcos piratas, se introdujo la costumbre de expedir patentes de corso.

Los requisitos principales para obtenerlas eran los siguientes: sus obligaciones para con la Marina de Guerra del país, fianza para responder de las indemnizaciones al Estado por los apresamientos injustos; someterse al fallo del Tribunal que conociera de la legalidad de la presa, del tanto por ciento que tomaría el Estado de los beneficios materiales que se obtuvieran en cada caso concreto.

A pesar que desde el siglo XVII comenzó a ser criticado y condenado universalmente el corso, en México no se abolió sino hasta fechas muy recientes, al ratificar y promulgar México la Convención de París, que lo prohíbe, hubo que reformar en 1966 la fracción XIII del artículo 73 de la Constitución, que autorizaba al Congreso de la Unión para reglamentar la expedición de las patentes de corso, suprimiéndose tal facultad.

"Artículo 110. Las atribuciones del Presidente son las que siguen:

... Fracción X. Disponer de la fuerza armada permanente de mar y tierra, y de la milicia activa, para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación".²²

"Artículo 137. Las atribuciones de la Corte Suprema de Justicia son las siguientes:

... Fracción V. Conocer:

²² *Ibidem.* P. 87.

... Sexto. De las causas de altamirantazgo, presas de mar o tierra, y contrabandos; de los crímenes cometidos en alta mar; de las ofensas contra la nación de los Estados Unidos Mexicanos; de los empleados de hacienda y justicia de la Federación, y de las infracciones de la Constitución y leyes generales, según se prevenga por la ley".²³

Ambas disposiciones se refieren a la prevención y al combate de los crímenes o delitos cometidos en alta mar, siendo el más importante de ellos la piratería. Un punto muy importante que hay que resaltar, es que de acuerdo con este ordenamiento jurídico, era la Suprema Corte de Justicia la que conocía de los delitos cometidos por piratas o corsarios, debiéndose ello sin duda, a la frecuencia con que se daban dichos acontecimientos. En nuestra actual Constitución, no encontramos similitud con lo anterior, pues se ha reducido el campo de acción de la Suprema Corte, y quienes conocerían de ellos, son los Jueces de Distrito.

Una vez que hemos mencionado de manera general los artículos constitucionales que se referían a la piratería y al corso, mencionaremos algunas leyes y Tratados Internacionales que se decretaron hasta el año de 1857.

Siguiendo un orden cronológico, nos encontramos con un Tratado Internacional que firmaron México y la Gran Bretaña el 24 de febrero de 1841 y que se publicó como ley nacional el 13 de junio de 1843. Dicho instrumento se intituló "Tratado para Cooperar a la Extinción Total del Tráfico Bárbaro de Esclavos". En virtud de este Tratado, la nación mexicana juzgaba y castigaba como piratas a los que hicieran el repetido tráfico de esclavos negros.

²³ *Ibidem*. P. 91.

El 8 de agosto de 1851 en nuestro país se promulgó una ley que decretaba 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 hallaren en puertos o aguas territoriales de la República. Al respecto, Alejandro Sobarzo nos dice:

“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 navegación. En dicha ley, pues, había discordancia entre ambas naciones 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”.²⁴

El 16 de abril de 1856, se firmó en París un acta durante el Congreso Internacional celebrado en dicha ciudad en ese año. En esa acta se propuso la abolición del corso, que fue aceptada por los congresistas a excepción de México, España y Estados Unidos quienes se reservaron su libertad de acción, los dos primeros por considerar que dada la debilidad relativa de sus armadas, la abolición del corso les parecía poco ventajosa.

2.1.2. Constitución de 1857

Esta Carta política destacó los derechos del hombre como la base de las instituciones, la libertad y la igualdad de todos ante la ley. Consagró las libertades de enseñanza, trabajo, pensamiento, petición, asociación, comercio e imprenta. Implantó el federalismo y el establecimiento de una república representativa.

²⁴ Sobarzo; *Op. Cit.* P. 297.

Esta constitución no difirió mucho de la promulgada en 1824 en cuanto a la organización del Estado y su pronunciamiento fundamental fue a favor de las garantías individuales. Se promulgó el 11 de marzo de 1857.

El artículo 23 de la Constitución del 57, ya era parecido al actual 22 constitucional, pues originalmente decía:

"Artículo 23. Para la abolición de la pena de muerte, queda a cargo del poder administrativo el establecer, a la mayor brevedad, el régimen penitenciario. Entretanto, queda abolida para los delitos políticos, y no podrá extenderse a otros casos más que al traidor a la patria en guerra extranjera, al salteador de caminos, al incendiario, al parricida, al homicida con alevosía, premeditación o ventaja, a los delitos graves del orden militar y a los de piratería que definiere la ley".²⁵

Posteriormente, por Decreto del Congreso de la Unión, de fecha 26 de abril de 1901, la redacción de dicho artículo quedó de la siguiente manera:

"Artículo 23. Queda abolida la pena de muerte para los delitos políticos. En cuanto a los demás, sólo podrá imponerse al traidor a la patria en guerra extranjera, al parricida, al homicida con alevosía, premeditación o ventaja, al incendiario, al plagiario, al salteador de caminos, al pirata y a los reos de delitos graves del orden militar".²⁶

²⁵ **Las Constituciones de México 1814-1991; Constitución de 1857,** H. Congreso de la Unión, México. 1991. P. 168.

²⁶ **Ibidem,** p. 152.

Siendo Presidente de la República Venustiano Carranza, se promulgó el 5 de febrero de 1917, y entró en vigor el 1 de mayo del mismo año.

Es la única constitución que ha tenido México en el siglo XX, lo cual no quiere decir que haya permanecido inalterable en su texto y contenido originales, puesto que ha sido una de las Constituciones que más se han reformado en la historia del Constitucionalismo moderno.

Como se vio anteriormente, la Constitución Mexicana vigente hace referencia a la piratería en su artículo 22.

2.2. Código Penal Federal²⁸

Como se ha señalado previamente la piratería es, en el campo del Derecho Penal, una infracción antiquísima y de muy difícil y controvertida definición.

El delito de piratería aparece regulado en sus diversas formas en los artículos 146 y 147 del Código Penal Federal, ubicado dentro del título de Delitos contra el Derecho Internacional, denominación adoptada desde el Código de 1929, para sustituir la considerada decadente de Delitos contra el Derecho de gentes, empleada por el Código Penal de 1871.

Respecto a la clasificación en orden al bien jurídico tutelado, nos encontramos que:

"En Latinoamérica la piratería se configura en base a tres sistemas de incriminación:

²⁸ Anteriormente se contemplaba el aspecto federal en el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, habiéndose creado el Código Penal Federal tomándose como base el primeramente mencionado, modificándose la denominación y ciertos preceptos, mediante decreto de fecha 29 de abril de 1999, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 1999, separándose el aspecto federal del común.

- a) Como un delito contra la seguridad exterior del Estado.
- b) Como un delito contra la seguridad pública.
- c) Como un delito internacional.

La piratería se sanciona como un delito internacional en Bolivia, Paraguay, Uruguay, Venezuela y obviamente, México”.²⁹

A continuación se analizarán los artículos antes citados para determinar la naturaleza jurídica, el bien jurídico tutelado y el tipo básico del delito de piratería.

Los artículos en cuestión, 146 y 147, ubicados en el Capítulo I, referente a la piratería, en el título segundo “Delitos contra el Derecho Internacional” del Libro Segundo del Código Penal Federal, establecen lo siguiente:

“Artículo 146. Serán considerados piratas:

- I. Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen 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

²⁹ Nueva Enciclopedia Jurídica, Ed. Francisco Seix, Barcelona, España, 1989. P. 760.

depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves”.³⁰

“Artículo 147. Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata”.³¹

Si bien el texto vigente del artículo 146 no define la piratería, sus tres fracciones describen las conductas típicas que tradicionalmente se han considerado acciones de piratería, a través de las cuales se pretende, como se verá más adelante y mediante la amenaza de penas graves, proteger la seguridad de los medios de transporte marítimo y aéreo y la integridad de las personas y bienes que en ellos viajan o transportan.

La mencionada fracción I, concreta la acción en el hecho de apresar alguna embarcación a mano armada, de modo que su sola captura y retención serían suficientes para completar el tipo.

“Apresar significa tomar por la fuerza, y en el caso, el verbo tipo se refiere a capturar una embarcación de otra nación o sin nacionalidad, venciendo la resistencia de quienes puedan oponerse a ello, y pudiera parecer que el texto legal, al señalar que el hecho se realice a mano armada, es reiterativo y redundante, pues aún en el caso de no emplear la fuerza o violencia física, es evidente que el uso de la fuerza armada constituye la violencia moral capaz de

³⁰ Código Penal Federal, Ediciones Fiscales ISEF, S. A., México, 2000, P. 35-36.

³¹ *Ibidem* P. 36

intimidar a las personas para que no se opongan al apresamiento de la embarcación".³²

La misma fracción destaca como acciones delictivas la de cometer actos de depredación en la embarcación. Según el léxico, por depredaciones deben entenderse los actos de pillaje, robo con violencia y devastación.

Estas conductas típicas se consuman mediante el pillaje, la violencia en el robo o el saqueo de la embarcación, que implica el uso de la fuerza sobre las cosas o el ejercicio de la violencia física en las personas.

García Moreno y Bunster, en el Diccionario Jurídico Mexicano apuntan la siguiente consideración:

"No cabe duda de que en tales depredaciones quedan abrazados los destrozos y devastaciones de la nave misma, como los robos de cosas que en ella contienen. En cuanto a la violencia sobre las personas, no parece dudoso que es la que se ejerce sobre la vida, la integridad corporal, la libertad, la seguridad y la honestidad de las personas".³³

Asimismo, consideran que otros actos de asalto, depredación, pillaje, destrozo, incendio, homicidio, lesiones, secuestro o atropello sexual practicados no ya en embarcaciones, sino en puertos y costas, deben quedar excluidos de dicha figura.

Sin embargo y en cierta contraposición, el maestro Pavón Vasconcelos considera que, el tipo penal no hace referencia a su necesaria comisión en el mar.

³² Pavón Vasconcelos, Francisco; **Diccionario de Derecho Penal**, Ed. Porrúa, México. 1991. P. 788.

³³ **Diccionario Jurídico Mexicano**, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Ed. Porrúa, México, 1997. P. 2409.

“La referencia a los integrantes de la tripulación de una nave mercante, pudiera hacer pensar que el delito debe cometerse en el mar, lo que ordinariamente así ocurre, más ello no excluye su comisión en ríos navegables, ya que el tipo penal no hace referencia a su necesaria comisión en el mar”.³⁴

Son sujetos activos del delito, la pluralidad de sujetos que pertenezcan a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación o sin nacionalidad y lleven a cabo el apresamiento de alguna embarcación o actos de depredación y violencia en ella. La nave a que pertenezca dicha tripulación debe ser mercante, es decir, dedicada a la transportación de mercancías, correspondencia, pasajeros o servicios mixtos, de manera permanente o transitoria.

La fracción II del mismo artículo, recoge otra forma de piratería integrada por dos acciones: la primera consiste en el apoderamiento de una embarcación, por quienes van a bordo de ella, para posteriormente entregarla voluntariamente a un pirata.

“La acción típica aludida implica el uso de la fuerza o la intimidación, esto es, la violencia física o moral, pues sólo así puede explicarse, razonablemente, la toma material de la nave y su gobierno por quienes viajan a bordo de ella”.³⁵

La segunda acción típica es, precisamente, la entrega voluntaria de la embarcación a un pirata.

³⁴ Pavón Vasconcelos: **Op. Cit.** P. 788.

³⁵ Pavón Vasconcelos: **Op. Cit.** P. 789.

La última hipótesis, que se encuentra prevista en la Tercera Fracción, se refiere al corso y requiere de los siguientes presupuestos: en primer lugar, el estado de guerra entre dos o más naciones.

En segundo término, los sujetos activos de ella son los corsarios, que como vimos previamente, son personas que hacen el corso, pero para este caso específico, es necesario que hagan el corso sin marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos.

“El núcleo de la acción es la práctica de actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados”.³⁶

A este respecto, conviene recordar que fue derogada la disposición constitucional que autorizaba el corso en la República Mexicana. Además de que ha caído en desuso y ha sido abolida por el Tratado de París y por la mayoría de las legislaciones del mundo.

Cabe acotar que la última frase de la Fracción III, en el sentido de que dichas disposiciones deben aplicarse en lo que se refiere a las aeronaves, es menester aclarar que es muy poco lo conducente en esta materia, pues las condiciones técnicas del vuelo tornan la interferencia durante el mismo, de escasísima utilidad.

En cuanto atañe a la pena impuesta a los pertenecientes de una tripulación pirata, el artículo 147, señala la misma de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave. Recordemos que el señalamiento constitucional en el sentido de aplicar la pena capital a diversos sujetos, entre ellos a los piratas ha

³⁶ **Diccionario Jurídico Mexicano.** P. 2409.

caído en desuso, además de que el Código Penal, al referirse las penas y medidas de seguridad en su artículo 24, no la menciona.

Enseguida, haremos la clasificación del delito de piratería, siguiendo a Pavón Vasconcelos.

La piratería marítima constituye un delito de acción por requerir de actividades positivas voluntarias, expresadas en los verbos apresar, depredar, violentar, entregar una nave o embarcación a un pirata, realizar actos de depredación en ella.

Se trata igualmente de un delito material porque las acciones descritas producen efectos de esa índole, en relación causal con aquellas; y todas ellas implican la comisión de acciones con determinados resultados materiales.

“El delito de piratería comprende los siguientes elementos materiales:

1° El empleo de la violencia o la intimidación en las personas.

2° El uso de la fuerza en las cosas.

3° El auxilio necesario susceptible de facilitar a otros la realización de tales conductas.

4° La utilización de medios dolosos capaces de provocar la pérdida del control de un buque”.³⁷

³⁷ Nueva Enciclopedia Jurídica. P. 767.

Por otro lado, respecto a la relación de causalidad entre la acción del sujeto y el resultado, entendemos a este último como toda modificación del mundo exterior perceptible por los sentidos, a consecuencia de la acción realizada por el sujeto.

En concreto, la violencia, la intimidación en las personas, la fuerza en las cosas, o, en último extremo, la destrucción física de las personas y de las cosas, constituyen una mutación violenta del estado de cosas anterior a la acción del sujeto y, por consiguiente, un efecto necesario de su comportamiento.

Si bien es cierto que tales resultados son punibles en concurso con el delito de piratería (homicidio, lesiones, robo, etc.), no quitan el carácter de material a dicha infracción penal.

Del mismo modo, es un delito de daño y no de simple peligro, ya que de hecho se causan, con las conductas descritas en la ley, daños en las personas o a las cosas, vulnerando asimismo, la seguridad de los transportes y comunicaciones en las naves, buques o barcos atacados; lo que constituye el bien jurídico lesionado en forma inmediata y mediatamente es la seguridad de la nación.

Es delito de comisión instantánea, en cualquiera de sus modalidades, ya que se perfecciona o consume cuando se integran todos sus elementos constitutivos.

En atención a los sujetos, es considerado como un delito plurisubjetivo, colectivo o de concurso necesario, por su estructura típica, ya que las conductas descritas en las diferentes hipótesis del artículo 146, necesitan de la concurrencia plural de sujetos en su realización.

Por último, se advierte que la piratería es un delito doloso, que requiere de sus autores, pleno conocimiento del hecho y su significación antijurídica, así como voluntad en su realización.

Como puede concluirse de la siguiente cita, los medios dolosos deben reputarse como antijurídicos y, por consiguiente, carentes de toda causa de justificación que los ampare.

“Por otra parte, la utilización de medios dolosos, capaces de ocasionar el naufragio, varada o encallamiento de un buque, ha de llevarse a cabo con el propósito de atentar contra las personas o las cosas que se hallaren a bordo”.³⁸

Por consiguiente, el delito de piratería exige un dolo específico, a saber, la voluntad consciente finalmente dirigida a atentar contra la vida, la integridad corporal y la libertad de las personas o apoderarse de los bienes y las cosas que se hallaren a bordo.

No puede concebirse realizar las conductas contenidas en las hipótesis contenidas en el artículo 146 en forma culposa.

“Como causa impositiva de la culpabilidad, pensamos en la llamada *vis compulsiva*, que caería dentro de lo prescrito en el artículo 15, Fracción IX del Código Penal, tratándose de alguna de las modalidades recogidas en el artículo 146, siendo cada caso particular el que perfila la culpabilidad o inculpabilidad del imputado”.³⁹

³⁸ *Ibidem*. P. 772.

³⁹ *Pavón Lasconcelos*, *Op. Cit.* P. 789-790.

El párrafo anterior explica que, atendiendo a determinadas circunstancias, no es posible exigir al agente de la conducta ilícita, una actuación diferente de la que realizó.

Al respecto, Martos Núñez considera que el Código Penal vigente en España regula dos especiales básicas de culpa en dicho delito: la imprudencia temeraria y la imprudencia simple o negligencia.

2.2.1. Código de 1871

Un momento histórico en la codificación penal federal es el Código Federal de 1871, también conocido como "Código Martínez de Castro" o "Código Juárez". Se trata del primer Código Penal Federal en la historia de México.

Integrado por 4 libros y 1150 artículos, encabezaban la parte especial de los delitos contra la propiedad, y con él aparece de nuevo la pena de muerte, que había sido abolida por el Código Penal del Estado de Veracruz de 1868. Dicha reaparición de la pena capital es fundamentada por el autor en la afirmación de que la Constitución exigía para su abolición, un verdadero sistema penitenciario y que éste, en ese momento no existía.

El delito de piratería se encontraba ubicado en el Título Decimoquinto intitulado Delitos contra el Derecho de Gentes del Libro Tercero. Otros títulos del mismo libro eran Decimotercero, Delitos contra la seguridad exterior de la nación (traición, rebelión y sedición en estado de guerra, delitos políticos, que en este Código sí eran castigados) y el Decimocuarto, que se refería a los Delitos contra la seguridad interior (rebelión y sedición).

A continuación se transcribirán los artículos del Código Penal para el Distrito Federal y Territorio de la Baja California sobre Delitos del Fuero Común, y

para toda la República sobre Delitos contra la Federación, que regulaban lo relativo a la piratería:

“Título Decimoquinto: Delitos vs el derecho de gentes”

Capítulo I. Piratería.

Artículo 1127. Serán considerados piratas:

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

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

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 patentes de dos o más de los beligerantes.

Artículo 1128. Se impondrá la pena capital por la piratería:

I. A los capitanes y patronos en todo caso.

II. A los demás piratas, sólo cuando su delito vaya acompañado de homicidio o de alguna lesión de las enumeradas en la Fracción quinta del artículo 527, o de

violación o violencia graves a las personas, o cuando hayan dejado abandonadas a una o más sin medio de salvarse. Fuera de estos casos, la pena será de doce años de prisión.

Artículo 1129. Además de las penas del artículo anterior, se decomisarán las naves de los piratas siempre que sean apresadas.

Artículo 1130. Los que residiendo en la república, trafiquen con piratas conocidos como tales, serán castigados como encubridores.⁴⁰

Respecto al primer artículo en cuestión, nos encontramos con que es similar al Artículo 146 de nuestro Código Penal Federal vigente, salvo la diferenciación de que el actual hace referencia a las aeronaves, mientras que el ordenamiento del siglo pasado no lo hace por obvias razones.

Sin embargo, el aspecto más relevante del Código de 1871, es que en él aparece la pena de muerte como sanción a la piratería, al igual que en el ordenamiento constitucional de la época, la Constitución de 1857. La primera fracción del Artículo 1128 establece la pena de muerte a los capitanes y patronos de tripulaciones piratas, en tanto que la segunda la establece para los demás piratas cuando cometan algún otro hecho delictuoso, como homicidio, lesión grave, violación o violencias graves a las personas. Cuando no se daban dichos hechos delictuosos, la pena que se imponía era la de prisión por doce años.

Dicha instauración debe entenderse acorde a la época, de circunstancias muy difíciles y de gran inestabilidad política y social, donde la piratería era muy

⁴⁰ **Legislación Mexicana, Código Penal de 1871**, Imprenta del Comercio de Dublán y Chávez, México. 1879, pp. 711-712.

común y se necesitaba de una legislación severa para impedir que siguiera creciendo y multiplicándose este tipo de delitos.

Finalmente, los dos últimos artículos, abordan lo relativo al decomiso de las naves de los piratas y el tráfico con piratas, castigado como encubrimiento.

1.2.2. Código de 1929

No fue sino hasta el 30 de septiembre de 1929 que fue expedido un nuevo Código Penal. Éste fue debido principalmente a José Almaraz. Sancionado sin exposición de motivos, estuvo vigente desde el 15 de diciembre de 1929 hasta el 17 de septiembre de 1931, en que entró en vigor el Código actual.

Uno de sus méritos fue que con él se volvió a suprimir la pena de muerte y situó en su centro al delincuente, fuertemente influenciado por el positivismo. Empero, fue un texto muy criticado, pues por su extensión y su preciosismo teórico no era fácilmente manejable en su tiempo.

Enseguida se reproduce el contenido de los artículos 409, 410 y 411 del Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales de 1929, concernientes al tema que nos ocupa.

“Título Tercero. De los delitos contra el Derecho Internacional.

Capítulo I. De la piratería.

Artículo 409. Serán considerados piratas:

- I. Los que perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana o de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a su bordo;
- II. Los que yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata;
- 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 ellos, o con patentes de dos o más de los beligerantes.

Artículo 410. Se impondrán 20 años de relegación por la piratería:

- I. A los capitanes y patrones, en todo caso;
- II. A los demás piratas, sólo cuando su delito vaya acompañado de homicidio, de lesiones o de violencias graves a las personas, o cuando hayan dejado abandonadas a una o más en paraje desierto, o sin medio factible de salvación. Fuera de estos casos, la pena será de doce años de relegación.

Artículo 411. Además de las penas del artículo anterior, se decomisarán las naves de los piratas, siempre que sean apresadas.

Artículo 412. Los que residiendo en la República, trafiquen con piratas conocidos como tales, serán castigados como encubridores".⁴¹

El artículo 409 de este Código es similar al 1127 del Código de 1871 y 146 del Código Penal de 1931. Las hipótesis contenidas en las tres fracciones del mencionado artículo no han cambiado en todos los Códigos Penales federales en México.

Desaparece la pena de muerte del ordenamiento penal sustantivo. La pena capital, en el caso específico de la piratería es sustituida por una pena de 20 años de prisión.

Otro cambio importante es que la piratería deja de ser considerada como un delito contra el derecho de gentes, para catalogarlo como un delito contra el Derecho Internacional, que también abarca la Violación de Inmunidad y Neutralidad, la Trata o Tráfico de Esclavos y la Violación a los Derechos de Humanidades en Prisioneros, Rehenes, Heridos u Hospitales, tratados en los capítulos II, III y IV respectivamente.

Sin embargo, cabe aclarar que dicho cambio es únicamente formal, puesto que en realidad el Derecho de Gentes y el Derecho Internacional es considerado unánimemente por la Doctrina como el mismo.

2.2.3. Código de 1931

El Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, fue publicado en el Diario Oficial

⁴¹ **Diario Oficial de la Federación, Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.** Microficha 143. 5 de octubre de 1929. P. 4, 3ª. Sección.

de la Federación el día 14 de agosto de 1931 e inició su vigencia el día 17 de diciembre del mismo año, siendo Presidente de la República Pascual Ortiz Rubio.

La comisión redactora estuvo integrada por José López Lira, José Ángel Ceniceros, Alfonso Teja Zabre y Ernesto Garza.

En lo que lleva de vida, éste Código ha sufrido profundas y variadas modificaciones, siendo la más reciente la publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de septiembre de 1999. Mediante dicha reforma, se establece que el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, en el ámbito de aplicación del Fuero Común, se denominará Código Penal para el Distrito Federal; y se separa el aspecto federal del común, derogándose todas las disposiciones contenidas en los Títulos Primero, Segundo y Tercero del Libro Segundo de dicho ordenamiento, entre ellas el Título de Delitos contra el Derecho Internacional, en el que se incluía el delito de piratería.

2.2.4. Código Penal Federal

En los subtemas anteriores ya se han analizado los artículos de este ordenamiento, referentes al tema que nos ocupa, por lo que sólo mencionaremos, en este inciso, algunas generalidades del mismo.

Anteriormente se contemplaba el aspecto federal dentro del Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal. Sin embargo, mediante decreto de fecha 29 de abril de 1999, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 1999, se crea el Código Penal Federal tomándose como base el primeramente mencionado, modificándose la denominación y ciertos preceptos, separándose el aspecto federal del común.

Dicho ordenamiento se encuentra dividido en dos libros. La piratería se encuentra tipificada en los artículos 146 y 147, en el Capítulo I del Título segundo, relativo a los delitos contra el Derecho Internacional. El capítulo II de dicho título trata la Violación de inmunidad y de neutralidad.

El texto de los artículos 146 y 147, relativos a la piratería, es el mismo que aparecía en los mismos artículos incluidos en el Código Penal, ahora derogados.

2.3. Código de Justicia Militar

Merece especial atención la piratería militar, a la que se refieren los artículos 210 al 213 del Código de Justicia Militar.

Artículo 210. Se castigará con la pena de muerte 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; 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.

Artículo 211. Se excluye de la consideración de actos de piratería al uso del derecho de presas marítimas que puedan hacer, en Alta Mar o en aguas territoriales de México, los buques nacionales de guerra o con patente de corso, capturando al enemigo sus barcos mercantes, tomando prisionera a la tripulación y confiscando el barco y la mercancía de a bordo para ser adjudicados según la sentencia que dicten los tribunales de presas.

Artículo 212. Se impondrá la pena de cinco años de prisión, al comandante de un barco armado en corso al servicio de México, que hiciere presas marítimas después de haber fenecido el plazo de la patente o que violare cualquiera otra de las condiciones de ella.

Artículo 213. Se impondrá la pena de diez años de prisión a los miembros de la tripulación de un buque de guerra mexicano, o armado en corso bajo la bandera nacional, que utilicen su embarcación y elementos para cometer violencias y robos en las costas o en otras embarcaciones. Si al apresar una embarcación cometieren innecesariamente homicidios, lesiones graves o violencias, o dejaren a las personas sin medios de salvarse, se les aplicará la pena de muerte⁴².

Nos llama la atención la distinción que hace el Código entre el comandante de una nave de guerra y su tripulación. Al comandante se aplica la pena de muerte por la comisión de cualquier acto de piratería, y a los miembros de la tripulación se aplicará tal pena sólo cuando cometieren homicidios innecesarios, lesiones graves o violencia y abandono a las personas.

La existencia de la pena capital en el Código de Justicia Militar, debe entenderse en el contexto de la naturaleza del Ejército y la disciplina y organización que requiere para cumplir sus funciones.

Cabe hacer el comentario de que los artículos 211 y 212, que se refieren exclusivamente al corso, han quedado inoperantes, puesto que en la actualidad

⁴² *Cervantes Ahumada. Raúl. Derecho Marítimo.* Ed. Herrero, México, 1984. P. 968-969.

no se encuentra contemplado el curso en la legislación mexicana, ya que la disposición constitucional respectiva fue derogada en el año de 1966.

Como el Código de Justicia Militar no define el acto de piratería, debe entenderse que serán tales actos los tipificados en el Código Penal Federal y en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, más los enumerados en el mismo Código Militar.

Simplemente a manera de comparación, añadiremos que la Ley Italiana contempla un Título referente a los Delitos Marítimos, entre los cuales menciona los siguientes:

- Delitos contra la autoridad a bordo o contra la autoridad consular. Delitos contra la seguridad de la navegación.
- Delitos contra la fe pública (como por ejemplo, la falsedad en la formulación del rol de la tripulación, que realice el comandante del navío para procurarse beneficio ilícito).
- Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento (entre los cuales ubica al delito de piratería).
- Delitos contra la persona.
- Las contravenciones.

Posteriormente, se analizará detalladamente, la posibilidad y la factibilidad de reformar el Código Penal Federal, abriendo un nuevo capítulo que se refiera a Delitos Marítimos, y donde se tipifique el delito que nos ocupa, la piratería, de manera acorde con el Derecho Internacional.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO INTERNACIONAL

En este capítulo del presente trabajo de investigación se analizará la reglamentación del delito de piratería desde el punto de vista del Derecho Internacional.

Se estudiarán tres Tratados fundamentales, básicos para la comprensión de la reglamentación internacional de dicho delito: la Declaración de París de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar y, finalmente, los Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que data del año de 1982.

Por tanto, es menester abocarnos al estudio de la piratería en el Derecho Internacional. La metodología que seguiremos será analizar cronológicamente los diversos ordenamientos que desde el siglo anterior han regulado este delito, para posteriormente entrar a un estudio más profundo y analítico del delito internacional de la piratería en base al ordenamiento legal vigente que lo regula: la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Hecho lo anterior, estaremos ya en aptitud de poder establecer las principales distinciones de la reglamentación del delito de la piratería entre el Derecho Internacional y el Derecho Positivo Mexicano.

Recapitulando lo establecido en el capítulo anterior, en el que se analizó al delito de la Piratería desde el punto de vista del Derecho Interno, y dado que establecimos la posibilidad de diferencias entre éste y el delito de la piratería desde el punto de vista del Derecho Internacional, encontramos que:

“Los conceptos de piratería según el Derecho Internacional y según el Derecho Interno de cada Estado tienen significados diversos.”⁴³

Lo anterior significa que la naturaleza jurídica del delito de piratería es una variable dependiente de los diversos sistemas de incriminación imperantes en la Comunidad Internacional.

Para comprender más el contenido del presente capítulo, es necesaria una breve introducción acerca de lo que es el Derecho Internacional Público.

Iniciaremos dando una sucinta explicación relativa al Derecho Internacional Público, al que, de acuerdo a la definición tradicional, se conceptualizaba de la siguiente manera:

“La definición tradicional. El Derecho Internacional solía definirse como aquel derecho que regulaba las relaciones interestatales.”⁴⁴

De acuerdo a dicha definición sólo los Estados soberanos eran sujetos de Derecho Internacional y sólo ellos eran titulares de los derechos y obligaciones establecidos por el orden jurídico internacional.

La anterior deficiencia queda subsanada en las siguientes definiciones del maestro Seara Vázquez, Ricardo Méndez Silva y Thomas Buergenthal:

⁴³ *Criminalia* Año XXXII. 1996, Ed. Botas, México. *Estudio sobre el Delito de la Piratería*, Góngora Pimentel Genaro, p. 153.

⁴⁴ *Buergenthal Thomas (et-al)*, *Manual de Derecho Internacional Público*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1994, p. 11.

"El Derecho Internacional Público es el conjunto normativo destinado a reglamentar las relaciones entre sujetos internacionales."⁴⁵

"El Derecho Internacional Público es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre Estados y organizaciones internacionales."⁴⁶

"Es el derecho que se ocupa de la conducta de los Estados y de los organismos internacionales y de sus relaciones entre sí, así como de algunas de sus relaciones con las personas naturales o jurídicas".⁴⁷

En la definición de Seara Vázquez no se habla de Estados como sujetos de la relación, sino de sujetos internacionales, donde bien pueden quedar englobadas las organizaciones internacionales a las que hace alusión Méndez Silva y las personas naturales o jurídicas a las que se refiere Buergenthal.

Finalmente, la definición que nos parece más apropiada y más fácil de asimilar es la que proporciona la Enciclopedia Encarta:

"El conjunto de normas que rige las relaciones del estado y otros sujetos internacionales entre sí, y establece y determina los derechos y deberes recíprocos que les corresponden."⁴⁸

⁴⁵ Seara Vázquez, **Derecho Internacional Público**. Ed. Porrúa. México, 1976, p. 23.

⁴⁶ **Diccionario Jurídico Mexicano**, Op. Cit., p. 1000.

⁴⁷ *Buergental Thomas (et-al)*, Op. Cit., p. 12.

⁴⁸ **Derecho Internacional Público**. *Enciclopedia Encarta 99 en Español*. Microsoft Corporation. EEUU, 1999.

Es por ello que el Derecho Internacional Público designa el ordenamiento jurídico de la comunidad internacional, en otra época llamado *ius gentium* o “Derecho de gentes”, expresión con la que se aludía a la idea de un orden jurídico no escrito para regular las relaciones entre los pueblos, noción estrechamente vinculada a la de derecho natural.

Los sujetos por excelencia del Derecho Internacional Público son los Estados y las Organizaciones Internacionales, si bien pueden tener subjetividad jurídica internacional, en mayor o menor medida, otras entidades no estatales, como los movimientos de liberación nacional o las organizaciones no gubernamentales (ONGs) y en menor medida, las personas naturales o jurídicas.

Cabe mencionar que las fuentes del Derecho Internacional Público son la costumbre y los tratados internacionales, que pueden ser bilaterales o multilaterales, procediendo asimismo la distinción entre tratados normativos y tratados contratos.

Respecto a las funciones que desempeña el Derecho Internacional Público, éstas son las siguientes:

“Las funciones del Derecho Internacional Público son: regular las relaciones diplomáticas y consulares, entendidas como instrumentos de coexistencia y cooperación entre los estados; regular las competencias de los estados vinculadas al territorio, sobre espacios de interés internacional – espacios aéreos, cursos de agua internacionales- o respecto de la población; regular las competencias de los estados en los espacios marítimos, materia que da origen al llamado Derecho Marítimo o del Mar; la solución pacífica de controversias –arreglos de carácter no jurisdiccional,

arbitrajes, procedimientos jurisdiccionales-, el control de la violencia, así como la regulación del uso de la fuerza.”⁴⁹

De lo antes dicho, se desprende que una de las principales funciones del Derecho Internacional Público es regular lo relativo a las competencias de los diversos estados en los espacios marítimos, por lo que se vincula de manera importante con el Derecho Marítimo.

Buergethal sostiene que pueden existir opiniones divergentes en cuanto a la naturaleza, alcances o aplicabilidad de una norma determinada de derecho internacional en un caso concreto, los Estados rara vez admiten haber violado el Derecho Internacional y casi nunca sostienen que tienen derecho a infringirlo.

Manuel Ramírez Becerra, por su parte, considera que una de las funciones del Derecho Internacional Público es la conservación de la paz y la seguridad internacionales, como se desprende de la siguiente cita:

“De acuerdo a lo antes dicho, el Derecho Internacional no es un derecho primitivo o que se encuentre en una etapa de evolución inferior; es un sistema jurídico específico creado y aplicado por sus mismos sujetos, que regula su conducta con la finalidad de conservar la paz y seguridad internacionales”.⁵⁰

Como hemos mencionado anteriormente, existen dos clases de piratería, la piratería aérea y la piratería marítima. Obviamente tienen características similares, pero también diferencias esenciales como las que se verán a continuación.

⁴⁹ **Derecho Internacional Público**, *Enciclopedia Encarta 99 en Español*, Microsoft Corporation, EEUU. 1999.

⁵⁰ *Becerra Ramírez Manuel, Derecho Internacional Público*, Ed. McGraw-Hill, México, 1997, p. 4.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la Convención de Alta Mar de Ginebra (1958) y la Declaración de París de 1856 han regulado la piratería marítima principalmente. Los ordenamientos que regulan específicamente la piratería aérea son: La Convención de Tokio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en 1963, el Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 1970 y el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad civil de 1971.

El jurista Mapelli define del siguiente modo a la piratería aérea:

“Es un delito internacional, atentatorio a la libre comunicación de los pueblos y a la seguridad de la navegación aérea, que se comete mediante la violencia o intimidación que se realizan sobre personas o cosas, a fin de someter al control del agente una aeronave comercial en vuelo que ha perdido la protección efectiva de las autoridades situadas en tierra, desviándola antirreglamentariamente de su ruta, establecida según los planes de vuelo, desposeyendo al comandante del legítimo ejercicio de sus funciones y realizado ello con propósitos ajenos a los del servicio de transporte a que está afecta la aeronave, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros o miembros de la tripulación, y pudiendo tener lugar la violencia o intimidación por persona o personas ocupantes de la propia aeronave, o por quien o quienes se encuentren fuera de la misma, cualquiera que sea el procedimiento utilizado”.⁵¹

⁵¹ Nueva Enciclopedia Jurídica, Op. Cit., p. 763.

Recordemos que definimos a la piratería marítima como el delito *pluriofensivo que lesiona o pone en peligro bienes jurídicos fundamentales de la persona humana, del Estado y de la Comunidad Internacional, mediante el uso de la violencia, la intimidación en las personas o de la fuerza sobre las cosas para apoderarse de un buque, capturar a las personas, tomar las cosas que se hallen a bordo o atentar contra ellas.*

De la confrontación de ambas definiciones podemos observar que la naturaleza tanto de la piratería aérea como de la marítima buscan tutelar el bien jurídico de la navegación, pero en la primera de la navegación aérea y en la segunda de la navegación marítima.

De acuerdo con lo anterior y tomando en cuenta la naturaleza del presente trabajo de investigación, nos abocaremos exclusivamente al estudio de la piratería marítima por ser la que regulan tanto las leyes internacionales como nuestro Derecho Positivo Mexicano y donde encontramos la urgencia de reformar éste último, acorde a las necesidades requeridas.

Una vez hecha la aclaración anterior, añadiremos que respecto al tema que estamos tratando (piratería marítima), existen ordenamientos internacionales que regulan todo lo referente a la piratería. Dichos ordenamientos revisten la forma de **Tratados Internacionales**.

Los **Tratados Internacionales** que han regulado la piratería y el curso a lo largo de estos dos últimos siglos, en los que ha aparecido claramente el Derecho Internacional, son la Declaración de París de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

3.1. Declaración de París de 1856

Como antecedentes previos a esta Declaración encontramos diversos tratados suscritos entre algunas naciones, entre las que destaca Inglaterra, dado su desarrollo económico y marítimo.

En 1841, fue firmado un tratado de nuestro país con Inglaterra, que se intituló Tratado para Cooperar a la Extinción Total del Tráfico Bárbaro de esclavos, que aunque no trató de manera específica lo relativo a la piratería, sí reguló aspectos importantes sobre el derecho del mar y sobre los delitos marítimos y el modo de actuar frente a ellos.

En dicho tratado, se establecía que para impedir toda infracción al espíritu de dicho tratado, las partes contratantes, consentían mutuamente en que los buques de sus armadas respectivas podían registrar aquellos buques mercantes de ambas naciones de los cuales se sospechara, por motivos fundados, que se ocupaban en el tráfico de esclavos, o que habían sido equiparados con dicho intento o que durante el viaje en que se encontraran con los mencionados cruceros se habían empleado en el tráfico de esclavos.

Ambas partes convinieron en que, de comprobarse lo anterior, los referidos cruceros podían detener a dichos buques y enviarlos y conducirlos para ser juzgados.

Por otra parte, en cuanto a la Declaración que hacemos alusión, debemos apuntar que se refiere al Derecho Marítimo y fue firmada en París el día 16 de abril de 1856.

Los Plenipotenciarios que firmaron el Tratado de París del 30 de marzo de mil ochocientos cincuenta y seis, congregados en Conferencia, consideraron que

el Derecho Marítimo, sobre todo en tiempo de guerra, había sido, de manera prolongada, asunto de disputas deplorables.

Entre otras de sus consideraciones también se encontraba que la incertidumbre de la ley y de los deberes en tal materia, daban lugar a diferencias de opinión entre países neutrales y beligerantes que ocasionaban por lo regular, dificultades serias, y conflictos iguales; por lo mismo, consideraban ventajoso establecer una doctrina uniforme en tan importante punto.

Por otra parte, los Plenipotenciarios congregados en este Congreso de París, no buscaban responder bien a las intenciones de sus gobiernos, sino más bien, buscaban introducir en las relaciones internacionales, principios fijos en este aspecto.

Los aludidos Plenipotenciarios, autorizaron y resolvieron concertar entre ellos, acerca de los medios de lograr este objeto; y, llegaron a un acuerdo, que adoptaron bajo la siguiente Declaración solemne:

“

1. Queda abolido para siempre el corso;
2. El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, con excepción del contrabando de guerra;
3. La mercancía neutral, con excepción del contrabando de guerra, no puede ser aprehendida cuando se encuentre bajo el pabellón enemigo;
4. Los bloqueos, para que sean obligatorios, deben ser efectivos, quiere decirse, mantenidos por una fuerza suficiente que impida de una manera real el acceso al litoral del enemigo.”⁵²

Los Gobiernos Plenipotenciarios, signatarios de dicha Declaración, se comprometían a hacer del conocimiento de los demás Estados, que no habían

⁵² Internet. Declaración de París, URL: <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/avalon/lawofwar/decparis.html>

tomado parte en el Congreso de París, todo lo relativo a dichas normas e invitarlos a acceder a él.

Asimismo, convencidos de que las máximas que se proclamaban no eran obligatorias, pero que se recibían con gratitud por el mundo entero, los Plenipotenciarios de la Declaración de París no dudaban que los esfuerzos de sus gobiernos, obtenidos por medio de la adopción y observancia general de dichas normas, se coronarían con un gran éxito.

La Declaración no obligaba a ninguna nación, excepto entre aquellas que han accedido a firmarlo.

Fue firmada en París, el 16 de abril de mil ochocientos cincuenta y seis. Al final aparecían las firmas.

Acerca del concepto de piratería, es menester recordar que la Conferencia o Declaración de París de 1856, proclamó una declaración sobre piratería marítima; el célebre Philimore, participante en dicha reunión, hizo la afirmación clásica acerca de que:

"Lo que se llamaba depredación o robo en los caminos, cuando se realizaba en el mar se denominaba piratería."⁵³

Sin embargo, la parte más importante a que se refiere dicha Declaración fue la relativa a las patentes de corso, término aplicado a los buques armados de propiedad privada cuyos propietarios eran comisionados por una nación beligerante para llevar a cabo acciones de guerra.

⁵³ Diccionario Jurídico Mexicano, Op. Cit., p. 2407.

A estas autorizaciones se les denominaba *letters of marque*, y los actos llevados a cabo por quien tenía tal autorización se distinguen de los de piratería porque éstos carecían de cobertura por parte de gobierno alguno.

Las patentes de corso fueron abolidas en la Declaración de París de 1856. Sin embargo, cabe mencionar que algunas naciones no la suscribieron en principio. Entre dichas naciones se encuentran Estados Unidos, España, Venezuela y México, entre otros.

En el caso específico de nuestro país, México, dicha decisión fue tomada en virtud de que, dada la debilidad relativa de nuestra armada, la abolición del corso parecía poco ventajosa, por lo que era mejor reservarse su libertad de acción.

Como es lo normal cuando se presenta el caso de aplicar lo convenido en tratados internacionales, cada Estado signatario lo interpreta a su manera; en relación con el Acta de París, cabe recordar, por ejemplo, el modo en que Rusia lo interpretó:

“La Rusia Zarista interpretó que el corso debía existir en el caso de que se luchara contra un Estado de potencialidad marítima más fuerte.”⁵⁴

Pero en el caso de Inglaterra, comprendiendo que era la más vulnerable en su riqueza marítima, fue la más empeñada en la abolición del corso.

Otros países como Perú y Bolivia, que fueron signatarios de la mencionada acta, no tuvieron inconveniente en expedir patentes de corso en su guerra contra Chile, en 1876.

⁵⁴ Solís Guillén, Eduardo, *Op. Cit.*, p. 63-64.

Los Estados Unidos, si bien no se unieron a la Declaración, desde el siglo pasado suspendieron la práctica de otorgar patentes. España y México, en cambio, se adhirió en los años de 1908 y 1909, respectivamente.

También es interesante señalar que la legislación mexicana estuvo en conflicto con la Declaración de París durante muchos años. La fracción IX del artículo 89 establecía como facultad del Ejecutivo conceder patentes de corso con sujeción a las reglas fijadas por el Congreso y la fracción II del artículo 117 prohibía a las entidades federativas expedir patentes de corso. Esta situación fue superada por medio del Decreto del 11 de octubre de 1966 en que se reformaron dichas normas.

Abundando más sobre este tema, es importante señalar que la Conferencia de la Haya de 1907 estableció las condiciones bajo las cuales un buque mercante privado comisionado para propósitos de guerra tiene la condición jurídica de buque de guerra.

Por otra parte, según la Convención de la Haya de 1907, el barco destinado al corso ha de poseer matrícula registrada y bandera de la nación a que pertenezca, por lo que el ejercicio del corso no autorizado constituye una "forma de piratería", según diversos autores, entre ellos Quintano.

En tiempos de guerra o subversión, los términos pirata y piratería cobraron inusitada actualidad al prodigarse tan abusivamente por los Gobiernos beligerantes, aunque rara vez lograron conseguir el consenso internacional.

En estos casos, predominó el criterio formalista anglosajón. Así, el Convenio de Washington de 1922, da la consideración de pirata al submarino que torpedee a un barco mercante. No obstante que en las Convenciones de Ginebra

en 1958 y de la ONU en 1982 y en la doctrina internacional dominante, el delito de piratería ha de perseguir fines personales, no políticos.

Las dimensiones del delito son muy diversas y hasta contradictorias en el orden internacional.

Posteriormente, en la cuarta Conferencia Internacional para la Unificación del Derecho Penal, celebrada en París en 1931, se adoptó un voto relativo al castigo de los actos de piratería (apoderamiento de un navío o de una aeronave, capturar, matar o lesionar a sus tripulantes o pasajeros), cometidos desde naves o aeronaves contra naves o aeronaves.

3.2. Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar

Sin embargo, y a pesar de la Declaración de París, 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.

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, 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.

En 1952, ya bajo los auspicios de la ONU, se inician los trabajos sobre esta materia, mismos que posteriormente sirvieron de base para la redacción de diversos artículos de la Convención de Ginebra de 1958.

En el ámbito internacional, la Convención sobre la Alta Mar, firmada el día 29 de abril de 1958, y que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962, fue aceptada inicialmente por Estados Unidos, Inglaterra, Argentina, Australia, Canadá, Alemania, Holanda, Nueva Zelanda, la Unión Soviética, Suiza, Uruguay y Venezuela (todos ellos en el año de 1958), entre otros.

Posteriormente fue ratificada por Bélgica (1972), Italia (1964), Japón (1968), Madagascar (1962), México (1966), Sudáfrica (1963) y España (1971), entre otros países. En lo que a México se refiere, este se adhirió el 2 de agosto de 1966 a dicha Convención. Entre los puntos más importantes de la misma en relación con la piratería, podemos citar los siguientes, contenidos en los artículos 14 a 22 de la misma:

- Todos los Estados deben cooperar en la mayor magnitud posible en la represión de la piratería en alta mar.

- Son actos de piratería:
 - a) Todo acto ilegal de violencia, detención o depravación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas, o bienes a bordo de ellos; y contra un buque o aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
 - b) Todo acto 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 dicho buque o aeronave el carácter de pirata.

- c) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar a cometer los actos anteriormente enunciados.
- Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos que constituyen el delito de piratería.
 - Un buque o aeronave conservan su nacionalidad no obstante haberse convertido en piratas.
 - Todo estado puede apresar en alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o aeronave piratas.⁵⁵

(En el apéndice contenido al final de este trabajo se encontrará la transcripción completa de los artículos de esta Convención.)

En virtud de que los contenidos de la Convención de Ginebra de 1958 y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 son prácticamente los mismos, será en el siguiente tema donde se analizarán cada uno de los preceptos precitados.

3.3. Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)⁵⁶

Las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre la materia fueron a su vez, recogidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del

⁵⁵ Internet, *Convention on the High Seas*.

URL: <http://www.antrc.utas.edu.au/opor/Treaties/genhscas.html>, p. 3-4.

⁵⁶ Alonso Gómez, Robledo Verduzco, *El Nuevo Derecho del Mar. Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay*, Porrúa, México, 1986, pp. 203-325.

Mar. Si acaso entre ellas se advierten ligerísimas diferencias de estilo que en nada afectan el fondo de las disposiciones y no deben, por tanto, tomarse en cuenta.

La Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fue firmada el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, y ratificada por México el primero de junio de 1983. En su parte VII, que se refiere a la alta mar, regula la piratería.

"Artículo 100. Deber de cooperar en la represión de la piratería.

Todos los Estados deben cooperar en la mayor magnitud posible, en la represión de la piratería en alta mar, o en algún otro lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.⁵⁷

Como se observa, ambos instrumentos, tanto el artículo 100 de la Convención de Naciones Unidas de 1982, como el artículo 14 de la Convención de Ginebra, inician las disposiciones correspondientes, estableciendo una obligación de carácter general en el sentido de que todos los Estados deben cooperar, en la medida de lo posible, en la represión de la piratería en alta mar, o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Respecto al lugar donde se pueden llevar a cabo los actos de piratería siguiendo la teoría tradicional, algunos autores limitan el campo de acción a alta mar. Pero de acuerdo con las disposiciones citadas, 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 consecuencia de lo anterior, no pueden cometerse actos que se califiquen de piráticos según el Derecho Internacional, en el territorio de un Estado, expresión que también comprende su mar territorial.

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.

De acuerdo con el artículo 15 de la Convención de Ginebra y del artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas, se consideran actos piráticos:

"Artículo 101. Definición de piratería

Son actos constitutivos de piratería los siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia, detención o depravación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos;
 - I. Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas, o bienes a bordo de ellos;
 - II. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

- b) Todo acto 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 dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

⁵⁷ **Internet**, *United Nations Convention on the Law of the Sea*. URL:

c) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.⁵⁸

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. Los actos piráticos pueden estar inspirados por sentimientos de odio o venganza.

Por otra parte, las fracciones II y III de los citados preceptos, 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.

En esta última hipótesis nos encontramos con que si la incitación o ayuda tienen lugar desde el territorio de un Estado, ello no constituiría un acto pirático internacional en virtud del lugar donde se realiza y su castigo sólo competiría al Estado correspondiente.

Al respecto nos encontramos con que para las legislaciones de algunos países, es irrelevante el móvil del autor.

Sin embargo, cuando el delito de piratería se realiza en alta mar, o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, en este caso, la referida

<http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p.4

⁵⁸ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p.4

Convención exige que los actos ilegales de violencia, detención o depredación se cometan con un propósito personal.

Los actos pueden ser cometidos no sólo por un buque, sino también por una aeronave, siempre y cuando vayan dirigidos contra buques de 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 los artículos que comentamos, se exige el carácter privado del agresor, pues dada la inmunidad que los buques o aeronaves de guerra pueden oponer a toda injerencia por parte de otras naves extranjeras, su detención bajo sospecha de piratería, podría entrañar las más graves consecuencias.

Sin embargo, la situación varía cuando se trata de buques de guerra, o buques de Estado, o aeronaves de Estado cuya tripulación se haya amotinado y se dedique a cometer actos de piratería.

En tal caso se asimilan a los actos cometidos por buques o aeronaves privados, como se deduce del artículo 16 de la Convención de Ginebra y el siguiente artículo de la Convención de Naciones Unidas:

“Artículo 102. Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado.

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.⁵⁹

Del análisis del anterior artículo, queda claro que para proteger los intereses de la navegación mundial, en estos casos debe configurarse el acto de piratería, pues si bien es cierto que los buques de guerra o buques de Estado y aeronaves de Estado gozan de completa inmunidad cuando están en alta mar, en las condiciones citadas ya salieron del control del Estado del pabellón y constituyen una amenaza para los demás buques que se encuentren en dicho espacio o en cualquier otro lugar que no esté bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Por otra parte, el maestro Alejandro Sobarzo, en su obra, Régimen Jurídico del Alta Mar, expresa lo siguiente:

“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”.⁶⁰

De lo anterior, continúa Sobarzo, 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.

A manera de ejemplificación, el mismo autor nos maneja algunos casos donde no se configuró el delito de piratería según el Derecho Internacional.

⁵⁹ **Internet**, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 5.

⁶⁰ *Sobarzo Alejandro, Op. Cit.*, p. 292.

El primero se dio cuando en octubre de 1958, unos simpatizantes 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 en el año de 1963 en que terroristas venezolanos se apoderaron del Anzoátegui.

A pesar de los requerimientos de los respectivos gobiernos, las naves de guerra de otros países que pudieron perseguir a los rebeldes como piratas, se abstuvieron de hacerlo, y, en el caso del Santa María, el gobierno brasileño devolvió los buques y trató a los rebeldes como tales, no como piratas.

En estos casos, continúa el aludido autor, la competencia recae exclusivamente en el Estado cuyo pabellón enarbole el buque o la aeronave afectada.

Al respecto, Eduardo Solís Guillén en su obra Derecho Oceánico, considera que tanto el apoderamiento de un barco por su tripulación o por los pasajeros, la tripulación amotinada, como la tripulación que sin estar amotinada desobedece las órdenes del capitán, y la huelga a bordo que llegue al apoderamiento del barco, quedan comprendidos dentro de los moldes del delito de piratería. Como se concluye de la siguiente cita:

"La realización de cualesquiera de los hechos acabados de mencionar, u otros similares, en si mismos no constituyen el delito de piratería; pero si después de apoderarse del barco se ejecutan los actos de violencia

anteriormente mencionados se torna en piratería, lo que en su principio no lo era".⁶¹

Existiendo *contradicción* entre ambos puntos de vista, y tratando de entender ambos puntos de vista, podría pensarse que Solís Guillén se refiere al delito de piratería desde el punto de vista del Derecho Interno, esto es, en base al Código Penal Federal.

Sin embargo, dentro de dicho ordenamiento, no se encuentra precepto alguno donde estén sustentados los puntos de vista del maestro Solís Guillén, puesto que los supuestos que maneja quedarían *encuadrados en otros delitos*, pero no en la piratería.

"A la luz de la normativa vigente procede en primer lugar realizar una delimitación negativa del delito de piratería, en el sentido de que conductas tales como contrabando, la emigración clandestina e incluso aquellas de contenido público como las constitutivas de los delitos de traición o rebelión, no pueden en absoluto reputarse como delitos de piratería".⁶²

De la delimitación establecida en la cita anterior, podemos establecer que existen divergencias entre la piratería y otros delitos diversos, que aunque parecidos o vinculados, no representan en ningún momento un acto pirático, sino otro hecho delictuoso.

En lenguaje vulgar, el concepto de piratería pretende extenderse a los pescadores ilegales; pero conviene agregar también que:

⁶¹ Solís Guillén, *Eduardo*, Op. Cit., p. 62.

"Algunos países han pretendido que tal concepto se extienda a los actos de rebelión cuando los rebeldes se apoderan de un buque de su propia nacionalidad, para actuar en contra de su gobierno establecido."⁶³

En estos casos, siguiendo la tradición internacionalista acogida por la Convención de Ginebra, para tipificar los actos de los rebeldes como actos de piratería, faltaría el elemento de "un propósito personal" en los agentes.

Por tanto, y apoyándonos en los fundamentos precedentes, nos inclinamos por el punto de vista del maestro Alejandro Sobarzo en el sentido de que los actos que se cometan por los pasajeros o la tripulación en contra de la propia nave, personas o bienes de la misma, no constituyen actos de piratería.

"Artículo 103. Definición de un buque o aeronave pirata

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos en el artículo 101. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos."⁶⁴

⁶² Nueva Enciclopedia Jurídica, Op. Cit., p. 762.

⁶³ Cervantes Ahumada, Op. Cit., p. 968.

⁶⁴ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>. p. 5.

"Artículo 104. Retención o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata

Un buque o una aeronave 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 ha concedido.⁶⁵

De este artículo, que tiene su equivalente en el 5° de la Convención de Ginebra, se desprende que los 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.

"Artículo 105. Captura de un buque o aeronave pirata

Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o 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 de dicho buque o aeronave.

Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que hay que tomar respecto a los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.⁶⁶

⁶⁵ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 5.

⁶⁶ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 5.

Dado que la piratería es una excepción a la regla general de que los buques en alta mar sólo se encuentran sometidos a la jurisdicción del país cuya bandera enarbolan, todo Estado puede apresarse en alta mar, o en otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o aeronave pirata, o a un buque capturado como consecuencias 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.

La segunda parte del presente artículo reviste gran importancia y respecto a ella hay acuerdo unánime de los autores modernos. Asimismo 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 transmitía la propiedad.

"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."⁶⁷

Sólo cabe acotar que en algunos países se conceden a las personas que hayan realizado la captura, un determinado porcentaje sobre el monto recuperado.

"Artículo 106. Responsabilidad por captura sin fundamento adecuado.

Cuando la captura de un buque o aeronave se ha efectuado bajo sospecha de piratería sin fundamento adecuado, el Estado que realizó la captura será responsable

⁶⁷ Sobarzo Alejandro, Op. Cit., p. 294.

frente al Estado cuya nacionalidad posee el buque o avión capturado, por cualquiera pérdida o daño que se causó por la captura.”⁶⁸

“Artículo 107. Buques y aeronaves que se permiten capturar a causa de piratería

El realizar una captura por causa de piratería sólo les es permitido a los buques de guerra y aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados para tal fin.”⁶⁹

Lo establecido en los dos artículos anteriores, se basa en el razonamiento de que la captura es un derecho que debe ejercerse con suma cautela, ya que actos de interferencia motivados por sospechas infundadas pueden tener como consecuencia serios incidentes entre los Estados. Por consiguiente, el conceder esta facultad a los buques o aeronaves mercantes, sería peligroso.

“Artículo 110. Derecho de visita.

I. Excepto cuando los actos de interferencia derivan de poderes conferidos mediante tratado, un buque de guerra que encuentra a un buque extranjero mercante en los mares altos, no está justificado para abordarlo, a menos que haya motivo razonable para sospechar:

a) Que el buque está comprometido en piratería;

⁶⁸ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*. URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 5-6.

⁶⁹ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*. URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 6.

- b) Que el buque está comprometido en el comercio de esclavos;
 - c) Que el buque está comprometido en radiodifusión no autorizada y la bandera del buque de guerra tiene jurisdicción respecto al artículo 109;
 - d) Que el buque no tiene nacionalidad; o
 - e) Que aunque enarbolando una bandera extranjera o se niega a mostrarle su bandera, el buque sea, en realidad, de la misma nacionalidad que el buque de guerra.
- II. En los casos previstos por el párrafo anterior, el buque de guerra procedería a verificar el derecho del buque a izar su bandera. A este fin enviaría un barco bajo la orden de un funcionario al buque sospechoso. Si la sospecha aún queda después de haber verificado los documentos, procedería a un examen más amplio a bordo del buque, que se debe llevar a cabo con toda la consideración posible.
- III. Si las sospechas resultan infundadas, y cerciorados de que el buque abordado no ha cometido ningún acto injustificado, se le compensará por cualquiera pérdida o daño que este hubiera tenido.
- IV. Estas provisiones se aplican *mutatis mutandis* a las aeronaves militares.
- V. Estas provisiones también se aplican a cualquier otro buque o aeronave autorizados, claramente marcados e identificables por el Gobierno.⁷⁰

⁷⁰ Internet, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
URL: <http://www.un.org/Depts/los/unclos/part7.htm>, p. 6.

A manera de conclusión del presente capítulo, estableceremos las principales consecuencias jurídicas de la piratería, respecto al Derecho Internacional.

La piratería es un delito contra del derecho de gentes que lesiona o pone en peligro el interés de la comunidad internacional en fundamentar la paz mundial sobre la base del respeto a la Ley y a los derechos humanos.

La piratería es, asimismo, un delito pluriofensivo porque atenta contra bienes jurídicos fundamentales pertenecientes a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas.

Es un delito contra cualquier Estado en cuyo territorio se haya perpetrado, sólo en la medida en que tal Estado, como miembro de la Sociedad de Naciones y en virtud del principio de solidaridad internacional, garantiza el cumplimiento, en los límites de su soberanía, de las normas jurídicas internacionales que protegen la vida y la integridad de las personas y de los bienes en el tráfico marítimo y aéreo.

En consecuencia, a diferencia de los delitos de traición o de aquellos que comprometen la paz o la independencia del Estado, la piratería no es un delito que tienda a destruir o poner en peligro directamente la independencia, la integridad, el poderío, el prestigio o la paz exterior de la nación; no la ataca, sino que vulnera el Derecho de Gentes que forma parte del ordenamiento interno.

Finalmente, las exigencias de justicia inherentes al estado social y democrático de derecho reclaman la aplicación del principio de la ponderación de los bienes jurídicos, en orden a la determinación del objeto de protección en este tipo de delitos.

Es necesario garantizar el respeto y la conservación, tanto de la vida, la integridad corporal y la libertad sexual de las personas, como en la integridad de las cosas en el tráfico marítimo y aéreo, además de restablecer indirectamente la seguridad exterior del Estado que, como miembro de la *Comunidad Internacional*, no puede soslayar el cumplimiento de las normas jurídicas internacionales que garantizan la seguridad de las personas y de las cosas en el tráfico marítimo, así como la prevención y en su caso, la persecución y el castigo de cualesquiera actos de piratería que se cometan en su territorio y fuera de él, de acuerdo a las leyes.

CAPÍTULO IV

**ANÁLISIS DE LAS DIVERGENCIAS ENTRE LA
REGLAMENTACIÓN DE LA PIRATERÍA POR EL DERECHO
INTERNO Y POR EL DERECHO INTERNACIONAL Y
PROPUESTAS PARA REFORMAR LA TIPIFICACIÓN DE LA
PIRATERÍA EN EL CÓDIGO PENAL FEDERAL**

En capítulos anteriores, hemos dado un marco general de referencia acerca de la piratería en el Capítulo I, analizando las definiciones que se ofrecen acerca de la piratería y del corso, dando nuestro punto de vista acerca de cuál es la más adecuada, estableciendo las distinciones principales entre estos dos conceptos (corso y piratería) y descrito los antecedentes históricos de ambos desde su surgimiento hasta el siglo XX, pasando por los siglos VII al XI, la Edad Media y la etapa comprendida por los siglos XIV al XIX.

Asimismo, hemos analizado la reglamentación de la piratería que hace nuestro Derecho Positivo Mexicano, a través de sus ordenamientos jurídicos: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Constitución de 1824, Constitución de 1857 y Constitución de 1917); el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal (Código de 1871, Código de 1929 y Código de 1931), el Código Penal Federal y el Código de Justicia Militar.

Hemos también estudiado la reglamentación de la piratería por el Derecho Internacional, mediante el análisis de tres Tratados Internacionales suscritos por muchos países y que han regulado lo referente a la piratería y al corso. Estos son la Declaración de París de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar y la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

En base a lo anterior, estamos en aptitud de poder abocarnos al análisis de las divergencias o diferencias que existen entre la reglamentación de la piratería por el Derecho Interno y por el Derecho Internacional.

Asimismo, y una vez analizadas las divergencias antes citadas, estaremos también en posibilidad de enunciar las propuestas de reforma al Código Penal Federal, en base, como ya hemos mencionado, del análisis de las diferencias

entre la reglamentación que el Derecho Mexicano y el Internacional hacen de la piratería.

Precisamente, este cuarto capítulo se refiere al análisis de dichas divergencias y a las propuestas de reforma al Código Penal Federal, por lo que es, como se podrá ver, de capital importancia.

4.1. Distinción en la reglamentación de la Piratería por los diversos ordenamientos de Derecho Interno y de Derecho Internacional

Por principio de cuentas, es de resaltar la innegable carencia que existe y desde siempre ha existido en el sistema jurídico mexicano de ordenamientos que regulen de manera especial los delitos marítimos, lo que resulta aún más sorprendente dada la gran extensión de mar con la que cuenta nuestro país. A efecto de ilustrar este punto, es necesario hacer una comparación al respecto entre nuestro sistema y el sistema jurídico italiano, que desde siempre ha contado con una regulación estricta en cuanto a los delitos marítimos; y después de haber hecho dicha comparación, se verá la necesidad que existe de reformar y adicionar nuestro Código Penal Federal, para proteger y fomentar nuestra marina y nuestro tráfico marítimo.

Por lo tanto, nos permitimos exponer la clasificación que de los delitos marítimos hace el Código Italiano de la Navegación:⁷¹

Delitos contra la personalidad del Estado.

Bajo este rubro, la ley italiana citada tipifica el hecho de embarcarse en nave enemiga en tiempo de guerra y el ultraje a la bandera o emblemas nacionales. Se establecen penas complementarias (interdicción perpetua o

⁷¹ *Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit., pp. 961-970.*

transitoria del título o de la profesión, y aumento de la penalidad corporal). Todo ello teniendo como base los artículos 1088, 1089 y 1090 del Código Italiano de la Navegación.

Cabe aclarar que estas figuras delictivas encuentran su equivalente jurídico en nuestro sistema jurídico en los delitos de traición a la patria, en los artículos 123 y 124 del Código Penal Federal, y de ultraje a las insignias nacionales en los artículos 191 y 192 del Código Penal Federal vigente.

Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación.

El ordenamiento italiano marítimo precitado tipifica la deserción, esto es, el hecho de encontrarse a bordo de una nave cuando ésta está a punto de partir, o abandonarla, en su artículo 1091.

Son agravantes de la deserción el que se realice con fines políticos, con violencia o amenazas, en el extranjero, por personas que tengan funciones de mando en el buque o colectivamente, por tres o más personas de la tripulación. Esto con base en el artículo 1092 del mismo ordenamiento jurídico.

Este delito, que es clásico en la historia de la navegación, no tiene equivalente en nuestras leyes.

También bajo el rubro indicado se tipifican la inobservancia tanto por parte de la tripulación como por parte de los pasajeros, de las órdenes que dicte la autoridad competente a bordo, el abandono de la nave que se encuentre en peligro, por parte del capitán o de los miembros de la tripulación, y la negativa de repatriar ciudadanos italianos que se encuentren abandonados en el extranjero.

Estos delitos, -como ya lo hemos señalado-, carecen de equivalente en nuestra legislación y, respecto de ellos, la ley italiana establece la misma penalidad accesoria que ya se ha indicado para los delitos que tratamos anteriormente, es decir, interdicción perpetua o transitoria del titulo de la profesión, y aumento de la penalidad corporal.

Delitos contra la autoridad a bordo o contra la autoridad consular.

La ley italiana tipifica la injuria a los superiores de a bordo en su artículo 1104, el motín, que se puede definir como la desobediencia colectiva o previo acuerdo, a una orden del comandante de la nave o en el abandono colectivo o en tumulto, de la misma; la negativa de prestar ayuda a un superior que se ve amenazado o injuriado en su artículo 1107, el complot contra el comandante de buque y la negativa del comandante a obedecer a la autoridad consular que le ordene repatriar a ciudadanos italianos en el numeral 1109 de la ley en comento.⁷²

En comparación con la ley italiana, entre nosotros no está tipificada la injuria marítima, y anteriormente hubiera sido aplicable al artículo 348 del Código Penal Federal, ahora derogado, que tipificaba la injuria ordinaria como toda expresión proferida o toda acción ejecutada para manifestar desprecio a otro, o con el fin de hacerle una ofensa.

Tampoco tipifican nuestras leyes los otros delitos que hemos indicado, ni siquiera el clásico de motín a bordo. Al motín o reunión tumultaria a que se refiere el artículo 131 del Código Penal Federal, se aplican de seis meses a siete años de prisión; en tanto que, en el Derecho Italiano, la pena puede ser hasta de cinco

⁷² Motín. Del fr. *mutin*. y éste de *meute*, del lat. *movita*, movimiento. Movimiento desordenado de una muchedumbre, por lo común contra la autoridad constituida. *Palomar de Miguel, Juan, Diccionario para Juristas*, Mayo Ediciones S. De R. L., México, 1981, p. 889.

años de prisión, que se aumentará en un tercio por circunstancias agravantes. Esto indica la gravedad que en los países marítimos se atribuye al motín.

Delitos contra la seguridad de la navegación.

Bajo esta calificación el Código Italiano de la Navegación tipifica la ejecución, remoción arbitraria u omisión de señales prescritas por la ley para la seguridad de la navegación; la omisión de auxilio a naves o personas en peligro, la omisión del piloto que se niega a prestar sus servicios a una nave que los reclame, el abandono del puesto del piloto, el abandono abusivo del comando de la nave, la usurpación del comando, el abandono del puesto por un componente de la tripulación, el hecho de dormirse un tripulante durante su servicio, el estado de ebriedad durante el servicio, y el causar daño a la nave, que produzca peligro de naufragio. Todo esto con base en los artículos 1112 al 1125 de la Ley en comento.

Delitos contra la fe pública.

Tipifica la Ley Italiana la falsedad en la formulación del rol de la tripulación, que realice el comandante del navío para procurarse beneficio ilícito; el uso de datos falsos, la falsa declaración de propiedad de una nave, el atribuir falsamente la nacionalidad a un navío, el uso en naves no nacionales de la bandera italiana o de las marcas de nacionalidad; el uso de contraseñas falsas de individualización de la nave, el hecho de prestar el nombre una persona autorizada para la construcción de buques a persona no autorizada, y el uso ilícito de los documentos del trabajo marítimo, para causar daño a tercero o para procurarse un beneficio personal ilícito.

Salvo los delitos de falsificación de documentos y de uso de documento falso, los delitos relacionados no se encuentran tipificados en nuestra legislación.

Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento.

Bajo este rubro la Ley Italiana tipifica los delitos de piratería, de rapiña en el litoral por parte de la tripulación, de apoderamiento indebido de la nave, de falsa derrota (esto es, la desviación de la ruta para procurarse provecho o causar daño a alguien), de daños a la nave o al cargamento, el hecho de establecer sobre la nave gravamen indebido, la apropiación indebida del cargamento, el apoderamiento de la nave naufragada o de los restos del naufragio, y el hurto cometido a bordo por miembros de la tripulación.

En esta lista se comprenden dos delitos clásicos: la baratería (del francés "barat", engaño, picardía) que consiste en todo hecho u omisión del capitán o de la tripulación, que causen daño a la nave o al cargamento⁷³.

A pesar de su gran tradición marítima, la baratería del capitán y de la tripulación no se ha tipificado en nuestras leyes penales. A los hechos constitutivos de baratería serán aplicables, en general, las normas relativas al robo y al daño en propiedad ajena.

Delitos contra la persona.

Bajo este rubro, el Código Italiano de la Navegación tipifica el homicidio de un superior, la trata de esclavos, el abuso de autoridad, el desembarco y abandono abusivo de una persona, el abandono de un componente de la tripulación, enfermo o herido; la omisión de auxilio a un ciudadano abandonado en país extranjero, la negativa de asistencia a naves y personas en peligro y la falta a bordo, por culpa del capitán, de los víveres necesarios para la alimentación de las personas embarcadas.

De estos delitos anteriormente tenía correspondiente en nuestra legislación el de negativa de auxilio a personas o naves en peligro, como lo constataba el artículo 72 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ahora derogada.

Las Contravenciones.

En forma muy sistematizada, el Código Italiano de la Navegación enumera una larga lista de contravenciones, entre las que se enunciarán, como ejemplos, la ocupación abusiva de espacios marítimos, la extracción ilegal de material de tales espacios, la inobservancia de las normas sobre los bienes del dominio marítimo, la pesca abusiva, la inobservancia de tarifas, las faltas a las normas de policía, el embarque de pasajeros enfermos, etc. Estas faltas o contravenciones ameritan sanciones administrativas.

Como conclusión final de este estudio comparativo entre las legislaciones italiana y mexicana, podemos confirmar la conclusión de la pobreza y de lo precario de nuestro ordenamiento en materia penal marítima, y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del tráfico marítimo nacional e internacional.

Por otra parte, en la jerarquía de las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico positivo, podemos distinguir normas fundamentales o constitucionales, normas secundarias y normas terciarias o reglamentarias. Estas dos últimas categorías pueden comprender normas federales y normas locales, o correspondientes a los Estados miembros de la Federación Mexicana.

Las normas constitucionales son las contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los Tratados Internacionales que sean acorde con ella, en base el artículo 133 de la Constitución.

³ Baratería del capitán. Acto u omisión de los que mandan o tripulan un buque, en perjuicio del cargador,

Cabe mencionar que tanto la Constitución como los Tratados contienen normas marítimas.

Del mismo modo, las normas marítimas secundarias y reglamentarias tienen el carácter de normas federales, por disposición de las fracciones XIII y XVII del artículo 73 constitucional. Este artículo atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima.

La principal de las leyes secundarias, es la Ley de Navegación, seguida por ordenamientos como el Reglamento de la Ley de Navegación, la Ley de Puertos y el Reglamento de la Ley de Puertos. Otra de las leyes secundarias, sería el Código Penal Federal, en sus artículos 146 y 147, donde regula lo relativo al delito de la piratería.

Sin embargo, desde el punto de vista formal, podemos considerar que nuestro sistema jurídico marítimo está incompleto. De ahí la necesidad de reformar dicho sistema para que nuestro sistema jurídico se actualice y se reglamente acorde a las nuevas necesidades y exigencias de nuestro tiempo.

También respecto a la forma, debemos señalar que los grandes países marítimos han organizado tribunales marítimos especializados. Los conservan aún Inglaterra, Estados Unidos y Brasil. Nosotros los hemos suprimido (funcionaron los Consulados en la época colonial) y en la actualidad, según disposición del artículo 104 fracción II de la Constitución Federal que ya hemos citado, las controversias que versen sobre Derecho Marítimo son de competencia exclusiva de los tribunales federales.

del armador o de los aseguradores. *Palomar de Miguel, Juan, Op. Cit.*, p. 164.

Diversos autores, -Cervantes Ahumada entre ellos-⁷⁴, consideran que no es conveniente la vuelta a los tribunales marítimos especializados, porque significaría volver a los abolidos fueros, sin que el volumen de causas marítimas lo amerite.

Por no existir en nuestro derecho un ordenamiento procesal marítimo orgánicamente especializado, si se tratare de problemas marítimos mercantil ordinarios será aplicable el procedimiento establecido en el Código de Comercio; en los problemas específicos a que se refiere la Ley de Navegación, se aplicará ésta, y en los problemas internacionales se aplicarán los procedimientos que las Convenciones estatuyen. Como el procedimiento mercantil preferente a todos es el convencional, se aplicará el procedimiento que se convenga.

A continuación, y entrando de lleno al estudio y análisis de las diferencias entre la reglamentación de la piratería por el derecho Interno y por el Derecho Internacional, mencionaremos algunas de las divergencias más notables, en base a lo enunciado en capítulos precedentes.

Respecto a la definición, en Derecho Interno la piratería es considerada como una infracción antiquísima y de muy difícil y controvertida definición, que aparece prevista en el artículo 146 del Código Penal Federal como un delito contra el Derecho Internacional, atentatorio a la vez de la libertad de navegación y de diversos bienes jurídicos individuales.

Lo anterior es evidente al corroborar que en el Código Penal Federal, como es frecuente en muchas legislaciones de cuño decimonónico, se empieza a hablar de quiénes son los piratas y no de cuáles son los actos de piratería. Es menester modificar la estructura de dichos preceptos.

⁷⁴ *Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 961.*

En cuanto a la definición que hace el Derecho Internacional acerca de la piratería, habrá que atenernos al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que a la letra dice:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

Todo acto ilegal de violencia o detención, o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b), o facilitarlos intencionalmente.”

Como podrá verse, esta definición es muy amplia y abarca diversas conductas. Sin embargo, debemos aclarar que en esta definición se hace también referencia a la piratería aérea y que, además, sólo se refiere a la piratería en alta mar, esto es, que no esté bajo jurisdicción de ningún estado.

Nosotros formulamos una definición que tomó en cuenta ambos aspectos y que se refiere estrictamente a la piratería marítima y que es la siguiente:

"La piratería es el delito pluriofensivo que lesiona o pone en peligro bienes jurídicos fundamentales de la persona humana, del Estado y de la Comunidad Internacional, mediante el uso de la violencia, la intimidación en las personas o de la fuerza sobre las cosas para apoderarse de un buque, capturar a las personas, tomar las cosas que se hallen a bordo o atentar contra ellas."

Otra diferencia importante entre la reglamentación entre el derecho mexicano y el derecho internacional, es acerca del corso y de los corsarios, pues en tanto que en las normas internacionales ya no se hace mención del mismo, ni de los corsarios, en cambio en la fracción III del artículo 146 sí se hace mención de ellos. Abundando más sobre esto, en dicho precepto, se asimila a los corsarios con los piratas. Por tanto, diremos que las leyes mexicanas no castigan a los corsarios como piratas, sino sólo cuando 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 Mexicana o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados.

Lo anterior nos conduce a afirmar que existe una laguna jurídica respecto a la reglamentación que se hace en nuestra ley de los corsarios, pues de acuerdo a lo anterior no se castigaría a los corsarios que tuvieran patente de corso de alguna nación extranjera en contra de la República. Opinamos que la reglamentación que hace la fracción III del artículo 147 del Código Penal Federal debe adecuarse y que se debe castigar a todo tipo de corsarios, independientemente de que tengan o no patente de corso.

Respecto a la regulación de la piratería en el ámbito territorial, sería conveniente que siguieran imperando los preceptos legales vigentes; puesto que el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece que son actos constitutivos de piratería internacional, todo acto ilegal de violencia contra un buque o aeronave en alta mar, o contra bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado⁷⁵.

Por tanto, y de acuerdo con nuestro Código Penal Federal, los actos que constituyen piratería y que se cometan en territorio nacional, serán castigados por las leyes mexicanas, puesto que entra dentro de dicha jurisdicción.

Otra de las diferencias esenciales es que en base al criterio seguido por la Convención de las Naciones Unidas, los hechos han de ser perpetrados con un propósito personal, aunque no sea necesariamente el deseo de lucro, puede estar inspirado en sentimientos de odio o de venganza. Así pues, se requiere en las hipótesis de las fracciones segunda y tercera del artículo 101 de dicha Convención, la participación voluntaria.

En tanto, en nuestro ordenamiento legal no se hace referencia a ese propósito personal, que puede consistir en deseo de lucro, odio o venganza, ni a la voluntad de participar en el acto pirático. Por tanto, sería conveniente que se agregara al precepto legal correspondiente del Código Penal Federal, la referencia al propósito personal y a la voluntad de cometer el acto pirático.

En general, nos parece más amplia la definición de los actos de piratería que se hace en el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que el artículo 146 del Código Penal Federal.

⁷⁵ *Alonso Gómez. Robledo Verduzco, Op. Cit., pp. 208, 209.*

Desde el punto de vista del Derecho Internacional, la piratería es un delito contra el derecho de gentes que lesiona o pone en peligro el interés de la Comunidad Internacional en fundamentar la paz mundial sobre la base del respeto a la Ley y a los derechos humanos.

Asimismo, sería un delito contra cualquier Estado en cuyo territorio se hubiere perpetrado, sólo en la medida en que tal Estado, como miembro de la Sociedad de Naciones y en virtud del principio de solidaridad internacional, garantizara el cumplimiento, en los límites de su soberanía, de las normas jurídicas internacionales que protegen la vida y la integridad de las personas y de los bienes en el tráfico marítimo y aéreo.

En consecuencia, a diferencia de los delitos de traición o de aquellos que comprometen la paz o la independencia del Estado, la piratería no es un delito que tienda a destruir o poner en peligro directamente la independencia, la integridad, el poderío, el prestigio o la paz exterior de la nación; no la ataca, sino que vulnera el derecho de gentes que forma parte del ordenamiento interno.

4.2. Propuestas de reforma al Código Penal Federal

Por todo lo anteriormente tratado resulta evidente la necesidad de una reforma al Código Penal Federal, por lo menos en lo referente a la piratería. La propuesta de reforma al Código Penal Federal es la siguiente:

Recordemos que existe cierto desorden en lo que se refiere a la enumeración que hace la ley de los delitos, puesto que éstos se encuentran en diversos ordenamientos jurídicos, por ejemplo, en el Código Fiscal de la Federación y en otras leyes, incluyendo entre éstas a la Ley de Navegación.

Consideramos que todas las conductas descritas en cualquier ordenamiento jurídico y que constituyan delito, deberían de pasar al Código Penal o al Código Penal Federal en su caso para evitar este desorden en cuanto a legislación. Mediante dicha reforma se podrían enumerar y clasificar mejor los diferentes tipos penales, lo que redundaría en mayor claridad y comprensión de los delitos.

Por tanto, se propone la creación de un título dentro del Libro Segundo del Código Penal Federal, intitulado Delitos Marítimos, que regularía los delitos marítimos que se han mencionado con anterioridad. Así, éste título se dividiría en los capítulos siguientes:

I. Delitos contra la personalidad del Estado.

Bajo este rubro, se tipificarían el hecho de embarcarse en nave enemiga en tiempo de guerra y el ultraje a la bandera o emblemas nacionales. A pesar de que estas figuras delictivas encuentran ya un precepto parecido en nuestro sistema jurídico en los delitos de traición a la Patria, en los artículos 123 y 124 del Código Penal, y de ultraje a las insignias nacionales en los artículos 191 y 192 del Código Penal Federal vigente, también es cierto que no regulan dichas conductas cuando son cometidas en las circunstancias señaladas anteriormente, es decir, embarcarse en nave enemiga y ultrajar a las insignias nacionales a bordo de una nave.

II. Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación.

En este capítulo se tipificaría la desertión, o sea, el hecho de encontrarse a bordo de una nave cuando ésta está a punto de partir, o abandonarla.⁷⁶ Serían agravantes de dicha desertión, el que se realizara con fines políticos, con

violencia o amenazas, en el extranjero, por personas que tengan funciones de mando en el buque o colectivamente, por tres o más personas de la tripulación. También se tipificarían en este mismo capítulo, la inobservancia tanto por parte de la tripulación como por parte de los pasajeros, de las órdenes que dicte la autoridad competente a bordo, el abandono de la nave que se encuentre en peligro, por parte del capitán o de los miembros de la tripulación, y la negativa de repatriar ciudadanos mexicanos que se encuentren abandonados en el extranjero.

III. *Delitos contra la autoridad a bordo o contra la autoridad consular.*

Se tipificarían la injuria a los superiores de a bordo,⁷⁷ el motín, esto es, la desobediencia colectiva previo acuerdo a una orden del comandante de la nave o en el abandono colectivo o en tumulto de la misma; la negativa de prestar ayuda a un superior que se ve amenazado o injuriado, el complot contra el comandante de buque y, por último, la negativa del comandante a obedecer a la autoridad consular que le ordene repatriar a ciudadanos mexicanos.⁷⁸

IV. *Delitos contra la seguridad de la navegación.*

Aquí se tipificarían la ejecución, remoción arbitraria u omisión de señales prescritas por la ley para la seguridad de la navegación; la omisión de auxilio a naves o personas en peligro, la omisión del piloto que se niega a prestar sus servicios a una nave que los reclame, el abandono del puesto del piloto, el abandono abusivo del comando de la nave, la usurpación del comando, el abandono del puesto por un componente de la tripulación, el hecho de dormirse

⁷⁶ Deserción. Abandono del buque por parte de algún miembro de la tripulación, sin ánimo de reintegrarse a la nave. *Palomar de Miguel, Juan, Op. Cit.*, p. 431.

⁷⁷ Injuria. Toda expresión que se profiere o toda acción que se ejecuta en descrédito, deshonra o menosprecio de otra persona. *Ibidem*, p. 720.

⁷⁸ Anteriormente se contemplaba la injuria en el derogado artículo 348 del Código Penal, y se tipificaba como toda expresión proferida o toda acción ejecutada para manifestar desprecio a otro, o con el fin de hacerle una ofensa.

un tripulante durante su servicio, el estado de ebriedad durante el servicio, y el causar daño a la nave, que produzca peligro de naufragio.⁷⁹

V. Delitos contra la fe pública.

Tipificaría éste capítulo la falsedad en la formulación del rol de la tripulación, que realice el comandante del navío para procurarse beneficio ilícito; el uso de datos falsos, la falsa declaración de propiedad de una nave, el atribuir falsamente la nacionalidad a un navío, el uso en naves no nacionales de la bandera italiana o de las marcas de nacionalidad; el uso de contraseñas falsas de individualización de la nave, el hecho de prestar el nombre una persona autorizada para la construcción de buques a persona no autorizada, y el uso ilícito de los documentos del trabajo marítimo, para causar daño a tercero o para procurarse un beneficio personal ilícito.

VI. Delitos contra el Derecho Marítimo Internacional, la seguridad de las personas y la propiedad de la nave o del cargamento.

Bajo este rubro se tipificarían los delitos de piratería, de rapiña en el litoral por parte de la tripulación,⁸⁰ de apoderamiento indebido de la nave, de falsa derrota (o sea la desviación de la ruta para procurarse provecho o causar daño a alguien), de daños a la nave o al cargamento, el hecho de establecer sobre la nave gravamen indebido, la apropiación del dinero tomado en préstamo por el capitán, la apropiación indebida del cargamento, el apoderamiento de la nave naufragada o de los restos del naufragio, y el hurto cometido a bordo por miembros de la tripulación.

⁷⁹ En la actualidad se regula lo referente al señalamiento marítimo en los artículos 53, 54, 55, 56 y 57 de la Ley de Navegación, sin que se establezca una penalidad para los delitos mencionados en este párrafo.

⁸⁰ Rapiña. De *repina*, y éste del lat. *rapina*, deriv. de *rapere*, arrebatar, raptar. Expoliación, robo o saqueo que se ejecuta arrebatando con violencia. *Palomar de Miguel, Juan, Op. Cit.*, p. 1132.

En esta lista se comprenden dos delitos clásicos: la baratería (del francés "barat", engaño, picardía) que consiste en todo hecho u omisión del capitán o de la tripulación, que causen daño a la nave o al cargamento.

Sería novedoso que en nuestro sistema jurídico se regulara por fin, la baratería del capitán y de la tripulación que no se ha tipificado en nuestras leyes penales.

Respecto a la piratería, se realizarían obviamente las reformas que hemos esbozado en páginas precedentes. Dichas reformas, consistirían en lo siguiente:

Primeramente, se establecería una separación entre piratería aérea y piratería marítima, puesto que este capítulo se referiría únicamente a piratería marítima, dado que, como se señaló en capítulos anteriores, existen notables diferencias entre ambas. Así pues, en este capítulo sólo se regularía lo relativo a la piratería marítima por ser ésta un delito marítimo en contra del Derecho Internacional, la seguridad de las personas y la propiedad de la nave o del buque.

El artículo introductorio iniciaría definiendo los actos de piratería y no quiénes son los piratas. Así quedarían ambos artículos del Código Penal Federal:

"Artículo- Constituirán actos de piratería:

- I. Aquellos cometidos con un propósito personal, mediante los cuales se aprese a mano armada alguna embarcación, se cometan depredaciones en ella, o se haga violencia a las personas que se hallen a bordo; perteneciendo los piratas a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad.

- II. Aquellos mediante los cuales se de el apoderamiento de una embarcación por parte de personas que vayan a bordo de la misma y la entreguen voluntariamente a un pirata.

- III. Los corsarios que hagan el corso sin carta de marca o patente o con ella. Y que practiquen actos de depredación contra buques de la República. Y en el caso de que no tengan patente de corso o la tengan de dos o más beligerantes y practiquen actos de depredación en contra de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados.”

“Artículo- Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata.”

VII. Delitos contra la persona.

Bajo este título, el Código Penal Federal tipificaría el homicidio de un superior, la trata de esclavos, el abuso de autoridad, el desembarco y abandono abusivo de una persona, el abandono de un componente de la tripulación, enfermo o herido; la omisión de auxilio a un ciudadano abandonado en país extranjero, la negativa de asistencia a naves y personas en peligro y la falta a bordo, por culpa del capitán, de los víveres necesarios para la alimentación de las personas embarcadas.

Cabe mencionar que no se tipificaría lo relativo a las Contravenciones que señala el Código Italiano de la Navegación, que consisten en la ocupación abusiva de espacios marítimos, la extracción ilegal de material de tales espacios,

la inobservancia de las normas sobre los bienes del dominio marítimo, la pesca abusiva, la inobservancia de tarifas, las faltas a las normas de policía, el embarque de pasajeros enfermos, etc.

Lo anterior en virtud de que estas faltas o contravenciones ameritan sólo sanciones administrativas, pero de ninguna manera constituyen delito.

Recordemos que nuestro Código Penal Federal sólo debe regular conductas delictuosas, es decir, que constituyan delito, puesto que las sanciones administrativas se pueden regular por diversas leyes. En este caso, las contravenciones deben estar reguladas por la Ley de Navegación.

Como conclusión final de este capítulo podríamos afirmar que son viables y recomendables las reformas sugeridas al Código Penal Federal, pues lo anterior presenta grandes ventajas, como el tener una legislación marítima y penal ordenada, regulando todos los delitos marítimos y en especial, la piratería, acorde con los sistemas jurídicos más avanzados y con el Derecho Internacional.

CONCLUSIONES

1. Consideramos que la piratería es aquel delito pluriofensivo que lesiona o pone en peligro bienes jurídicos fundamentales de la persona humana, del Estado y de la Comunidad Internacional, mediante el uso de la violencia, la intimidación en las personas o de la fuerza sobre las cosas, para apoderarse de un buque, capturar a las personas, tomar las cosas que se hallen a bordo o atentar contra ellas.
2. Por otra parte, consideramos que el corso 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. Cabe señalar que nuestras leyes actuales lo prohíben, mientras que a nivel internacional está casi en desuso, y aunque si bien es cierto que la Convención de Montego Bay aún lo regula, lo que se cuida es su pronta extinción.
3. Las principales diferencias entre piratería y corso son las siguientes: el pirata actúa de *motu* propio, en tanto que el corsario cuenta con autorización especial de su gobierno, lo que le da el carácter de legal; en caso de ser capturado, el corsario es tratado como prisionero de guerra, en tanto que los piratas serán tratados como delincuentes; por último, mientras que los piratas adquieren *ipso facto* los bienes capturados, los corsarios para adquirir dichos bienes deben seguir un procedimiento especial ante un tribunal especial, el Tribunal de Presas, quien deberá fallar sobre la legitimidad de las mismas.
4. La piratería surge con la navegación misma. La cuenca del Mediterráneo es el marco de la piratería durante la época clásica. Durante el Imperio Romano, la piratería es controlada, hasta que resurge en la Edad Media, con los piratas ingleses, daneses, noruegos y suecos. La piratería se intensifica en los siglos

XVI y XVII, siendo atacados por piratas ingleses principalmente, los navíos españoles que iban del Nuevo Mundo a Europa, transportando oro y otras mercaderías; ésta es la época de Hawkins y Drake. Con el tiempo, estas prácticas piráticas influyeron en la adquisición de la hegemonía de Inglaterra sobre los mares y el mundo. Después, la piratería fue perdiendo fuerza, debido a las nuevas armadas, que contaban con los medios para combatirla más eficazmente. Podemos decir por último, que el delito de piratería, si bien ya no constituye el gran problema que representaba en tiempos pasados, aún existe y se dan casos que deben ser regulados por las leyes respectivas.

5. La piratería es reglamentada en el Derecho Positivo Mexicano por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Código Penal Federal y por el Código de Justicia Militar.
6. El artículo 22 de la actual Constitución, autoriza la pena de muerte a diversos delincuentes, entre ellos al pirata, aunque en la práctica, este precepto ha quedado inutilizado. Por otra parte, en México ya no se expiden patentes de corso, porque fue derogada la disposición constitucional que las autorizaba. En la Constitución de 1824, sí se autorizaba al Congreso General para que reglamentara la expedición de las patentes de corso y al Presidente de la República para combatir la piratería en los mares. En la Constitución de 1857 ya existe un precepto similar al 22 de la Constitución vigente, aunque sí se utiliza la autorización de la pena de muerte y se sigue regulando lo relativo a las patentes de corso.
7. En el Código Penal de 1871, aparece la pena de muerte como sanción a la piratería. En el Código de 1929 se suprime la pena de muerte, siendo sustituida en el caso de la piratería, por la pena de 20 años de prisión. En la actualidad, el delito de piratería aparece regulado por los artículos 146 y 147 del Código Penal Federal, como un delito contra el Derecho Internacional. En

dichos artículos se describen conductas típicas que son consideradas acciones de piratería, las cuales son el pillaje, la violencia en el robo o el saqueo de la embarcación, el apoderamiento de una embarcación por quienes van a bordo de ella, para posteriormente entregarla a un pirata y la entrega voluntaria de la embarcación a un pirata. Son sujetos activos del delito, la pluralidad de sujetos que lleven a cabo el apresamiento de alguna embarcación o las acciones ya descritas con anterioridad.

8. La piratería marítima es un delito de acción, pues requiere de actividades positivas voluntarias; es un delito material, porque las acciones descritas producen efectos de esa índole, es un delito de daño y no de simple peligro, ya que de hecho se causa dicho daño; es un delito de comisión instantánea, puesto que se perfecciona o consuma cuando se integran todos sus elementos constitutivos; es un delito plurisubjetivo, porque se necesita de la concurrencia plural de sujetos en su realización; por último, es un delito doloso, puesto que requiere pleno conocimiento del hecho y su significación antijurídica y la voluntad en su realización.
9. El Código de Justicia Militar regula la piratería en sus artículos 210, 211, 212 y 213, autorizando la pena de muerte a todo comandante del ejército que realice actos piráticos y pena de diez años de prisión a los demás miembros de la tripulación que causen daño a otras embarcaciones.
10. En el Derecho Internacional, la piratería ha sido reglamentada por la Declaración de 1856, la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar y los Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Cabe señalar que la resolución principal de la Declaración de París de 1856 es la abolición permanente del corso por los países firmantes de dicho tratado.

11. Los preceptos contenidos tanto en la Convención de Ginebra de 1958 como en la de las Naciones Unidas celebrada en Montego Bay, Jamaica, en 1982, son prácticamente los mismos en lo que a piratería marítima se refiere, puesto que las diferencias que se dan son únicamente de estilo.

12. En el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, se establecen los actos constitutivos de piratería, siendo parecido a la enumeración que hace el Código Penal Federal, salvo que en la primera se hace énfasis en el propósito personal con que el pirata debe de perpetrar los hechos y a su origen privado. Así pues, si el acto se realiza en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, será regulado como delito internacional, en tanto que si ocurre en el territorio de un determinado Estado, le compete a dicho Estado su castigo. Además, según el artículo 105 de la misma Convención, todo Estado puede apresarse en alta mar o en otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado a un buque pirata.

13. En el caso de los actos que se cometen por los pasajeros o la tripulación en contra de la propia nave, personas o bienes de la misma, no constituyen actos de piratería, porque faltaría el elemento de un propósito personal en los agentes. *En último caso, constituirían otro hecho delictivo, distinto de piratería.*

14. Las principales diferencias en la reglamentación que hacen de la piratería el Derecho Interno y el Derecho Internacional son las siguientes: la primera sólo regula la piratería cometida en territorio bajo su jurisdicción, en tanto que la segunda sólo regula la piratería cometida en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; otra diferencia importante es que la norma internacional ya no regula lo referente al curso, en tanto que la norma interna sí lo hace; otra de las diferencias esenciales es que en base al criterio

seguido por la norma internacional, los hechos han de ser perpetrados con un propósito personal, aunque no necesariamente el deseo de lucro, en tanto que en el ordenamiento interno no se hace referencia a dicho propósito.

15. De lo anterior se concluye que nuestro ordenamiento jurídico interno carece de una sistematización adecuada de los delitos marítimos de fondo y de forma. De ahí la necesidad de una reforma al Código Penal Federal, en lo referente a los delitos marítimos y, en especial, a la piratería.
16. La propuesta se basa en el Código Italiano de la Navegación y consiste en crear un título dentro del Libro Segundo del Código Penal Federal, intitulado Delitos Marítimos, que se dividiría en los siguientes capítulos: Delitos contra la personalidad del Estado, Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación, Delitos contra la autoridad a bordo o contra la autoridad consular, Delitos contra la seguridad de la navegación, Delitos contra la fe pública, Delitos contra el Derecho Marítimo Internacional, la seguridad de las personas y la propiedad de la nave o del cargamento; y Delitos contra la persona.
17. La piratería se tipificaría como un delito contra el Derecho Marítimo, la *seguridad de las personas y la propiedad de la nave o del cargamento*. Se separarían piratería aérea y marítima, regulando sólo ésta en este capítulo. Se definirían en el primer artículo relativo a la piratería, no a los piratas, sino a los actos de piratería, haciendo mención al propósito personal del agente del delito, referente a los corsarios, se castigaría a todo tipo de corsarios, independientemente de que tengan o no patente de corso.

APÉNDICE

I. DECLARACIÓN DE PARÍS DE 1856

“DECLARACIÓN QUE REGLAMENTA DIVERSOS PUNTOS DE DERECHO MARÍTIMO

Firmada en París, el 16 de abril de 1856.

Ratificada por el Senado de los Estados Unidos Mexicanos por Decreto del 8 de junio de 1908. México se adhirió el 13 de febrero de 1908. Promulgada por decreto del 1° de abril de 1909.

Declaración que reglamenta diversos puntos de Derecho Marítimo, firmada en París, el 16 de abril de 1856, por los Plenipotenciarios de Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia, Cerdeña y la Puerta Otomana.

Reunidos en conferencia los Plenipotenciarios que han firmado el Tratado de París de 30 de marzo de 1856 y, considerando:

Que el Derecho Marítimo, en tiempo de guerra, ha sido durante largo tiempo objeto de controversias lamentables;

Que la incertidumbre del Derecho y de los deberes en esa materia da lugar, entre los neutrales y los beligerantes, a divergencias de opiniones que pueden ocasionar serias dificultades y aún conflictos;

Que en consecuencia, se obtendrían grandes ventajas en establecer una doctrina uniforme sobre punto tan importante;

Que los Plenipotenciarios reunidos en el Congreso de París no podrían responder mejor a las intenciones de que están animados sus Gobiernos, sino tratando de introducir en las relaciones internacionales, principios fijos a este respecto.

Los susodichos Plenipotenciarios debidamente autorizados, han convenido en concertarse sobre los medios para llegar a ese fin, y, estando de acuerdo, han decretado la siguiente declaración solemne:

1. Queda abolido para siempre el corso;
2. El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, con excepción del contrabando de guerra;
3. La mercancía neutral, con excepción del contrabando de guerra, no puede ser aprehendida cuando se encuentre bajo el pabellón enemigo;
4. Los bloqueos, para que sean obligatorios, deben ser efectivos, quiere decirse, mantenidos por una fuerza suficiente que impida de una manera real el acceso al litoral del enemigo;

Los Gobiernos de los infraescritos Plenipotenciarios se obligan a poner esta Declaración en conocimiento de los Estados que no fueron llamados a tomar parte en el Congreso de París, y a invitarlos para que se adhieran a ella.

Convencidos de que las máximas que acaban de proclamar no podrán ser acogidas sino con gratitud por el mundo entero, los mencionados Plenipotenciarios no dudan que los esfuerzos de sus Gobiernos, para generalizar su adopción, serán coronados por un éxito completo.

La presente Declaración no es ni será obligatoria, sino para las Potencias que han accedido o que accedan a ella.

Hecho en París, el 16 de abril de 1856.

(L. S.) Buol Schauenstein.

(L. S.) Hubner.

(L. S.) Bourqueney.

(L. S.) Clarendón.

(L. S.) Cowley.

(L. S.) Manteuffel.

(L. S.) Hatzfeldt.

(L. S.) Orloff.

(L. S.) Brunnow.

(L. S.) Cavour.

(L. S.) De Villamarina.

(L. S.) Aali.

(L. S.) Mehemmed Djémil."

II. CONVENCION DE GINEBRA DE 1958 SOBRE LA ALTA MAR

"CONVENCION SOBRE LA ALTA MAR

Abierta a la firma en Ginebra, del 29 de abril al 31 de octubre de 1958.

Aprobada por el senado, según decreto publicado en el Diario Oficial del 5 de enero de 1966. Con la reserva que aparece el final del texto.

El depósito del instrumento de adhesión se efectuó, el 2 de agosto de 1966.

Publicada en el Diario Oficial del 19 de octubre de 1966.

Los Estados Partes en esta Convención,

deseando codificar las normas de Derecho Internacional referentes a la alta mar,

reconociendo que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, aprobó las disposiciones siguientes como declaratorias en términos generales de los principios establecidos de derecho internacional,

han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Se entenderá por "alta mar" la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

ARTÍCULO 2

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- (1) La libertad de navegación;
- (2) La libertad de pesca;
- (3) La libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- (4) La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del Derecho Internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

ARTÍCULO 3

1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones existentes:

- (a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;

- (b) A los buques que enarbolan la bandera de este Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes.

ARTÍCULO 4

Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen al *alta mar* los buques que enarbolan su bandera.

ARTÍCULO 5

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social.

2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.

ARTÍCULO 6

1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de propiedad o en el registro.

2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

ARTÍCULO 7

Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que están al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarbolan la bandera de la organización.

ARTÍCULO 8

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en el escalafón de

oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

ARTÍCULO 9

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

ARTÍCULO 10

1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

- (a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;
- (b) La tripulación de buques y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo;
- (c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

ARTÍCULO 11

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando, o un certificado licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbole el buque.

ARTÍCULO 12

1. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para los buques, su tripulación o sus pasajeros:

- (a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- (b) Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

- (c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y – cuando las circunstancias lo exijan- cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

ARTÍCULO 13

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre ipso facto.

ARTÍCULO 14

Todos los Estados deben cooperar en la mayor magnitud posible, en la represión de la piratería en alta mar, o en algún otro lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.

ARTÍCULO 15

Son actos constitutivos de piratería los siguientes:

- (1) Todo acto ilegal de violencia, detención o deprivación 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.
 - (b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- (2) Todo acto 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 dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- (3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

ARTÍCULO 16

Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o una aeronave del Estado, cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o la aeronave.

ARTÍCULO 17

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos en el artículo 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

ARTÍCULO 18

Un buque o una aeronave 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 ha concedido.

ARTÍCULO 19

Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o 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 de dicho buque o aeronave. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que hay que tomar respecto a los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

ARTÍCULO 20

Cuando la captura de un buque o aeronave se ha efectuado bajo sospecha de piratería sin fundamento adecuado, el Estado que realizó la captura será responsable frente al Estado, cuya nacionalidad posee el buque o avión capturado, por cualquiera pérdida o daño que se causó por la captura.

ARTÍCULO 21

Sólo los buques de guerra y aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados para tal fin podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

ARTÍCULO 22

1. Salvo cuando los actos de interferencia derivan de poderes conferidos mediante tratado, un buque de guerra que encuentra a un buque extranjero mercante en los mares altos, no está justificado para abordarlo, a menos que haya motivo razonable para creer:

- (a) Que el buque está comprometido en piratería; o
- (b) Que el buque está comprometido en el comercio de esclavos; o
- (c) Que aunque enarbolando una bandera extranjera o se niega a mostrarle su bandera, el buque sea, en realidad, de la misma nacionalidad que el buque de guerra.

2. En los casos previstos por los incisos a), b) y c), el buque de guerra procedería a verificar el derecho del buque a izar su bandera. A este fin enviaría un barco bajo la orden de un funcionario al buque sospechoso. Si la sospecha aún queda después de haber verificado los documentos, procedería a un examen más amplio a bordo del buque, que se debe llevar a cabo con toda la consideración posible.

3. Si las sospechas resultan infundadas, y cerciorados de que el buque abordado no ha cometido ningún acto injustificado, se le compensará por cualquiera pérdida o daño que este hubiera tenido.

ARTÍCULO 23

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en aguas interiores o en el

mar territorial o en la zona contigua del estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es el caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírla o verla.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

5. Cuando la persecución sea ejecutada por una aeronave:

- (a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;
- (b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no lo ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifique el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que hayan sufrido por dicha detención o intercepción.

ARTÍCULO 24

Todo estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios existentes en la materia.

ARTÍCULO 25

1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que pueden dictar los organismos internacionales competentes.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinas ni que se proceda a su conservación.

3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables o tuberías ya instaladas en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

ARTÍCULO 26

1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinas ni que se proceda a su conservación.

3. Cuando tienda ciertos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

ARTÍCULO 27

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyen infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de salvar sus vidas o la seguridad de los buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

ARTÍCULO 28

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación.

ARTÍCULO 29

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

ARTÍCULO 30

Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados partes en ellos.

ARTÍCULO 31

Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ARTÍCULO 32

Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 33

Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 34

1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ARTÍCULO 35

1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las partes contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esta petición.

ARTÍCULO 36

El Secretario de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 31:

- (a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31, 32 y 33;
- (b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34;
- (c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 35.

ARTÍCULO 37

El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infraescritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

Reserva: Formulada por el Senado.

“El Gobierno de México hace reserva expresa a lo dispuesto por el artículo 9, ya que considera que los barcos propiedad del Estado, independientemente de su uso, gozan de inmunidad, por lo que no acepta la limitación establecida en dicho artículo que reconoce inmunidad de jurisdicción en alta mar únicamente a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial.”

III. TRATADOS DE LA CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1982)

"CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

LOS ESTADOS PARTES EN ESTA CONVENCIÓN Inspirados por el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al derecho del mar, y conscientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz y la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo;

Observando que los acontecimientos ocurridos desde las conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebradas en Ginebra en 1958 y 1960, han acentuado la necesidad de una nueva convención sobre el derecho del mar que sea generalmente aceptable;

Conscientes de que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto;

Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención, con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos;

Teniendo presente que el logro de esos objetivos contribuirá a la realización de un orden económico internacional, justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad y, en particular, los

intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, sean ribereños o sin litoral;

Deseando desarrollar mediante esta Convención los principios incorporados en la Resolución 2749 (XXV), de 17 de diciembre de 1970, en la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró solemnemente, entre otras cosas, que la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, cuya explotación y exploración se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados;

Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar, logrados en esta Convención, contribuirán al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios y la igualdad de derechos, y promoverán al progreso económico y social de todos los pueblos del mundo, de conformidad con los propósitos y principios de las Naciones Unidas, enunciados en su Carta.

Afirmando que las normas y principios de derecho general seguirán rigiendo las materias no reguladas por esta Convención;

Han convenido lo siguiente:

PARTE VII

ALTA MAR

Sección 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 86

Aplicación de las disposiciones de esta Parte

Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipiélagas de un Estado archipiélago. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58.

ARTÍCULO 87

Libertad de la alta mar

1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados, teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la

libertad de la alta mar, así como de los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.

ARTÍCULO 88

Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos

La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

ARTÍCULO 89

Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar

Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

ARTÍCULO 90

Derecho de navegación

Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

ARTÍCULO 91

Nacionalidad de los buques

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

ARTÍCULO 92

Condición jurídica de los buques

1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionalmente previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estará sometido, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de un cambio de registro.

2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

ARTÍCULO 93

Buques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica

Los artículos precedentes no prejuzgan la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Naciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y que enarbolan el pabellón de la Organización.

ARTÍCULO 94

Deberes del Estado del pabellón

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón.

2. En particular, todo Estado:

- (a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y
- (b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

- (a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- (b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- (c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

- (a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;
- (b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;
- (c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación, conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque, podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas, en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar, en el que se haya visto

implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que se hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado, o se hayan ocasionado daños graves a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

ARTÍCULO 95

Inmunidad de los buques de guerra en alta mar

Los buques de guerra en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

ARTÍCULO 96

Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

ARTÍCULO 97

Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier incidente de navegación

1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán iniciarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las

autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón, o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.

ARTÍCULO 98

Deber de prestar auxilio

1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- (a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- (b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;
- (c) En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando es posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ellos con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

ARTÍCULO 99

Prohibición del transporte de esclavos

Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.

ARTÍCULO 100

Deber de cooperar en la represión de piratería

Todos los Estados deben cooperar en la mayor magnitud posible, en la represión de la piratería en alta mar, o en algún otro lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.

ARTÍCULO 101

Definición de piratería

Son actos constitutivos de piratería los siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia, detención o depravación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos;

- I. Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas, o bienes a bordo de ellos;
 - II. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b) Todo acto 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 dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- c) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

ARTÍCULO 102

Piratería por un buque de guerra, buque o aeronave del gobierno, cuya tripulación se ha rebelado

Los actos de piratería definidos en el artículo 101, perpetrados por un buque de guerra o una aeronave del estado, cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave se asimilan a los actos cometidos por un buque o una aeronave privados.

ARTÍCULO 103

Definición de un buque o aeronave pirata

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos en el artículo 101. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

ARTÍCULO 104

Retención o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata

Un buque o una aeronave 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 ha concedido.

ARTÍCULO 105

Captura de un buque o aeronave pirata

Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o 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 de dicho buque o aeronave.

Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que hay que tomar respecto a los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

ARTÍCULO 106

Responsabilidad por captura sin fundamento adecuado.

Cuando la captura de un buque o aeronave se ha efectuado bajo sospecha de piratería sin fundamento adecuado, el Estado que realizó la captura será responsable frente al Estado cuya nacionalidad posee el buque o avión capturado, por cualquiera pérdida o daño que se causó por la captura.

ARTÍCULO 107

Buques y aeronaves que se permiten capturar a causa de piratería

El realizar una captura por causa de piratería sólo les es permitido a los buques de guerra y aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados para tal fin.

ARTÍCULO 108

Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

ARTÍCULO 109

Transmisiones no autorizadas desde la alta mar

1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones efectuadas desde la alta mar.

2. Para los efectos de esta Convención, por "transmisiones no autorizadas" se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar, y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de *socorro*.

3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de:

- (a) El Estado del pabellón del buque;
- (b) El estado en que está registrada la instalación;
- (c) El Estado del cual la persona fuese nacional;
- (d) Cualquier estado en que puedan recibirse las transmisiones; o
- (e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.

4. En la alta mar, el estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor.

ARTÍCULO 110

Derecho de visita

VII. Excepto cuando los actos de interferencia derivan de poderes conferidos mediante tratado, un buque de guerra que encuentra a un buque extranjero mercante en los mares altos, no está justificado para abordarlo, a menos que haya motivo razonable para sospechar:

- f) Que el buque está comprometido en piratería;
- g) Que el buque está comprometido en el comercio de esclavos;
- h) Que el buque está comprometido en radiodifusión no autorizada y la bandera del buque de guerra tiene jurisdicción respecto al artículo 109;
- i) Que el buque no tiene nacionalidad; o
- j) Que aunque enarbolando una bandera extranjera o se niega a mostrarle su bandera, el buque sea, en realidad, de la misma nacionalidad que el buque de guerra.

VIII. En los casos previstos por el párrafo anterior, el buque de guerra procedería a verificar el derecho del buque a izar su bandera. A este fin

enviaría un barco bajo la orden de un funcionario al buque sospechoso. Si la sospecha aún queda después de haber verificado los documentos, procedería a un examen más amplio a bordo del buque, que se debe llevar a cabo con toda la consideración posible.

- IX. Si las sospechas resultan infundadas, y cerciorados de que el buque abordado no ha cometido ningún acto injustificado, se le compensará por cualquiera pérdida o daño que este hubiera tenido.
- X. Estas provisiones se aplican *mutatis mutandis* a las aeronaves militares.
- XI. Estas provisiones también se aplican a cualquier otro buque o aeronave autorizados, claramente marcados e identificables por el Gobierno.

ARTÍCULO 111

Derecho de persecución

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipiélagas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 33, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución se aplicará, *mutatis mutandis*, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño, que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o de la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de un tercer Estado.

4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina se encuentren dentro de los límites del mar territorial, o, si es el caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírlo o verlo.

5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

(a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 4 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;

- (b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí solo a detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

7. Cuando el buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

8. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

ARTÍCULO 112

Derecho a tender cables y tuberías submarinos

1. Todos los Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinas en el lecho de la alta mar más allá de la plataforma continental.

2. El párrafo 5 del artículo 79 se aplicará a tales cables y tuberías.

ARTÍCULO 113

Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos

Todo Estado dictará las leyes y reglamentos necesarios para que constituyan infracciones punibles la ruptura o el deterioro de un cable submarino en la alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyen infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de salvar sus vidas o la seguridad de los buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

ARTÍCULO 114

Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos causados por los propietarios de otros cables o tuberías submarinos

Todo Estado dictará las leyes y reglamentos necesarios para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

Textos auténticos

El original de esta Convención, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado, teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 305, en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infraescritos, debidamente autorizados para ello, han firmado esta Convención.

HECHA EN MONTEGO BAY, el día diez de diciembre de mil novecientos ochenta y dos."

BIBLIOGRAFÍA.

1. - ALONSO GÓMEZ, ROBLEDO VERDUZCO. "El Nuevo Derecho del Mar", Porrúa, México, 1986, 480 p.
2. - ARELLANO GARCÍA, CARLOS. "Primer curso de Derecho Internacional Público", Porrúa, México, 1993, 812 p.
3. - AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, JOSÉ LUIS DE. "Derecho Internacional Marítimo", Ariel, Barcelona, 1970.
4. - AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, JOSÉ LUIS DE. "El curso marítimo", Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950.
5. - BECERRA RAMÍREZ, MANUEL. "Derecho Internacional Público", McGraw-Hill, México, 1997.
6. - BUERGENTHAL THOMAS (et.-al.), "Manual de Derecho Internacional Público", Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
- 7.- CERVANTES AHUMADA, RAÚL. "Derecho Marítimo", Herrero, México, 1970.
- 8.- DE PINA, RAFAEL. "Diccionario de Derecho", Porrúa.
- 9.- "Diccionario Jurídico Mexicano", Instituto de Investigaciones Jurídicas, Porrúa, 10ª. Ed., México, 1997.
- 10.- GARCÍA ROBLES, ALFONSO ET. AL. "México y el Régimen del Mar", Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974, 408 p.
- 11.- GOETZ, WALTER. "Historia Universal", Espasa-Calpe, Madrid, 1933, p. 38.
- 12.- GOSSE, PHILLIP. "Los corsarios barberiscos. Los Piratas del Norte", Austral, España, 1973, 176 p.
- 13.- GOSSE, PHILLIP. "Los Piratas del Oeste. Los Piratas del Oriente", Austral, España, 1970, 4a. ed., 240 p.
- 14.- "Historia de la Navegación", SEP, 1957.
- 15.- MASIÁ DE ROS, ÁNGELES. "Historia General de la Piratería", Mateu, Barcelona, 1959.

- 16.- MIEJA DE LA MUELA, ADOLFO. "Introducción al Derecho Internacional Público", España, 1979, 7a. ed., 702 p.
- 17.- "Nueva Enciclopedia Jurídica", Francisco Seix, Barcelona, España, 1989.
- 18.- ORTIZ AHLF, LORETTA. "Derecho Internacional Público", Harla, México.
- 19.- PALOMAR DE MIGUEL, JUAN. "Diccionario para Juristas", Mayo Ediciones S. de R. L., México, 1981, 1440 pp.
- 20.- PAVÓN VASCONCELOS, FRANCISCO. "Diccionario de Derecho Penal", Porrúa, México, 1997.
- 21.- ROUSSEAU, CHARLES. "Derecho Internacional Público", Ariel, Barcelona, 1966, 3a. ed. , 750 p.
- 22.- SEARA VÁZQUEZ, MODESTO. "Derecho Internacional Público", Porrúa, México, 1994, 742 p.
- 23.- SEPÚLVEDA, CÉSAR. "Derecho Internacional Público", Porrúa, México, 1988, 716 p.
- 24.- SIERRA O'REILLY, JUSTO. "Lecciones de Derecho Marítimo Internacional".
- 25.- SOLER, SEBASTIÁN. "Derecho Penal Argentino", TEA, 1956.
- 26.- SOLÍS GUILLÉN, EDUARDO. "Derecho Oceánico", Porrúa, México, 1987, 280 p.
- 27.- SOBARZO, ALEJANDRO. "Régimen Jurídico del Alta Mar", Porrúa, México, 185, 2a. ed., 496 p.
- 28.- VARGAS, JORGE. "Terminología sobre Derecho del Mar", Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México, 1979.

HEMEROGRAFÍA.

1.- CRUZ MIRAMONTES, RODOLFO. "Leyenda y realidad de los Piratas" en Lecturas Jurídicas No. 1, Oct. – Dic. 1959, Universidad de Chihuahua, Escuela de Derecho, pp. 33 – 55.

2.- "La piratería como delito del Derecho de Gentes" en Estudios de Historia y Doctrina del Derecho Internacional", Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1964, pp. 310 – 311.

3.- MEDINA ORTEGA, MANUEL. "Hacia una nueva sistematización de las figuras penales internacionales." En Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, Tomo XVII, fascículo I, España, 1964, pp. 29 – 51.

4.- FRANK, THOMAS W. "To define and punish piracies – The lesson of the Santa Marta. A comment." En New York University, Law Review. Vol. 36, Estados Unidos, 1961, pp. 839 – 844.

5.- ORCASITAS LLORENTE, LUIS. "Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante", Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Ministerio de Marina, Madrid, 1961, pp. 16 – 25.

6.- SOVARZO, ALEJANDRO. "La Piratería en Derecho Internacional y en Derecho Interno", en Revista de la Facultad de Derecho, No. 54, UNAM, abril-junio de 1964, pp. 479 – 488.

LEGISLACIÓN.

Código de Justicia Militar.

Código Penal para el Distrito Federal.

Código Penal Federal.

Código de Procedimientos Penales.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Código de Comercio.

Ley de Navegación.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Tratados de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982.